

Offshore

昭和55年11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. 67
1980/11

社団法人 日本外洋帆走協会発行

一部定価100円



《INDIGO》

撮影 岡本 甫 提供 舵社

第1回大島・初島レース事故対策委員会が開催される

1. 日時 昭和55年10月14日(火) 1830~2045
2. 場所 船舶振興ビル C会議室
3. 出席者 大儀見(対策委員長)
清水(専務) 横山(安全)
武市(計測, 支部安全) 篠原(通信)
薬師寺(レース委員) 鎌田(支部帆走)
久保田(トマホーク) 小林(事務局)
稲富(事務局)

4. 議事概要

大儀見委員長より、今回の不幸な事故は、誠に残念であるが、我々としては、この経験を今後に活かして広く外洋ヨット界の教訓とすることが、今、我々に課せられた任務と思うので、早速、この会合を持った次第で、台風接近に伴う強い雨にもかかわらず出席を得て感謝します、という挨拶があった。

なお、会の進め方として、まず事実関係を明らかにすることより始め、これをベースに充分検討の上教訓を求め、これを周知徹底させたいとの挨拶があり、久保田氏から下記報告書に基づき、事故の経過説明が行われた。

続いて質疑に入り、活発な討議がなされた。いずれ詳しい報告が同対策委員会より出されることとなるだろうが、当日の会議で問題となった主要な点は、下記の通りである。

- イ. NORC 公式レース以外のインショアレース等では、ハーネス等の安全備品が艇重量軽減のため陸揚げされたりしているが、このような事が慣習化されているとしたら論外であり、厳に慎むべきである。
- ロ. ハーネスは、艇の搭載備品と併せ、個人所有も検討するべきではないか。
- ハ. 安全検査は、定期検査の他に、各レース後に何艇かのスポットチェックをすべきではないか(レース委員会には、この権限がある)。
- ニ. ハーネス及びジャケットは、艇上において活動し易い物に改良開発すべきではないか。
- ホ. ライフリング投入時、ライフボート、シーマーカー等容易に、また、効果的に使用できるよう各艇で充分事前点検する必要があるのではないか。
- ヘ. 各艇とも落水時の救助訓練等を適宜行ない、その処置、要領等を充分身につけるようにすべきではないか。
- ト. レース中、エンジンを使用しなければならない時は、おむねシート等は、流出している場合が多いので、クラッチを入れる前に、必ずこの点の点検をすることを習慣づける必要があるのではない

いか。

以上のような、いずれも重要な問題が取り上げられたが、安全に関する全責任は、各艇長にかかっているという基本原則の再確認と、この観点から、今回の事故の教訓を活かして、各艇の日常の安全に対する厳しい心構えを育成するための諸方策を検討することになった。このため、今後早急にレース、安全、通信の各委員会を中心に、レース運営の手引き書の作成、通信連絡等をも含めた安全の心得、又、要すれば外洋レース規則その他安全関係規則の見直し等の作業を進め、各オーナーにも、艇長選任の責任等に関し、重ねて明確にする等、NORCとしての今事故に伴う今後の確たる方針を示すこととなった。

大島・初島レース事故報告書

〈トマホークⅢ〉クルー 福田魁三郎
久保田 要

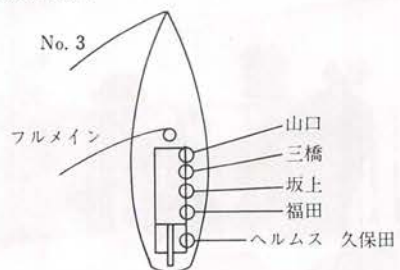
9月27日(土)

午前10時20分 〈トマホークⅢ世〉(以後艇と記す)を海へおろす。メインをあげ機帆走でスタート・ラインへ向かう。風力は14~15m ぐらいと推定。追手なのでメインはフルメインで良いと断定。

午前11時、スタート時、風力が増したような気がしたのでジェノアをNo.3に決定する。

午前11時00分 スタート、スピンをあげる用意をするが、先行艇が激しくブローチングするのを見て、断念。フルメイン、No.3で帆走する。コース角度は190°~200°をキープする。

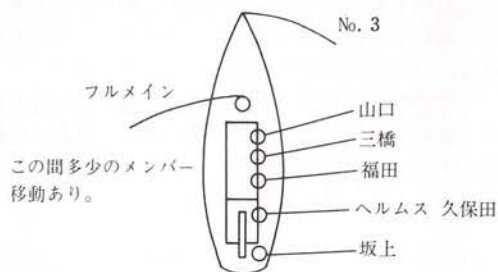
この時の乗員配置



この状態で約30分~40分ぐらい帆走。艇速は瞬間で17~18ノット近く出た時もあったと思うが、平均でも10~12ノット近く出ていたのではないかと思う。

この時点で、先行艇に離される為、No.3ジブを観音張りにする。観音にしたことで、コース角度は約180°~190°まで戻すことができた。

この時の乗員配置

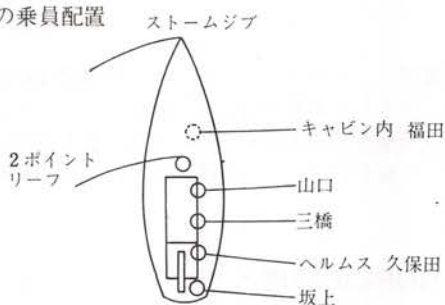


この状態で約20分ぐらい帆走。艇速はやはり前の状態と同じくらい出ていたと思う。

11時50分頃、艇がだいぶブローチングし始め、3回目のブローチングの時、No. 3 ジブが上部のシームの所で切れた為、観音張りを断念。ストーム・ジブと交換。それでもブローチングしそうになる為、メインを2ポイント・リーフする。これで艇は非常に安定した。この時よりコース角度は200°~210°となる。艇速は少し落ちたが、それでも瞬間で15ノット以上は出ていたと思われる。

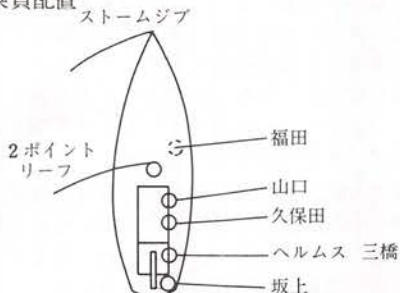
12時15分頃、乗員福田氏が休息の為、キャビン内に入る。

この時の乗員配置



10分後、スキッパーを三橋氏と交代する。ここで乗員山口君が気分が悪くなり、危険な為、コクピットの中に座らせる。

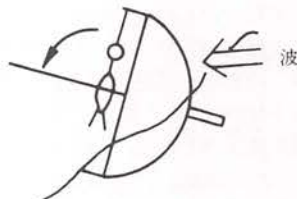
この時の乗員配置



この時点より、波高がやや高くなる。風は強くなったり、弱くなったりだいぶ息をするようになっていたと思う。コース角度は210°~220°ぐらいになる。この

時点でジャイブを考えるが（風早より内側へ入ったと判断）、結局しばらく様子を見ることにする。

12時45分頃、波の頂上より下がるような感じの時、ブローチングぎみとなったところへ、スターボサイド後方より崩れ波を受け、艇は約80°ぐらいヒールして静止した。約5~10秒間ぐらいだったと思うが、全員ライフラインにつかまってぶら下がるような状態となる。



艇が立ち直った時点で落水者がいないかどうか確認したところ、スターボサイド・スターン部に座っていた坂上敦子嬢がいないのがわかり、艇外を捜したところ、約10~15m 後方の海上にて発見、落水とわかった。

ただちに、艇内にて休息中の福田氏に落水を連絡、山口君にウォッチを命ずる。

タックし、エンジンをかけ戻る。5分後、風上側より坂上嬢に近づく。リーサイドより手をのばしたがとどかず。船尾より福田氏がライフリングを手渡すぐらいの感じで投げ、彼女がそれを受け取り抱きかかえるのを確認した。

すぐにエンジンのみで近づこうと考え、メインを降そうとするがおりない。すると、エンジンがとまってしまった。（後でわかったのだが、この時点ではガソリンが漏れぬようにコックをしめていた。）

この時、艇の行き足を止めるべくジブを離していた為、風上側のジブシートが風下側ジブシートに激しくからまり、その為、ジブシートが完全に引き込めなくなってしまった。

その補修をしながら、彼女の浮んでいる地点へ、ジャイブしながら戻るが、風下へ流されてしまう。再度福田氏が自動発光ブイ付ライフブイを彼女の近くへ投げる。

何回かジャイブをしながら（ジブが引き込めないと、波が大きく、なかなかタックはできなかった。）走るが、風下へ落されてしまう。

ガソリンのタンクのコックをしめていたのを思い出し、あけて、再度エンジンをかけた。エンジンがかかり、バウにてジブシートの補修に専念する。この間ウォッチは山口君他に任せる。

この時、落水事故発生時より20分以上経過、彼女を視認できなくなったが、風上にいる事は確かなので、全員気を取りなおして帆走回復につとめる。

ジブシートのからみが、セールを張った状態では無理だと判断し、ジブを一回おろすことにしたが、強風

にあおられ思うようにおらない。その時エンジンより異音、遊んでいたスピンシートとゆるめたジブシートがペラに巻きついた。この為エンジンを止めた。

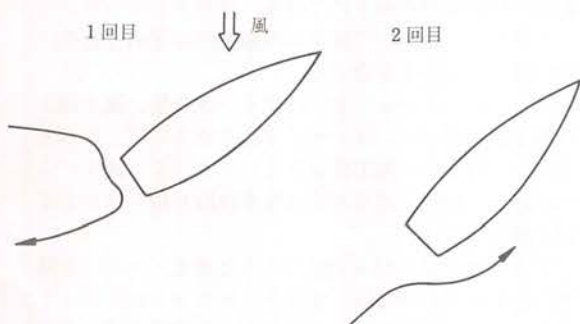
もはや帆走でしか搜索できない為、ジブシートの補修に戻った。

やっとの思いでジブをおろした時、大島側約2マイル程を本船が通過する。コクピットより発煙筒（パラシュートフレア）をたくが発見してもらえなかったようで行ってしまった。本船を注意しながら、メインだけでジャイブしながら搜索を続ける。

14時頃、大島側約5マイルぐらいのところに船影を発見、近づくのを待って発煙筒及びパラシュートフレア等計5本を発信した。

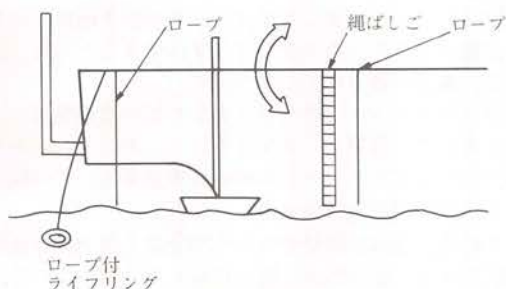
本船は艇の風上側を通過、約1マイル程いった所で停船した。これを確認、海上保安庁への救助依頼と本船による搜索を依頼する為（〈トマホークⅢ世号〉は無線を積んでいない）近づく。

最初に接近した時は、本船風上サイドより船尾に近づき過ぎ、危険と判断し離れ、10分後もう一度試みた。



本船「プログレス号」風下より、メガホンを使用し、落水事故発生を知らせようとしたが、聞こえないようであった。（又、外国船の為、日本人は一人しか乗っていないかった。）

そのうち、艇が完全に本船のブラケットゾーンに入り、帆走できなくなった。艇は（本船側に引き寄せられると同時に、本船も風下へ流されていたのだと思うが）本船にぶつかった。

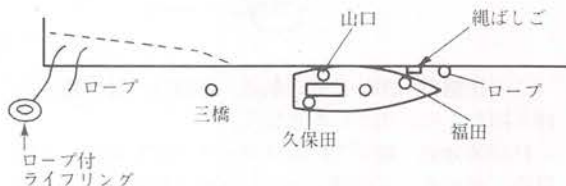


この時、本船船尾の吃水の上った部分の所に、艇のポートサイド船尾が入り込み、本船にたたかれるよう

なかつこうになった。

全員艇を前へ出すよう試みたが、進まず、スターンのバルビット及びポートサイドのスタンションがねじ曲り、ハルも強くとたかれるようになった。

この時艇体放棄を決め、全員海へ飛び込もうとしたが、最初に艇長三橋氏が飛び込んだ際の反動と本船に追い出されたのとで前へ進み、本船の船底より脱出してしまった為、誰も飛び込まなかった。



艇が前へ出た時点で、福田氏はバウへ行き、本船より投げられていたロープをバウにしばりつけ、艇がさがのを防いだ。

飛び込んだ三橋氏は、艇に向かって泳いだが、追いつかないと考えたのか、本船の船尾に投げられていたライフブイに向かって泳ぎだしたが、本船に引き寄せられるように、船底の方へ消え、以後視認できなくなった。この時、時刻は14時50分頃であったと思う。

＊ ＊ ＊

追記 〈トマホーク〉オーナー福原俊雄殿および坂上敦子さま御尊父坂上桂一郎殿より、下記のとおりご鄭重なるお礼状を受領しておりますので、ご両氏の了解を得てここに掲載させていただきます。

NORCの皆様へ

〈トマホークⅢ〉オーナー 福原俊雄

去る9月27日のNORC関東支部主催の大島・初島レースにつきまして、レース中不幸にも三橋、坂上両名の遭難が発生しました。その事実関係につきましては、他の報告もあると思いますので省略させていただきます。

事故発生後小網代にあるトマホークハウスに対策本部を設置し、伊豆下田にもベースを置きまして、連日シーボニア、佐島各フリートより大型クルーザーにて搜索にあたり、下田からはチャーターした大型漁船二隻で大島、利島及び御前崎方面まで搜索しました。又清水栄太郎氏の御好意により飛行機にて数日空より搜索もいたしました。残念にも当日より五日間にわたり連日北東の強風が相模湾を吹きあれ、わずかに海上保安庁の大型巡視船艇及び航空機のみ終日搜索が出来た次第でした。

そして最終日の10月5日には湘南各フリートより80

隻以上の友情あふれる海の仲間のヨット、ボートでの大捜索にもかかわらず、〈トマホーク〉の備品その他何一つ発見出来ませんでした。

御両家の御家族の心情を考えますと本当に残念でしたが、何よりも海を愛し、ヨット・レースが好きだった両名は永遠に海に抱かれている事になったと思っております。

その後10月19日東京ルーテルセンターで三橋、坂上両名の記念礼拝をトマホーク・グループ主催、NORC関東支部、三田ヨットクラブ、成蹊大体育会外洋帆走部共催で行ない、300名以上の多くの御出席をいただきまして、関係者一同大変感激しました。

今回の遭難事故発生以来、実に多くの方々より心からの御協力を頂きましたが、特に不明な小生を助けて、最初捜索活動の指揮を取って下さった羽柴さん、そして朝河さん、大野さん、藤井さん、野田さん、秋田さん、下田ボートサービスの伊藤さん、物心両面より御協力下さったNORC関東支部、電通グループ、三田ヨットクラブ、成蹊大体育会外洋帆走部、シーボニア会員有志の方々、各フリートのオーナーの方々、皆様に心より御礼申し上げます。

特に電通グループ、成蹊大学有志の皆様、連日本当に御苦労様でした。

又、記念礼拝には遠く関西より甲南大体育会クルージング部を始め多くの海の仲間が集って頂き、両名もさぞ安らかに神のもとに召されて行った事と思います。

月日のたつのは早いもので、早くも一か月以上たってしまいました。誠実で頼もしかった三橋君、頑張り屋で可愛かった敦ちゃん、彼等のことを思わぬ日は一日とてありません。日がたつにつれ悲しみが深くなるようです。

本当に可哀想な事でした。

私共トマホーク・グループも、現在ヨットは失いましたが、彼等のためにも結束を固めて、これからも頑張っ参ります。

最後に今回のことでNORCの関係者の方々に多大の御迷惑と御苦労をおかけしました事を深くお詫びすると共に、今後再びこのような遭難事故が起きることなく外洋レースが益々発展する事を祈っております。

トマホーク・グループ

福原、福田、久保田、山口、伊原

* * *

謹啓 錦秋の候、御一同様には益々御清栄のこととお慶び申し上げます。

さて小生は、去る9月27日、日本外洋帆走協会主催の小網代・大島・初島廻りヨットレースに参加し事故に遭遇した坂上敦子(成蹊大4年)の父親でございます。



三橋氏遺影



坂上さん遺影

このたびは愚娘の不注意からこのような事故を惹起して皆様の名誉を汚し、その上、御一同様のなみなみならぬ救助捜索の労を煩わし、本当に恐縮、心から感謝申し上げる次第でございます。

愚娘につきましては、上の御配慮にもかかわらず止むを得ない

状況下にあるようですが、御一同様の全力傾注を頂戴しましてのこと、万止むを得ざる仕儀と思っております。

御一同様の御身体の一日も早い御回復あらんことを祈り上げます。

省みますれば、愚娘は大学入学と共に小生等と生活を別にして、東京で生活し、勉強の傍ら、ヨットのサークルに興味をもったようです。そして次第にその魅力にひかれ、小生等に内緒で小型船舶の運転免許を取得するなど、その熱の上げようは益々進み、青春のはげちがそこだと一途に思うようになり、遂に本件事故にまで至ったというもののようです。愚娘とすれば、好きな道を好きなように歩んだことになるわけで本望であったと考えられますが、事故処理につきまして御一同様に多大の御迷惑をおかけしたという点につきましては、小生としても本当に申し訳なく、何と申し上げてよいのやら筆舌に絶し難くただ心から深く御詫び申し上げます。

ところで残された小生等としましては、一般的に言われる女の一生のパターンを、他に嫁ぎ、子を育て家を守ることに幸せがあるという観点から見れば大学中途の22才の身空で終焉したことについては本当に残念至極というばかりではなく、特に母親の立場からすれば尚更のことと思われます。しかし物事は考え様で、人生の大乗的見地からすれば、生あるものは必ず死ぬ、それは短命であろうと長命であろうとその人生が充実したものであれば本人は勿論、周囲の者も満足し幸福感も味わうことができるのではなからうかと考えられます。そういう点から見れば、愚娘は御一同様に可愛がられて精一杯の充実した人生を送ったものと考えてことができ、小生等もそのように気を取りなまして、かつての笑顔等を偲びながら供養したいものと考えております。他事ながら御放念の程を。

御一同様、本当に有難うございました。

御一同様のくれぐれもの御自愛と今後の層一層の御発展をお祈り申し上げます。

先は簡単ながら、お礼申し上げます次第でございます。

10月12日

敬具

喜多方市花園37

坂上桂一郎

大島・初島回航ヨットレース関係役員

および関係者御一同様



第2回

三浦市ヨットフェスティバル

第2回三浦市ヨットフェスティバル実行委員会

実行委員長 岩井 良浩

三浦市の人々と我々ヨットマンとの親睦を深め、ヨットのこともっとよく理解してもらおう、という目的で始められた三浦市ヨットフェスティバル。今年も去年に引き続き第2回目が開催されました。

このフェスティバルは、三浦市でヨットを置いて活動して行く上でも大変重要な行事なのですが、今回、NORC内部での決定が遅くなったため夏休み中に出来ず、子供達の学校も始まった9月の20日(土)と21日(日)に行なわれました。しかもフェスティバル2日目の日曜日には地元の小学校3つが運動会を行なう、と聞いてちょっと心配しましたが、なんのその、今回も去年同様たくさんのちびっ子達が参加してくれました。もう陸でも海でもワイワイ大騒ぎ、息つくひまもなく終わったにぎやかな2日間でした。ただ、少し残念だったのは天気あまり良くなかったこと。来年のフェスティバルは、ガラガラ晴れた青い空の下で行なえるといいですね。

さて、大人も子供も楽しく過ごした週末の2日間。そのにぎやかさあふれる写真が出来ましたので、今年もまた行事内容の順を追って説明いたします。

昭和55年9月20(土)午後5時～6時

第2回 三浦マラソン大会

ヨットフェスティバルのスタートは、マラソン大会。天気は曇。今にも降り出しそうな空模様で、関係者一同ハラハラしましたが、何とか持ちこたえました。

今年は去年とはコースが変わり、中学、高校、一般



マラソン前の準備体操風景、みんなやる気充分。

の男子が4.4km、小学生の男子と中学、高校、一般の女子が1kmと2つのコースに分れて走りました。参加人数は去年と同じぐらいで、やはり土曜日で学校があったため、人の集まりも思ったより少なめでしたが、2回目なのでこの日のために練習をしてきた人もおり、熱気ムンムンのデットヒートが展開されました。まだ2回目のこの大会ですが、みんなの力でいつか三浦市名物の年中行事にしたいですね。

結果は、男子小学生の部1位が和田浩喜君、中学生から一般までの部の1位は宮下幸雄氏、女子中学生から一般までの部の1位は、〈ブッシーキャッツ〉のクルーで共立女子大スキー部キャプテンの上野佳子さんでした。なお、参加者中の最高齢者は〈青海波〉の清田オーナーでした。おつかれさま。運営を一手に引き受けてくれた〈雲柱〉の皆さん、そして〈エミリー〉、〈慎記郎〉、〈コンテッサ〉、〈ジャクタル〉、〈ブッシーキャッツ〉のクルーの皆さんどうもありがとうございました。

午後6時～7時

仮装行列

去年、たった4人の参加者しかいなかったのが今年は期待していたのですが、参加者ゼロで中止となってしまいました。残念無念、来年に期待しましょう。

午後7時～9時

盆踊り大会



これが噂のロボコン音頭、みんな年を忘れて大騒ぎ。

盆踊り大会は去年に続き、地元三浦市民謡協会有志の協力で行なわれました。始めは人の集まりもあまり良くなかったのですが、音楽を流して踊り始めると、どこからか徐々に集まり始め、200人程になりました。

ちょっと涼し目の夜でしたが、みんなすっかり熱中、特に人気のあったのはロボコン音頭でした。お手伝いしてくれた、〈雲柱〉、〈プッシーキャッツ〉、〈エミリー〉、〈慎記郎〉、〈コンテッサ〉、〈ジャクタル〉のクルーの皆さん、お疲れさまでした。

9月21日(日)午前10時～午後3時

第5回 油壺ちびっ子カップヨットレース

さて、去年と同様今年もフェスティバルのメインはこのレース。諸磯湾は地元漁業組合の都合で使えませんでした、小網代湾の組合長の理解があってレースは小網代湾で行なわれました。参加者は80名位、沈艇も出てあわてた一幕もありましたが、今回はとび入りで外人の男の子の参加もあり、にぎやかで楽しい1日でした。OPを使用して行なうレースで、去年は1週間前に地元三浦市ヨット協会の指導があったのですが、今年は練習なしのいきなり本番、でも子供たちはすぐにうまく乗れるようになりました。

小学生の部は2人1組のペアで、参加者は50人、1位は橋場宏之君と伊東弘晃のコンビでした。中学生の部は参加者30人、みんなひとりずつ乗って1位は古沢勝君でした。婦人の部の参加者は5名で、1位は蛭田

光代さん、来年はもっともっと参加者が増えてほしいですね。

でも、なにしろ楽しいだけあって一番手のかかるのがこのレースで、今年もみんなグッタリクタクタ。本部船を引き受けてくれた〈青海波〉の清田オーナー以下クルーの皆さん、海面でのテンダーによるレスキュー隊となってくれた〈コンテッサ〉と〈マウプティ〉のクルーの皆さん。お疲れさまでした。また、陸上で子供たちを船に乗せたり、引きあげたりの大重労働をニコリ引き受けてくれた〈ポインシアナ〉のオーナー以下クルーの方々、〈ジャクタル〉と〈プッシーキャッツ〉のクルーの皆さん、どうもご苦労さまでした。

午前10時～午後3時

第5回 三浦ファミリークルージング

ちびっ子カップヨットレースと同時に開催されたファミリークルージング。地元の人たちにヨットの楽しさを満喫してもらうだけでなく、子供達の中から将来



ただいま城ヶ島の湾内を航行中です。

撮影 伊橋照美

優秀なクルーやスキッパーが誕生することを心ひそかに期待しつつ、ヨットを愛する人が地元三浦にももっと増えて行くことを願って行なっている行事です。この日、地元で3つの学校が運動会だったにも関わらず予想以上の参加の予約があり、関係者一同うれしい悲鳴をあげながら、あちこち協力をお願いして回った結果、28艇もの船が協力してくれ、シーボニア、油壺、諸磯からだけでなく、遠い佐島からいずみたく氏の〈フォンテーヌ〉、葉山から〈シルビアン〉も馳せ参じてくれました。

去年は微風のため湾内でUターンして戻って来てしまいましたが、今年
は城ヶ島大橋をくぐって予
定通り島をまわって
帰ってきました
た。来



ちびっ子のレース、緊張の瞬間。

MY FRIEND
MY SEA
NORC
Nagasaki Ocean Rowing Club
Sep. 20-21, 1980
2nd Marine City, Yacht Festival



ファミリークルージング、みんなのんびり、海っていいなあー。



何か一つでも「仕事」をしましょう。

年は、乗ってくれるちびっ子たちも、乗せてくれる船の方も、もっと増えてほしいですね。

今回はNORCの会員ではない船も、地元のアマチュア無線クラブの人も協力してくれました。ありがとうございました。また、本部船となって手伝ってくれた〈フジⅢ〉の藤本さん、毎回お手伝いいただいているモーターボート〈ワイルドフラワー5世〉の野田さん、そして各艇の皆さん、ごくろうさまでした。



三浦市長の野上さんのごあいさつ。

午後5時30分～6時30分

表彰式および合同パーティー

楽しかった2日間のしめくくりには、「三浦マラソン大会」と「油壺ちびっこカップヨットレース」の表彰式が行なわれ、参加者全員に参加賞と記念品が贈呈されました。パーティーでは焼きソバやおでん、アイスクリームに七面鳥など、どれも食べ切れないほどいっぱいあっておなかいっぱい、心もヨットの楽しさでいっぱいにして、みんなそれぞれ帰って行きました。



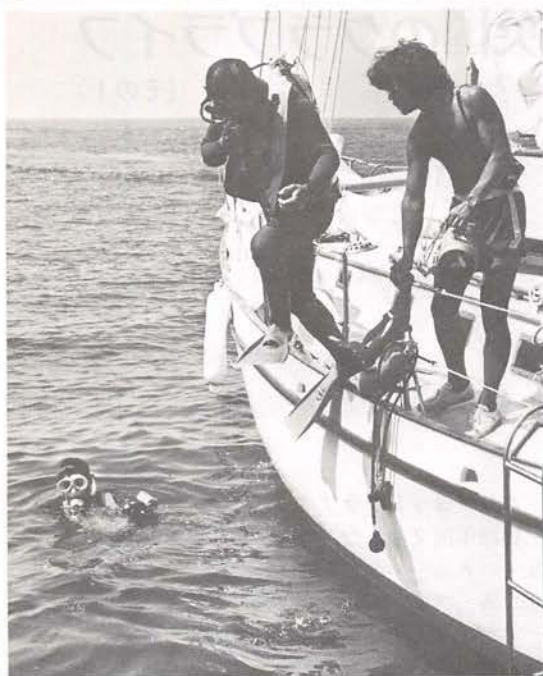
マラソン一般男子の部、優勝者の宮下幸雄さん。



表彰式とパーティーの準備、見てくださいこの焼きソバの山。



第5回ちびっこカップヨットレースの優勝者2人と、海事思想普及委員長の岩田禎夫さん。



テスト・ダイビング 朝日新聞社羽後栄撮影

世界一周ダイビング・クルーズ 「貿易風」

NORC玄海支部広報係 片倉 静江

映画がやみつきになったのは私が小さな「父兄」に仕立てられたことからだった。当時女学生だった姉達は父兄同伴でないと映画館入りがご法度だったから、いつも「静ちゃん、ちょっと」と声がかかる。とことこつて映画館通い。生れて初めて見た洋画はディアナ・ダービン主演の「アヴェ・マリヤ」で小学校三年生、二本目がドイツ映画「早春賦」。「ロビンフッドの冒険」は最初に見た天然色ではなかったろうか。「貿易風」という映画が上映され、いそいで学校からもどつてみればその日にかぎって父が同伴した事がわかりがっかりしたのを憶えている。

横山設計38フィート木造ケッチ「貿易風」を初めて唐泊港に見つけた時、残念ながら見れなかった同名の映画を思い出した。三年がかり世界一周45000マイルの潜水海底探検、三千万の資金捻出に四年間漁船に乗ったという三人の事を聞いたのが去年の11月だった。資金不足で又漁船にのりこむ数日前で、今年の7月三人揃ってオカにあがってからお手伝い程度の意味で、ブルジの掃除、バルビット磨き、万国旗の調達等やっているうちに、どこからかメラメラと何かが燃え出してきた。私もいつかやろう。そうだ、彼等がガラパゴス

に入る頃こちらから合流しよう、ガラパゴスが無理ならタヒチで、フィジーで……。火はどうとう燃え上り頭の中ではもう次のヨットの建造がはじまった。大きな事をやる人達にくっついて何か手伝いたくなる悪い癖は、K2遠征登山の時もそうだったが、山の場合登山隊が出発した後留守番する者は何か空しいものを感じる。悟りに程遠いせいかもしれないが、その山の裾も拝めない、ベースキャンプへさえも行けない遠征登山の手伝いはヨットをはじめてから完全に手を引いた。海は素晴らしい。自分のヨットで、自分の腕でティラーを握って参加出来る。誰かがホーン岬を通過したと聞けばいつの日か私もと張り切るし、この海のどこかが喜望峰であり、吠える四十度線につながっていると思うとわくわくしてくる。

お手伝いしながらわかったのは三人三様の性格がよく和を保ち、三人共長男というのも興味深い。いつも礼儀正しく、決して声を荒げる事がなく物静かに話すところも共通しており、東シナ海できたえられた腕っぷしの強さ、一寸した鉄棒でも素手で折りまげるし、ポースンチェアなしでするとマストにも登る。酒が入ると陽気になり歌が好きで彼等の仲間ソングになっている「我は海の子」を一晩中歌う。名前がケンジなので「裁判長」と呼ばれる32才の松本スキッパーは頭領らしく、我々がすませた仕事を必ず再確認する。5ヶ月年下のイナビカリコト稲光ちゃんは全くおっとりしており、万事ゆっくり大らかにこなし、「あれでも兄貴自身はスピードをあげているつもりなのよ」とは妹さんの言葉。タケシが本名だがアサミケンをもじって「イワテケン」と呼ばれる23才の無口のタケチ



最後のテスト・セーリング 朝日新聞社羽後栄撮影



玄海支部主催の壮行会にて。
右より大原支部長、松本、稲光、浅見の各氏。

ゃんは470級の選手で、兄貴二人に黙々と仕え、コックとしての腕前も抜群。船の上ではとにかくにも手早く作る事が、料理が上手ということより大事な要素を持っていることを証明する男。酒盛りの途中でつくるおつまみでも、ウイスキーのグラスを左手に片手で器用に肉をいためる。メニューがいつも違うので、「今日は何を食べさせてくれる頼むの?」と或日裁判長にきいたら「タケちゃんが勝手につくってくれるんですよ」と。

出発一ヶ月前に入った9月12日、イナビカリ宅で、600枚に近いチャートの線引きを手伝った。何時間もつづけていると数字がかすみ出す程疲れてくる。しかし三人はただ黙って作業をつづけていた。時々裁判長はチャートをじっと見つめながら何か考えこむ。「リーフが気になる嫌な港だな。これをかわすとしたら東にまわりこむ、つまり真上りのコースでしょう。余裕をもって入らないと」。

9月20日、NORC玄海支部主催の壮行会が開かれた。サマーレガッタの表彰式及び帰国された林基教授のJ-24の報告会もかねて開かれたものだが、各オーナーによびかけたカンパの金額を「表示しないでほしい。いくらでも結構ですとだけ書いて下さい」と松本スキッパーは恐縮する。それではかえってまごつくからと言えば「じゃ、金額の後に以内という言葉を入れて下さい」と又遠慮する。

指折り数えて見れば僅か1ヶ月のおつき合いなのに、十何年も前から知っている様な親しみを感じる好青年達。彼等の合言葉通り「一度の座礁もなく、一枚のセールも破る事なく、台風をさけ最も安全なコース」を帆走し、世界中の美しい海底や魚類等の写真を紹介してほしい。ダイビング・クルーズの目的であるチョウチョウウオの新種・珍種発見等どうでもいいから、気負わずに呑気に仲良く、一周なんてケチな事言わず、二周でも三周でもやっていらっしやい。(彼等が出航した後の唐泊港には「岸壁の母」が立ちそうだ)

英国のクラブライフ

(その1)



巴流 内海勝利

バリ・ヨットクラブ

1928年創立されたこのクラブに私達家族が、ファミリー・メンバーとして選ばれた。昨年、「巴流」と共にサウス・ウェールズのバリ港に入港したのが7月24日、一年を過ぎ、やっと認められた訳である。

気位の高い英国人、そしてヨットクラブともなると、なかなかアジア人を含め有色人種を容易に受入れてくれる程のお人好は、まったくと言っていいくらい見つからない。

英国ロイヤル・ヨット協会とその下部組織になるブリストル・チャンネル・ヨット協会・コンファレンスに属し、ディンギーとクルーザーが仲良く一つのクラブを形成している。

我が国ではヨット協会はオリンピック、国内外のレースを含めディンギーが主力にあり、クルーザーレースはNORCと、完全に二つに別れているが、アメリカ、イギリスのヨットクラブを覗くと、これ等が完全に一体となって存在しているのである。大体にして海を楽しむのは同じであるから、日本もそろそろ、この辺の協調が必要ではなからうか。

バリ・ヨットクラブの役員構成は、主だった役員は理事長、副理事長がおり、実際の運営は毎年改選されるコモドルと、次年度コモドル予定者、それからホノラリー・セクレタリー、ホノラリー・トレジャーによりなされており、4人の会計、12人の委員、法律担当のクラブ・ソリシターがこれに加わり、その年の行事予定を組み、レース、パーティー、ミーティング、艇庫の管理、敷地の整備と、それぞれ12人の委員が実際に担当し、ほとんどが自からの手で奉仕する作業で立派に運営されている。私の所属している清水港ヨット協会、NORC駿河湾支部が、これらに非常によく似た形態をとっているが、現在では水面と保管場所が違うので、大型艇・小型艇と別れての作業・運営が、ちよつとごちないが、これからもっと楽しいヨットライフを楽しむとなると、一緒に活動出来る場所作りを皆んなでしていかなくてはならないであろう。



サザンブトン・ボートショー

幸い今年のコモドル、Dr・ケン・ロイドさんとは昨年入港した時からのつきあいもあり、次年度コモドルのロジャー・フラーさん、ホノラリー・セクレタリーのMrs. J. マクドナルドさんはともに日本人の友人を持ち、とても良い方で、私達家族の推薦人となって下さった。

クラブの入会は、推薦人により提出された書類をクラブメンバーに連絡する掲示板に張り出され、承認を得ようになっている。一人でもクレームが出されると審議されるようになっており、メンバーになる事は難しい。

入会費用は41.67ポンド、日本円で約22,000円ほどだが、内訳は、入会金8,000円、年会費11,000円、V.A.T.(税金)3,000円である。これで家族4人が、クラブ・ライフを楽しめる訳で、クルーの登録もすべて推薦制だが、年会費2,000円と、極めて安い。会費そのものより、クラブ・メンバーに認められる事が名誉であるから、皆んな長い時間と、信用をつけて待っているのである。

年間のイベントは、5月から始まり9月までの土・日曜は毎週ディンギー、クルーザーのポイント・レース、10月から12月のクリスマスまでは、毎日曜日、フロストバイト・レース(霜やけレース)が開催される。しかし、10月から11月にかけて艇は陸置きされるので、フロストバイト・レースに出るのは、よほど潮気のあるヨットでなければ出て来ない。

レースとは別に子供達の為のセーリング・スクール、婦人の為のミーティング、ボートショー見学、パーティーと盛り沢山の企画があり、ファミリーで楽しむ事が出来る。どこでも同じように、御婦人連中は、ヨットに興味はなくても、クラブ・ライフが好きなので、旦那と一緒に来てるようで、旦那はヨット・ブーツを泥だらけにして(干潮になると干上り、沼と同じになる)顔まで泥をつけて艇にのっているが、御婦人連中はおしゃべりと、ヨットの歴史の長い英国も、なかなか家族全部がヨットを楽しむとはいいい切れないようで、家内に「貴女は、本当にヨットが好きなのか？」と質

問されたようだ。

サザンブトン・ボートショー

9月20日(土)サザンブトンで、国際ボートショーが開催された。以前から、どんな事をして、これだけは見逃すまいと思っていたら、クラブでバスを貸し切り、見学に行くと言う。早速メンバーの特典を生かし、クラブの行事に、二人の息子を連れ、初参加した。さすが英国のボートショー、600近いブースに、ヨット艀装品、ディンギー、クルーザー(特に水上特設会場は人気の焦点となる)、ゆっくり見たら、とても一日では無理。しかも団体見学のつらさ、6時間しかない。

ザアーと一廻りして、重点的に見たいものを後からになって思っていたら、途中から雨が降り出し(英国は雨が多い)、外は駄目。しかたなく、大型のテントの中を艀装品の目新しいのがないかと物色した。

最後の土曜日とあって、目茶苦茶な混みようである。東洋人の見物客は殆どいなく、日本の企業も進出しているだろうかと捜すが、ヤマハ、ホンダ、スズキと船外機のみ。残念ながら現地のディーラーなので、日本人としての評価を聞く事が出来なかった。

そう言えば、日本車の販売台数が増えつづけ、ついにブリティッシュ・レイランドを抜いてしまった。こんな事が、日本製品に波及して、ホンダの船外機にまで及び、「ドッグ・ワッチ」というTV番組(視聴者からの投書により誇大宣伝の商品、販売店、粗悪品の監視等、さらけ出される)で、漁師が、ホンダ船外機を使ったら、1ヶ月で故障し、修理に出したら、サービス・パーツが6ヶ月もかかったとか、英国の船外機メーカーと比較して技術力の低さ(私はそうは思わない)と、交換パーツの取寄せに時間がかかるからと買換えをうったえられたりした。

出品国は、アメリカ、EEC諸国が中心で、日本からの出品は少なく、やはり遠いアジアの国なのだろうか。アメリカ、カリフォルニアのロングビーチで見たボートショーとは雰囲気は違っていたようだが、ヨットの先進国の様子を見る事が出来た。



プリンス・リージェント湾に入るとすぐアイスバックが「マーメイド」をとり囲んだ。右に左に水路をもとめるのが大へんだ。コックピットで操船する堀江さん（杵子さん写す） 朝日新聞社提供

「マーメイド」今夏の記録

藤木高嶺

昨年夏、地球縦回り6万キロのヨット航海めざし、4万キロ以上を走破しながら、カナダ北極圏の氷の状態が悪かったため一時中断した堀江謙一さん、杵子さん夫妻は、残りの約2万キロの航海に挑戦するため、7月24日に日本を出発、北極海のレゾリュートに向かった。

堀江夫妻は「マーメイド」で地球縦回りの大冒険航海をめざし、一昨年の12月、和歌山県由良港を出発、ハワイ、タヒチを経て魔のホーン岬を乗り越え、ブエノスアイレス、パミュダに寄港した後、デービス海峡から北西航路に突入し、アイスバックをぬうようにして昨年8月21日、北緯74度40分、西経95度のカナダ北極圏レゾリュート基地に到着した。しかし、北極海の氷状が数十年ぶりという最悪の状態だったため、レゾリュートから先の航海を中断した。今年あらためて、北西航路の残りのコースに挑むこととなった。

7月26日、レゾリュートに到着した堀江夫妻は、さっそく準備にとりかかった。トレーラーを改造した船台に乗った「マーメイド」は、保存状態が良かったため、まったくの無傷だった。倉庫に預けてあったバッテリー、無線機などを取りつけたり、食糧や装備類を積み込む作業も、たった2人きりだったから大へんだった。

基地の気象観測所が発表するアイスマップによると、今夏の氷状は昨年よりはるかに良く、昨夏難航したランカスター海峡もとくに氷が開いていた。堀江さんは「今夏はチャンスだ」と思った。（ちょうどその頃、私はアラスカ最北端のポイント・バローにいた。エス

キモー村を訪ねるためだ。バローに面する北極海には見渡す限りアイスバックの姿はなく、青々と海が広がっていた。米海軍基地で聞くと、今夏は異常気象で北極は暖かく、例年より半月も早くアイスバックが消えたということだ。堀江さんはついている、とその時は思った）。

無線機のテストもOKとなり、アイスパトロール機の報告を参考にして、いよいよ8月14日午前10時、次の寄港地、北緯69度、西経105度のケンブリッジ・ベイをめざして、

レゾリュートを出発した。気温0度、吹雪だった。

レゾリュートからケンブリッジ・ベイにぬけるコースは、まっすぐ南に下ってサマセット島の西側のピール海峡を通るものと、いったん東へ少しもどり、サマセット島の東側のプリンス・リージェント湾を南下し、サマセット島南端のベレット海峡を西へ抜けてピール海峡に出るものと2つある。その年の氷状によって、どちらが有利かを判断しなければならない。堀江さんはアイスマップを検討した結果、後者をえらんだ。

レゾリュートから南にさがると、やはりピール海峡は氷が詰っていたので、東へ転進して、ランカスター海峡に入った。昨夏、通過するのに苦労したランカスター海峡は、うそのように大きく開いていた。プリンス・リージェント湾にさしかかって、南に針路を変更した。

まもなくアイスバックが現われはじめ、次第にその数が密になり、右に左にう回している間に、とくに15日も過ぎてしまった。一向にサマセット島に近づけないので、気があせった。プリンス・リージェント湾さえ通過できれば、ベレット海峡は楽に抜けられる筈である。狭いベレット海峡が開いていることは、飛行機で偵察済みだった。

8月16日、昼食の炊事をしているとき、突然、電気の配線が火を吹いた。エンジンと配電盤を結ぶ線で、コードが真っ赤になり、まるで電熱器のニクロム線のようにになった。びっくりしてエンジンをとめ、修理しようとしたが、とても手におえるものではなかった。いちばん困ったのは無線連絡がとれないことだ。

17日朝、目前の水路がまだ閉じていることと、無線連絡がとれないために、引き返すことを決断した。なんとかこの事態を連絡しようと、単一電池10本をつないで無線機で呼んでみた。すると、かろうじてニューヨークの局と連絡がついた。向うの声はほとんど内容がわからなかったが、こちらの声は聞きとれると知って喜んだ。一方的に連絡事項をしゃべりまくり、ホッとした。この日はガスが濃くて方角がわからず、氷塊にアンカーをひっかけて仮泊した。

18日、快晴だが冷えこみ厳しく、気温マイナス5度。来た航路を引き返す。レゾリュートに近づくと北風にかわり、レゾリュート湾に残っていたアイスパックもすっかり姿を消した。午後9時、レゾリュート湾に帰着し、バージにけい留した。

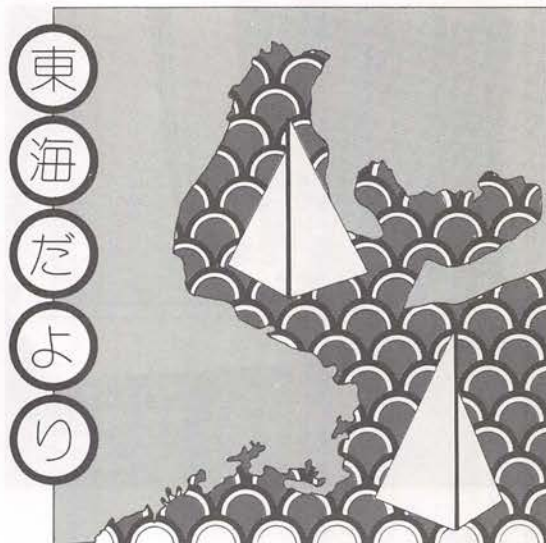
レゾリュートで電気系統の故障が修理できれば再出発しようと思ったが、ちょうど専門技師が出張で留守のため、どうにもならなかった。

8月21日、ケンブリッジ・ベイからアメリカのカヌー隊がレゾリュートに到着した。6人の隊員が31フィートと25フィートの2隻のカヌーに分乗してきたものだ。それぞれ35馬力の船外機を積んでいた。堀江さんの逆のコースをやってきたのだ。堀江さんにはショックだった。

カヌー隊に聞いてみると、かれらは1978年、アラスカのノームを出発し、2年かかってケンブリッジ・ベイに到着し、今夏8月17日、ケンブリッジ・ベイを出発したという。キングウィリアム島の南から東を通って、サマセット島の西側にたどりついたところで、氷の壁にはばまれて立往生してしまった。氷が割れるのを待っていたが、ピール海峡の氷は厚くて通過不可能とわかり、コーストガードの砕氷船に打電して救助を依頼した。そして砕氷船の船上にカヌーを積み上げ、レゾリュートまで来たのだ。堀江さんはそれを知って納得した。カヌー隊は今年はレゾリュートまでで、来夏は北東にあるエルズミア島の南側に出る予定ということだ。

堀江さんは故障さえ起こさずに、あの海域でがんばっていたら、あるいは氷が割れたかも知れない。しかし、レゾリュートに滞在中、レゾリュートとサマセット島間はまだ氷が詰った状態がつづいていた。こんどの航海の107時間のうち、97時間も起きていたことになる。つまりわずか10時間しか寝られなかったわけだ。しかし、氷が開いてさえおれば、この航海時間はレゾリュートからケンブリッジ・ベイまで十分に行けるだけのものだった。またしても北西航路のヨット航海の困難さを、思い知らされることとなった。

8月末、堀江夫妻は帰国した。来夏三たび挑戦するという。来年は氷状が良くなるか悪くなるかは誰にもわからない。それでも、達成するまでがんばるつもりだ。その執念と情熱には頭の下がる思いがする。来夏の幸運を祈るだけだ。



東海レース報告

レース委員長 関 幸

今年度東海支部主催、東海レースは、10月11日、参加艇14艇によって行なわれた。10月9日迄本州にあった高気圧も、10日には東進し、気圧の谷となり前線の通過と重なったぐずついた天候の中を、11日18時スタートした。

スタート時刻は、満潮時に近く、その上に風が1～2m/sと微風で、雲が深くたれこめていた。10月の18時は、陽が沈み暗いナイトレースである。

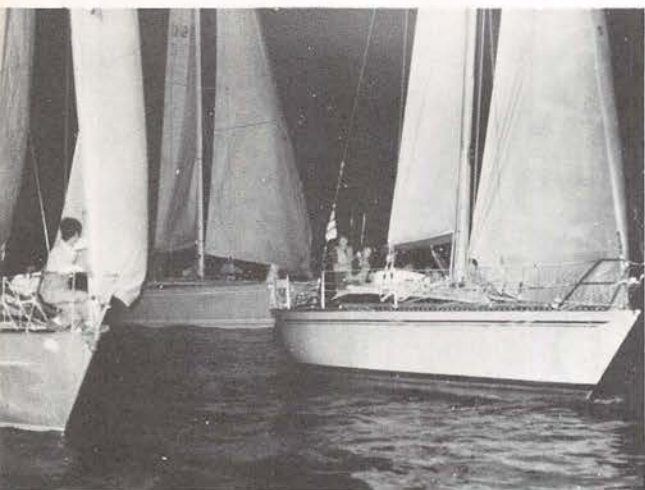
各艇は、コミッティー・ボートの明りと、サイドマークの赤灯を結ぶスタート・ラインに向かって、微風を捕えようと一生懸命にライトでセイルを照らしながら、ポジションを狙っていたが、風上側にポジションを狙った艇は、ブランケットの影響が大きく、セイルがつぶれて思うようにいかない状態であった。

風上のつぶし合いを避けて、風下側にポジションを取った艇〈イツキ〉、〈ジャスト〉が先行、スタートした。中でも、風上側のつぶし合いの中より〈桃太郎〉が、うまく抜け出して先行した。

しかし、微風の中でリコールしては、復帰するのに大変な時間をロスすることを懸念してか、トップ艇がスタート・ラインを切ったのは、30秒以上遅れであった。各艇の船尾燈は、第1のチェック・ポイントの野島燈台に向かって闇の中に消えた。

0時5分の定時無線コールでは、〈桃太郎〉より答志島北であるとの入電を確認したが、ノイズが多く、余り良い状態での交信ではなかった。

当、東海支部無線局は、設置されたばかりで、まだテストの段階であるが、今後は多いに活用すべく、林



暗がり、ベタ風のスタート



〈スーパー・ルーシー〉



大型艇に交って、元気良くスタートする優勝艇〈レインボーV〉

さんを中心に活動中です。

各艇の報告を見ると、12日0時頃より小雨が降ったり止んだりの天候で、風力が増したが、この時刻は、各艇第2チェック・ポイントを回航し、上りのレグとなった。

優勝艇の〈レインボー〉は、航跡図を見ると、今回、最小クラスⅥの、ただし1艇のみエントリーして、第2チェック・ポイントから第3に向かう上りのレグで、上位クラスを相手に良く健闘した跡が見られる。

当レースをもって、今年度の東海支部主催レースは、事故も無く無事終了しました。

皆様の御協力感謝致します。又、今後のレースの御健闘をお祈りいたします。

初体験の東海レース

スーパー・ルーシー 長谷川富延

艇が進水してから早くも1年半になりました。我が艇の紹介がまだのようですので、まず先にこの場を借りて紹介させていただきます。

セール番号2418、艇名の由来は、志賀高原熊の湯スキー場にて、ディスコを開く切っ掛けが出来、その名を、いつも明るく陽気な“I LOVE LUCY”でおなじみの、ルーシーショーの名を取り、ルーシーと名付けました。クォータートンのルーシーは、その後、NIC30を購入し、当時スーパーマンが流行していたので、これは、〈スーパー・ルーシー〉しかないと思い命名しました。

現在では、2艇のディンギーと、22フィートのモーター・クルーザー〈Flying Lucy〉と共に、いつも明るく陽気に「I LOVE LUCY グループ」で、レース、クルージングを楽しんでいます。

10月11日、1500、艇長会議が始まり、参加艇14艇の内、クラスⅤは2艇という淋しさで、クラスⅢまでが11艇でした。同クラスの〈オセアニッド〉と「お手柔に」と声を掛け合いながら、1800、大型艇の中を小さい顔して、それらのブランケを食いながらも、まああのスタートを切る。30分後、後方を見るが4艇ほどしか確認出来ない。「まあ、先は長い、ガンバンペー」と声を掛け合いながらMAG 240°にし、佐久島寄りのコースを取る。後続艇の〈オセアニッド〉が、風上突破を計るのか、数回ラフィングを行なうが、これに對抗する。

今日は漁船が多く、4回程ミーティングをし、引き網にひっかかりそうになる。

野島手前で、2〜3ノットのクローズド・リーチでジャスト、確認出来ないが他2艇を抜く。前方に6艇ほど確認出来た。風がない。大型艇も滑りが悪いようである。風が振れ回る。スピニアップ・ダウンを2

回ほど繰り返す。最終的に、5～6ノットのクローズ・ホールドにて、ワントンの〈コルセア〉を5艇身の差で追い掛ける。

答志島近くで上からこれを抜くが、20分後ラフされ、上より抜かれる。水線長の差で仕方がない。その間クルー一同沸き起こる。

鳥羽マークを1058に回航。〈コルセア〉に続いて7番手であった。MAG 30°のポートタックで、一路知多半島に向かう。風速7～8%, 後続の大型艇に抜かれたが、その艇のスターンライトが消えている。時々セイルを照らすサーチライトで確認出来るが、気味の悪いものである。

知多半島手前でタックを2回繰り返し、その後、〈ボセイドン〉、〈ミール〉とミーティングする。岸寄りのコースか、又沖出しのコースか迷うが、岸寄りのコースを取る。全員眠気がさす。ここが勝負所と思い、気合を入れるが、眠気が取れない。

伊勢湾マーク付近に近づいた。2～3艇前にいるが、マークが分からない。と下側を見ると、回航艇がいる。2マイル位オーバーランしてしまったようだ。

0420マーク回航、全員眠気に勝てなかったことに反省をする。風が弱い。先程からの小雨が、本降りになって来た。先行艇が見えない。どうやらかなりの遅れを取ってしまったらしいが、100m程後に、〈オセアニッド〉、その後に〈桃太郎〉、他大型艇がいるようである。

野島に群がる釣船を避けながら回航し、5ノットのクローズド・リーチで西浦に向かう。佐久島横でやや風が振れた。無理矢理スーパースターにし、6ノットで走りフィニッシュする。

これならまずまずの成績かな、と思いながら日産マリナーに入ると、ナ、ナ、ナント、クラスⅥの〈レインボー〉がいるではないか。

全員ガックリ、又々、眠気と戦い切れなかった事を反省する。

レース委員の方から、総合3位と聞かされ、マアこんなもんでしょうネ!!とうなづきながら、アア、眠い、オヤスミ……。

来シーズンに賭けた東海レース

オセアニッド・エクスプレス 吉田 貴彦

10月11日、18時、すでに暗くなった幡豆沖をスタート。微風の中、各艇三河湾の出口に向けて切り昇る。

我が〈オセアニッド・エクスプレス〉には、初めての公式レース。我々クルーにとっては、約1年ぶりのレース復帰第一戦となった東海レースの始まりだ。

昨年のミニトン全日本でのナイトレースを最後に、ミニトナー〈オセアニッド3〉は、ルールによりナイ

55年度 東海レース成績表

1980. 10. 11.

レース委員長 関 幸

クラス	セイル番号	艇 名	所要時間 h m s	TCF	修正時間 h m s	総合順位
I	2558	VIND 7	14-19-21	0.8397	12-01-31	10
II	2210 2080	CARRERA 美 濃	14-50-04 14-54-25	0.8230 0.8177	12-12-31 12-11-20	12 11
III	2110 2382 2410 2477 2723	桃 太 郎 NARUMI V CORSAIR 朝 鳥 ITSUKI	16-33-56 15-04-43 14-43-16 15-05-54 14-40-33	0.7796 0.7854 0.7901 0.7854 0.7994	12-54-52 11-50-34 11-37-52 11-51-30 11-43-55	14 8 5 9 7
IV	2332 1981 2091	MEER III JUST III POSEIDON II	14-49-21 15-17-11 16-46-43	0.7620 0.7560 0.7540	11-10-41 11-33-23 12-39-04	2 4 13
V	2418 2765	SUPER LUCY OCEANID EXPRESS	15-58-04 16-01-55	0.7226 0.7312	11-32-18 11-43-21	3 6
VI	2305	RAINBOW	15-43-39	0.6901	10-51-13	1

トレース不可ということで、夜は寝る時間と決めていたのである。

スタートを出遅れたのだが、かすかな風をつかんで艇は滑り出す。しばらく行くと、先行していた〈美濃〉に迫り着く。「上りすぎじゃないですか」と〈美濃〉のスキッパーの声。一同しばらく考えた後、「おとしすぎじゃないですか」さすがの俊足艇も調子が狂ったのか、ぐっとおとしていく。

しかし、1年のブランクはやはり大きく、鳥羽マーク回航後はさっぱりきえない。

鳥羽マークは7番目位で回航したのだが、伊勢湾マークでは、岸へ突っ込んだ艇団に大きく離され、もう姿も見えないのである。

「皆、どこへ行っただんなあ……」

「そういや〈ビンド〉や〈カレラ〉が凄いいスピードで行ったっけ」

クルーの会話も全く元気なし。

完全にドバだと思って、伊勢湾マークを見つけたとたん、なんと沖から1艇突っ込んで来るではないか。それも、先行されたと思っていた同クラスの〈スーパー・ルーシー〉だ。

よし、ここでスピンの勝負、と意気込んでスピンを上げたとたん大失敗。なんとスピンの横に開いている! スピンを上げ直す間に、〈スーパー・ルーシー〉は、あっさりと姿を消してしまったが、再度ルーシーを捕まえるべく、しばらくの間真面目にトリム。

夜明け頃、野島の手前でようやく彼女を見つけたが、艇足が思うようにのびない。

海面がはっきり見え出した頃、後ろを見た。クルーが騒ぎ出す。原因は、スターンから伸びる一本のロープ……。どこで引っかけて来たのか、タコ壺のロープを引きずって午前10時頃、幡豆沖にフィニッシュし、無事復帰第一戦を終了。

やはり1年間のブランクは大きく、各艇のレベルの高さに改めて驚いた一夜だったが、同時に来シーズンへの決意を固めた意義あるレースだった。

いい風に恵れて 〈かづ〉が 新記録で 優勝した 阿波踊り レース



徳島外洋帆走クラブ 瀬川 洸城

冷夏というより梅雨がそのまま続いたといった感じの今年の夏——南国四国も、8月に入ったというのに毎日雨ばかり。阿波踊りの行なわれる8月12日から15日までは連日雨かも知れないなどという地元気象台の週間天気予報が出た。

この予報を聞いて「よしこれで天気になるぞ」といったスキッパーがいた。気象台には気の毒だが、このスキッパーの第六感が見事に的中、12日から晴れあがり暑さも戻ってきた。これで風さえ吹いてくれればというのが関係者一同の切なる願いであった。

レース前日の8月13日、徳島港には続々とレース参加艇が入港してくる。見慣れた艇、見なれた顔もいれば、新顔も多い。

最終的なエントリーは103艇。艇数は昨年より減ったが、参加人数は上回った。それだけ参加艇が大型化していることの証明であろう。エントリー・リストに記入された参加人員は実に483名であった。このうち女性性は68名、全員美人であった。パンナム・クリッパー・レースのようにトップレス姿は見るのができなかったが、〈ブレインソレイユ〉のコックピットには、

ビキニの美女が見られた。

艇長会議に先だって「ヨットはどこまで速くなるか」といったテーマのパネルディスカッションを行なった。パネリストはヨット・デザイナーの大橋且典、木原俊男の両氏。日頃セール・メーカーの方の講演会はよく聞く機会があるが、デザイナーの話を聞く機会は多くない。論理的で明快な大橋さんの話、経験と実績に裏打ちされた木原さんの話から、ヨットのむずかしさを再び認識させられると同時に、奥深い魅力を感じずにはいられなかった。

その話のなかで、今大流行のフラクショナル・リグとマストトップ・リグとの優劣はにわかに結論づけられないといったお二人の意見が印象に残った。そういえば確かに最近の艇のブームの長いこと。10年程前だったかに流行した女性のマキシスカートに似て、いさか長すぎるの感じがしないでもない。

だが、現実は今トップを走る艇は殆んど100%フラクショナル・リグと違って間違いない。一時もてはやされたオーバーラップ・ゼノアとハイアスペクト比のメインセールの理論は、ミニスカートの衰退と共に忘れ去られてしまっているかのようだ。

とはいうものの、ヨットは毎年零点何ノットかは確

実にスピードアップしている。そのために、デザイナーは日夜、われわれの知らないところで苦悶しているにちがいないのだ。ピーターソンの出現でヨット・デザインの概念は一変したというのは、両デザイナーのみばかりでなくヨットマン共通の認識である。そろそろ壁に直面しなければならないヨットのスピードの壁を突破するために、そろそろわが国にもピーターソンの出現を期待したいものだ。

パネルディスカッション、艇長会議が終ると市内のパークホテルで前夜祭。会場の都合で、出席者を一艇あたり2名に制限せざるを得なかったのは残念であった。従来はレース終了後の表彰式とパーティーを行っていたのだが、何しろ500名近い参加者全員を収容できる会場は体育館以外にない。その体育館も新築されると同時に場所が遠くなってしまい、とうてい使えそうにない。そういうわけで参加者を制限せざるを得なかったのである。

前夜祭では、昨年優勝の〈天霧〉から優勝旗、カップが返還され、〈かづ〉の有田一郎オーナーの音頭で乾杯。

この阿波踊りレースの呼び物の一つになっている最遠来賞には、今年は山口県徳山市から参加した〈ブルーノア〉の頭上に輝いた。頭上に輝いたなどというと大袈裟だが、この最遠来賞はそれくらいの値打ちがある。何しろ豊後水道から土佐沖を抜け、実に二昼夜をかけてのレース参加だ。全く頭が下がる思いだ。

こういった参加者の熱意に応えるため、今年は最遠来賞の他にも遠来賞を沢山設けたのであった。

宴たけなわの頃、岡山から参加の〈エールゲイツ〉の今井オーナーが「患者の容態が思わしくないので帰れとの連絡がありまして、今から帰ります」と挨拶に見えた。残念だがやむをえない。お医者様も決して楽ではないようです。今井先生、来年は是非優勝をねらってください。

前夜祭の最後はやはり阿波踊り。ヤマハ25〈パロン〉のオーナーである三橋谷高照さんがリーダーになっている。やっちゃば連、の方々の熱演でムードは最高潮。レースより阿波踊りとばかり、街へ繰り出したのであった。

8月14日、この季節には珍しく早朝からいい風が吹いている。一日中吹かなかった去年の轍を踏むまいと、TOSCの会員全員が一年間「風よ吹いてくれ」と祈り続けた御利益があったというものだ。

午前7時、徳島港外に20発の花火があがり、スタートが切られた。心配されたゼネラル・リコールにもならず、横一線の見事なスタートであった。

例年ならスピン・スタートで、テレビ局を嬉ばせるのだが、今年はいきなり真上りスタートだ。それでも2トナーや1トナーの走りは迫力があって、十分テレ



所狭ましと並んだヨットの群



法被の似合う美女と野獣



うず巻とスピンの法被を着て、“踊らにヤソソソソ”

ビの絵になる。追いかけるモーターボートが、スプレをあげながら四苦八苦だ。

地元の新鋭ワントナー、〈インディゴ (フリーズ)〉が飛び出した。これを追って連続ファースト・ホームをねらう〈かづ (Dou 42)〉をはじめ、〈ビッグバル (Dou 42)〉、〈熊野 (ヴァンデ2トン)〉、〈ベンガル (ヤマハ1トン)〉、〈エールゲイツ (Dou 37)〉、〈美美 (エリクソン39)〉などの大型艇。

〈チサト〉、〈シュナウザー〉、〈のら〉 (以上 Dou 33) など最新鋭レーサーもいいスタートを切った。〈ヒロ (デュボア1/2トン)〉は岸よりのコース、〈ミスタージャンボ〉、〈ベルバラ〉 (ともになかよし 295) も頑張っている。

ミニトンの〈カリブジュニア (ヤマハ21)〉はポートタックでジャスト・スタート。大型艇の前をかすめて快調にすべっている。そのスピードはQトンなみだ。

〈キャンディーキャンディー〉、〈カリノ〉、〈ビートル〉、〈セイントアポロニア〉のヤマハ33軍団、〈イブ〉、〈デンタルミラー〉、〈マイルドファイブ〉、〈ブリリアント〉、〈イントルーダ〉、〈セインテス〉といったピーターソン1/2トン軍団、〈ブルーノア〉、〈ウライス〉、〈パロン〉、〈裕美〉、〈ボラボラ〉、〈海洋〉、〈真理〉といったヤマハ25軍団もそれなりに懸命の戦い。昨年優勝の〈天霧 (ニコルソン1/2トン)〉は今一つ調子が出ていないのはどういうわけだろう。

7〜8mの順風は、100のヨットを快調にすべらせ続け、午前10時57分に〈かづ〉がファースト・フィニッシュしたのであった。30マイル近いコースを4時間を切るスピードで走ったのだから、数年前までは考えられなかった記録である。一体ヨットはどこまで速くなるのだろうか。

〈かづ〉に続いて〈ビッグバル〉、〈インディゴ〉の地元艇が頑張って2着、3着に入った。

4着以下は、それぞれ接戦となり、秒差でゴールへなだれ込む。フィニッシュ直前のちょっとしたスピニングの乱れで順位が入れかわるのだから、お祭りレースとはいえなかなかシビアなレース展開だ。

4時30分のタイム・リミットまでに全艇がフィニッシュしてレースを終了した。

優勝はファースト・フィニッシュを飾った〈かづ〉がとり、2位は〈ビッグバル〉、3位は〈インディゴ〉、4位〈カリノ〉、5位〈ヒロ〉、6位〈ベンガル〉、7位〈チサト〉、8位〈熊野〉、9位〈ミスタージャンボ〉、10位〈シュナウザー〉という結果であった。今回は結果が示すように、大型艇有利の展開となったわけだが、8m以下のクラスⅡではミニトンの〈カリブジュニア〉が優勝、2位は〈アドニス (Dou Qトン)〉、3位には〈ビバーチェ (BW23)〉が入った。

5時からケンチョピア前の道路を占拠して表彰式を行なった。800貫、約3.5トンの氷をケンチョピアの道路にぶちまけてビールと樽酒を冷やしての表彰式だ。

連続ファースト・ホームばかりか総合優勝までとった〈かづ〉の有田オーナーが突堤越しに水中へ投げ込まれる。それでもニコニコ顔なのだから、やはりレースは勝たなけりや——ということか。

表彰式が終わるといよいよ阿波踊り。500名近いヨット連は、今や名物連になっており、毎年地元新聞に大きくとりあげられているが、今年も写真入りで紙面を飾った。デモ隊に近かったヨット連も、毎年洗練されてきたうえ、女性も大幅に増加して、見るに耐えるようになってきたということかもしれない。

毎年、遠くから参加してくれる方々のために楽しんでもらえるようにというのが、この阿波踊りレースのモットーであるが、まだまだわれわれ運営側の努力しなければならない点も多い。楽しかったという声を聞くたび、来年も何か新機軸を打ち出してより楽しいレースにしなければと思うしだいです。

そして何より、来年も風が吹いてくれますようにと今から行ないを正しくして、祈り続けたいと思っています。〈美美〉の金井準一先生おほめの言葉、ありがとうございました。また来年も風を吹かせますので、是非踊りに来て下さい。

三宅島レース成績表

9月13日 1105スタート

レース委員長 加藤 誠

クラス順位	艇名	所要時間	TMF	修正時間	総合順位
I	① RODEM VI	h m s	1.1571	h m s	10
	JOUR	37-06-32	41-29-42	42-56-32	14
	FUJI III	DNF	1.1631	48-15-46	
			1.1571		
II	裕 明	DNF	1.1147		
III	① BB III	36-18-09	1.0772	39-06-18	②
	2 光 竜	42-16-36	1.0429	44-54-01	13
		DNF			
IV	① 慎 記 郎	38-11-24	1.0126	38-40-16	①
	② 青 海 波	42-22-53	1.0063	42-38-54	8
	3 海 猫	43-19-10	0.9984	43-15-00	11
	4 CAVOK II	43-23-46	1.0126	43-56-34	12
	飛 車 角 飛 II	DNF			
V	① DOLLY-I	43-35-04	0.9393	40-56-20	③
	② CHUBURINKO V	43-20-41	0.9517	41-15-04	4
	③ つばくろ	43-42-51	0.9447	41-17-48	5
	4 GO 20	43-26-10	0.9534	41-24-43	6
	5 AZUSA	43-32-28	0.9534	41-30-44	7
	6 GO 21	45-24-31	0.9447	42-53-51	9
	EMILY	DNF			
	TSURUGI	DNF			
	KARASU	DNF			

〈注〉〈飛車角II〉は〈龍飛III〉の曳航のため DNF

蝶が舞う三宅島レース

〈慎記郎〉が総合優勝

荒居達雄

独特のトランサム・ラインにオーナーの家紋のちよう(実はブッシーキャッツの岩井オーナーのデザインによる世界的に貴重な珍種が描かれている)の〈慎記郎〉は、さすが捕えにくいと他艇にいわしめている。実際進水から早や3年近くたつが、戸叶、ロバートのクォータートンでのあの〈神風エクスプレス〉のコンビに率いられ、NORC公式レースの3/4トンクラスで絶えず1、2位を占めていたが、不思議と総合は取っておらず、僅差で2位に甘んじている。過去第2回洲本・小網代レースにハーフトンで勝って以来の久し振りの総合優勝を勝ち得た。

ここで今回のメンバーを紹介すると、オーナー・スキッパー蝶野春太郎。カーレース、スキー、ゴルフ何でもござれの年よりずっと若い若大将である。ナビゲーターはまかせて安心。乙一船長の資格をもち造船所でアルバイトをしながら女よりヨットが好きな(?)糸賀悟ボースン。オーナーに仲人をしてもらい、関東の若手クルー間でフォアデッキマンとして鳴らし、30才になった現在は円熟味を出す大竹哲郎。ヨットに乗りはじめてやっと一年、糸賀にしごきにしごかれ成長著しい高橋司郎、土屋恵嗣、山田郁男の若手三羽鳥。それに小生の7人で、各人がその役割をわきまえたチームワーク抜群のメンバーである。

レースはスタート後20分もすると我が〈慎記郎〉は

ボートのクローズ・フルメン、ナンバー2ジェノアで集団の先頭にたち、波をスパッパッと心地よく切っていく。程良いところでタック。風下では大型艇2隻が先行していった。我々は3/4トンのライバル艇の動きをみながら、もう一度タッキングを繰り返し、一路サタドー岬を目指す。メインをワンボンにおとし、文字通り大きな島を右舷に見ながら〈慎記郎〉は順調にすべっていく。一時間程してハイドロのブームバング根元部分が吹っ飛ぶ。すかさず糸やん応急処置。少しのロスで済んだが、我らの胸のうちは、これ以上吹かないのを願っていた。夜12時サタドー岬を回航、近くには、セールのトラブルか上り角度の悪い大型艇が何回もタックを繰り返しては、岸よりに走って潮を避けようとしている。我々は3回位のタッキングで何とか岸によっていける。この三宅島はクォータートン・レースで3回廻っているが、いつもサタドー岬の裏はほんと息抜きの出来るよいところである。明るい時にじっくりと見たいものだ。次の回航点、神津島を朝7時すぎ回ってしばらくして困った、風が無くなってきたのである。勝手なもので「バングなんかどうでもいいから風よ、風よ、吹いてくれ。」しかし大島に至る迄、全くのベタ風である。止まるとタックそしてまた止まるとタックを何時間も繰り返し、島々にはあまり近よらずじっと耐える。(後続艇は式根や新島に寄りすぎてか動いてない)デッキでは、若手がよくまあ食うこと。食糧豊富な〈慎記郎〉だからのべつまくなし口が動いている。小生など、あまり食べない(食べられない)ものだから、「海では何がおこるか分からないから食べないでも耐えられる訓練をしろ」などと負け惜みをいっている。風に祈り、潮に感謝し、波をなだめ、運を求めていねいに走る。蝶野オーナーは神津島を回航後ずっとティラーを握って、ひたすら頑張っている。大島風早崎近くにさしかかり、いいスピードで大型艇がせまってくる。しかしヒールをしてないところを見ると、どうやらこの風でリタイヤするのであろう〈フジⅢ〉のようだ。船騒がせのような、励ましてくれたような一同ホッとし元気になる。真夜中、慎重に大綱をかわし、1時すぎ、どうやら3位でフィニッシュのようだ。この風の状態からすると、ひっくり返される可能性のあるクラスV軍団は遅れそうだ。それを願って(失礼)ホームポートの三崎マリンに帰ってくると、クルーの初鹿野君が、この夜中冷たいビールで迎えてくれ、こちらのもやいローブと交換だ。

今回はよく海面で会うライバルはレバルレースにいったるし、風もおとなしすぎてバングはもったし、いい運をつかんだ。さあ勝利の乾杯!!

〈慎記郎〉艇上



ヨットによる人間教育

戸塚 宏

私はこの3年間、ワンマン・ディンギーを利用して、登校拒否、非行、自殺、家庭内暴力等の問題を持つ、情緒障害児を社会復帰させて来ました。

基本的な考えは、これらの子供に一番欠けているのは「精神力」であるから、それを強くしてやれば現状を打開出来る、という事です。事実、私の所に来る子供達は、末期症状を呈しており、いかなる方法でも直らなかった子供ばかりです。期間は子供、家庭、病状の深さにより、さまざまですが、4年間の登校拒否が2日間で直る例もあります。平均して1~1.5か月のトレーニングを行っております。

「精神力」を強くする事は、「頑張る事をくせにする」事と同じ事であり、ヨットはその為の「必然性」となります。

例えば、母親がかまい過ぎて、「行動」するのが必要がなくなった為、何も行動をせぬまま大きくなってしまった子供に、行動をさせる為には、動かなければならない状態を作ってやれば良いわけです。高校生になっても、そういう風な子供は重症であり、必然性を作るにも生存本能に訴えねばならず、「動かなければ死ぬ」と本気で思わせねばなりません。冬のワンマン・セーリングで、その状態が簡単に作り出せるのは御想像いただけると思います。

又、近頃の子供にありがちな、放漫な子供を直すには、まず己れ自身を良く分らせてやれば良く、「ヨットの乗り方」という「理論」と「ヨットに乗る」という「実際」の間にあるギャップをとことん分らせてやれば良いわけです。これはある程度以上の風の時に乗せれば、たちまち悟ってくれ、放漫さが消えるようです。但し、この場合、コーチの態度も重要なファクターとなる為、コーチによっては効果の少ない事があります。

口だけ達者な子供の場合。こういう子供はしゃべる事によって、恐怖を隠したり、労働から逃れたりしているわけですから、逃れられない状態を作ってやれば良く、それこそ、ヨットが一番うまく出来る事です。

目上の者に愛敬ばかりふりまく子供の場合。こういう子供はまずしゃべる事の9割が嘘です。女の子の場合は、顔つきがタレントのようにになっているからすぐ分ります。へらへらしている感じです。又自分では要領がいいと思っているが、所詮子供で、すぐ底が割れ、その為、全く友達がいなくなるようです。この子供達は、相手が人間である限り、だませると思っていますので、だませない「自然」を相手にさせると、少しずつ悟ってくれるわけです。

小学生のくせに妙に大人びた顔をしていて、学校内で孤立している子供。殆どの場合、顔に深いたてじわがある。言う事は一人前であるが、行動はともなわない。

こういう子供は、いわゆる「母原病」であり、かなり長い合宿を必要とします。不安定感が強い為、出来るだけ強くしてやらなければなりません。完全に失った物を取り戻す事は出来ませんが、実生活にさしつかえないようにする事は出来ます。

無表情又は表情の乏しい子供。小さな頃から、物質的、精神的に十分満足させられ、今更何をしてもらっても感激しなくなったのか、又は非常に気が小さく、全てに強がってみせているうちに、無関心をよそおうのが一番楽な事がわかり、それが身についてしまった子供です。重症になってくると、例えば写真にとった時、口がぼかんと開いていたり、高校生になっても幼児話をしゃべったりします。こういう子供には精神的に「飢え」の状態を作ってやれば良く、とりあえず、恐怖感から、人の助けを求める状態を作ってやります。これもヨットで簡単に出来ます。

家庭内暴力。今社会的な大問題の家庭内暴力は、当ヨット・スクールでは、子供にエネルギーのある証拠であり、又直る事を模索している証拠であるので、実に簡単な事であり、ヨットに乗せ、コーチの接し方さえうまくやれば、すぐに直ります。但し、反抗期を家庭内暴力と間違えてはならず、又、口の暴力も立派な家庭内暴力です。

自殺。自殺をする子は、我々が考えると、実につまらぬ理由で死のうとします。しかしそれは本人にとっては、死ぬほどの理由なのだから、もつとつらい目にあわせてやれば、今までのつまらぬ理由は、死ぬ理由にはならなくなるわけです。

数例をあげてみましたが、ヨットは、これらの事を実にうまくやってくれ、他には、これ程効果のある方法はないようです。又こうなる以前にヨットをやらしておけば、立派な予防となり、これこそ、我々ヨットマンの目指すべきものだと思います。ヨットで、今、社会の大問題が解決するのは実に愉快な事です。現在我々は多くの専門家の援助のもとに治療を行っておりますが、我々の扱っている程、重症の子供は大変むずかしく、気の休まる暇もありません。しかし一般の子供はきわめて簡単で、誰にでも出来る良い方法だと思います。いう事をきかぬ子、むやみにあばれる子、人づきあいの悪い子、親に反抗する子、ひっこみ思案の子、弱虫等はぜひヨットに乗せてやって下さい。



NORC協会ニュース

関東支部大島レース事故対策会議開催

第7回大島・初島レースに参加した〈トマホーク〉乗員の落水事故にともない、事故対策ならびに、緊急捜索活動への協力態勢の確立のため、関東支部フリート・キャプテン会議に各関連専門委員長を加えた緊急対策会議が本部で開かれた。

1. 日 時 昭和55年9月29日(月) 1830～2100
2. 場 所 船舶振興ビルC会議室
3. 出席者 大儀見薫(支部長) 清水栄太郎(専務)
横山 晃(安全) 周東 英卿(帆走)
フリート・キャプテン
川久保史郎(諸磯) 横沢 真則(小網代)
篠原 要(油壺) 亀井 澄夫(江ノ島)
萩原 毅(葉山)
事務局 小林 稲富 歌田

4. 概要

第7回大島・初島レースに参加した外洋帆走艇〈トマホーク〉の事故ならびにその捜索に関する概要報告が各関係者からおこなわれた。(概要のため不確定要素が多く、いずれ関係者から誌上に報告される予定である)

続いて議事に入り、次のとおり決定された。

- (1) 今回の捜索救助活動に関しては、関東支部として出来る限りの物心両面にわたる援助をすることは当然であるが、取りあえず関東支部基金から同運営規定に基づいて、見舞金をトマホークのオーナー福原俊雄氏を代表とする救難本部に贈呈することとして、金額については特別の事情がない限り支部長に一任することとされた。
- (2) 今週末を中心に各フリートは所属艇により極力捜索に協力することとなった。
- (3) 今事故の調査および今後の対策を検討するため、大島レース事故対策委員会を次のとおり組織することとなった。

委員長 大儀見 薫 (支部長)
委 員 清水栄太郎 (専 務)
嶋田武夫 (常 務)
周東英卿 (帆走委員長)
横山 晃 (安全委員長)
篠原 要 (通信委員長)
武市 俊 (支部安全委員長)
鎌田 稔 (支部帆走委員長)
薬師寺千代美 (レース・コミッティー)

(事務局)

代議員および選挙管理委員会委員の改選について

現在任命されている代議員については、昭和54年10月の第71回理事会において、また選挙管理委員会委員については社団法人日本外洋帆走協会選挙規則附則第2号において、いずれもその任期は昭和55年12月31日までと定められています。

従って、各支部においては代議員の改選を行ない、12月10日までにその候補者を会長宛報告されるようお願いいたします。又、選挙管理委員については、新代議員の決定後、次期代議員会までにその候補者を会長宛推薦されるようお願いいたします。

なお、今回改選される代議員の数および選挙管理委員の方々は次のとおりとなっております。

(1) 代議員

支部名	特別会員	正会員	計	改選議員数	現員数
関 東	370	1173	1543	51	53
駿 河 湾	57	132	189	6	6
東 海	101	254	355	12	12
近畿北陸	41	160	201	7	7
内 海	127	217	344	11	12
西 内 海	51	84	135	5	4
玄 海	50	97	147	5	3
沖 縄	3	7	10	1	0
合 計	800	2124	2924	98	97

(2) 選挙管理委員

支部名	委員長	委 員	備 考
関 東	福永 昭	国松 磐 朝河 清	現委員は後任者が就任するまで、なおその職務を行なう。
駿 河 湾	隅倉 正員	金沢正吾 秋山泰広 石神直哉	
東 海	鈴木 富雄	大橋良一 竹内園子	
近畿北陸	粉川龍之助	荒牧宏雄 粉川千之助	
内 海	神田 孝雄	田中達雄 諏訪慎男	
西 内 海	田中 敬一	内谷新太郎 田中敏昭	
玄 海	小島 周三	光安成尚 木下隆一郎	
沖 縄	不在	不在	

なお、参考までに付言いたしますと、「社団法人日本外洋帆走協会選挙規則第12条3項により、代議員の定数が10名を超える支部にあっては別に定める方法により分割して行なうことができる」となっておりますが、この別に定める方法は昭和54年10月の理事会において各フリート毎に分割して行なうこととされており、各支部においては割り当てられた代議員定数を、各フリート所属会員数にて按分し、各フリート毎に選出することとされている。

従って、規則第13条4に言う予備代議員は、各フリート毎に按分して選出する場合は、各フリート毎にその次点者を当てることとなる。

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

- ☆2726 AG II ヤマハ25II 江の島 7.55×5.87×2.73×1.65 杉本義雄, 遠藤泰生, 佐々木三男, 磯和博, 高橋伸五, 茂木知治, 大倉博顕, 山崎統資(共同) / 艇名の由来: 代表オーナー杉本氏の職業が, 地金商であるところから, 金・銀・白金の英語名は多く船名に使われていますので, 元素記号を用い, 中で響きの良いAG(銀)を選びました。現在の艇はその二世号であります。/ 抱負: 代表オーナーは東京オリンピック以前からの経験豊富な方であり, その他のメンバーは未経験者ばかりなので, 御指導を賜って, 単なるクルージングから, レースへの参加を目差して頑張っていくつもりであります。/ クルー: 皆ヨットと海に憧れている27才~36才の青年歯科医であります。ディンギーの楽しさを十分に味わった人達ばかりです。/ NORCへの要望: ヨット・チャートを利用させて戴いていますが, 我々経験の浅い者にとっては, 非常に役立ち, 頼りがいのあるものです。これからも広範囲の発行を心待ちにしております。初心者向けのヨット・レースの企画を要望いたします。
- 2727 タイム・トラベラー III ニコルソン 佐世保 8.99×8.45×3.10×1.30 野村はじめ, 松尾晃(共同)

／艇名の由来: 私は今年からですから始めのことは知りませんが, 時間を気にしながら, 又は時間内で旅行をする人。日本人にピッタリの艇名だと思います。あまりすばらしいので登録しようかなと思います。このネーミングがものすごく気に入っております。/ 抱負: 近県のレースにしろ, クルージングにしろ, 出られるのはすべて出ていく予定です。メンバーも会社員, 自営, 公務員とさまざま。可動率100%を目差しております。/ クルー: 平均年齢28才と高い, 平均身長175cmと高い, 勝率高い。全員ハンサム(色男ぞろい)。しかし女性クルーは1人も来てくれない。職業もいろいろで, 何んでも出来る。船に関しては, すべて。/ NORCへの要望: 私共のように長崎県など中央よりはずれており, メリットはあまりないと思います。しかし入会者が少ないと又遠くなるので, 私も入会させていただき, 少しでも多くの人が集まってくれたら, いまに何かが自分達でできるのではないかと, 又考えてくれるものと信じて入会し, これから要望など出していきますのでお願い致します。泊地の問題等, 新会長に多くを望み, 協力も致します。

パンナム・ヨットレース 写真展の御案内

尾澤征昭氏の今年のパンナムレースの写真展が下記により開催されますので御案内します。

日時 12月11日~17 1000~1800
場所 池袋西武デパート スポーツ館2F

『1981年シングルハンド太平洋横断ヨットレース参加状況』

明1981年6月7日(日)サンフランシスコをスタートする予定のシングルハンド太平洋横断ヨットレースは, 申込締切日は明年4月7日で, 未だ秘密裏に準備を進めている参加予定者も若干あるとの風聞もありますが, 10月20日現在, 日本から33艇, 外国からは19艇計52艇の資料請求がありました。

外国からの19艇は, アメリカが13, 西ドイツは2, オランダ, フランス, カナダ, 英国, 各1艇ずつであります。アメリカの13艇のうち, 4艇は参加確実と見られており, 西ドイツからは第1回及び第2回のシングルハンド(1969年と1975年)にも参加したクラウス・ヘフナー氏も早くから興味を示して来ています。

アメリカのシアトルのアラン・ラザフォード氏は1978年のサンフランシスコ・カウアイ(ハワイ)のシングルハンド・レースで3着(所要時間)の

実績を持ち, 愛艇Cal-40(クエスト号)で出場する予定で, レーティングの上限28.0フィートに合うよう艇を改造しているとの連絡がありました。

日本勢33艇中, このレースのために特に艇を建造したのが1艇, 戸塚宏氏のグループから2艇, その他既存の愛艇又はチャーター艇での参加を考慮中の方が12艇で, その内にはアメリカで中古艇を購入, 改造しての参加を考慮中の艇もあるようです。日本から参加する人達の悩みは資金と時間であることは当然ですが, 加えて無線従事者免許であることは, 外国人には理解し難いことのようにです。

無線については現在郵政省と運用周波数, 従事者資格, 無線機等について協議, 打合せ中ですので, 参加予定者はNORC通信委員会と緊密な連絡を取られるようお願い致します。

第3回琵琶湖シリーズ (ポイントレース) 成績表

9月21日

レース委員長 真田恒男

クラス	セール番号	艇名	T. C. F	ポイントレース 1回戦				ポイントレース 2回戦				得点
				所要時間	修正秒	順位	点	所要時間	修正秒	順位	点	
I	2377	SUEKO	.7620	1:36:26	4,409	1	5 1/4	1:27:54	4,019	2	4	9 1/4
	2521	CHILD of FORTUNE	.7620	1:41:53	4,658	2	4	1:25:42	3,918	1	5 1/4	9 1/4
	2300	YOU V	.7610	1:43:54	4,744	3	3	1:31:09	4,162	3	3	6
	2228	銀河V	.7610	1:45:28	4,816	4	2	1:35:28	4,359	4	2	4
	2730	CENTENARIO	.7948	1:43:05	4,916	5	1	1:35:51	4,571	5	1	2
II	2068	FROG V	.7215	1:32:01	3,983	1	11 1/4	1:35:53	4,151	2	10	21 1/4
	2022	めるへん	.7258	1:35:57	4,178	7	5	1:35:01	4,138	1	11 1/4	16 1/4
	1793	TINKLE TICK	.7258	1:33:20	4,064	4	8	1:37:53	4,263	4	8	16
	2443	ANDALUCIA V	(.7322)	1:31:36	4,024	3	9	1:39:24	4,367	6	6	15
	2449	PELL MELL	.7312	1:31:37	4,019	2	10	1:43:02	4,520	9	3	13
	1983	HAYATE III	.7237	1:36:43	4,200	8	4	1:36:27	4,188	3	9	13
	1955	ひょっここ 2	.7248	1:34:56	4,128	5	7	1:41:30	4,414	7	5	12
	1786	POW RIVER II	.7183	1:44:01	4,483	10	2	1:39:41	4,296	5	7	9
	2683	RIVAGE	.7269	1:34:51	4,137	6	6	1:48:27	4,730	10	2	8
	2484	飛龍	.7322	1:41:03	4,439	9	3	1:41:21	4,496	8	4	7
	2744	流星	(.7322)	1:45:04	4,616	11	1	1:55:09	5,059	11	1	2
III	1795	矢 寿	.6831	1:34:53	3,889	2	2	1:45:55	4,341	1	3 1/4	5 1/4
	2014	MARI SOLE IV	.6783	1:33:46	3,816	1	3 1/4	1:51:23	4,533	3	1	4 1/4
	1773	TRACER	.6831	1:36:08	3,940	3	1	1:48:17	4,438	2	2	3

() 内のT. C. FはクラスのMax

●外洋帆走指導普及講習会●

小樽市民外洋ヨット教室

北海道外洋帆走協会 海老名俊男

主 催 社団法人 日本外洋帆走協会
北海道外洋帆走協会
協 力 北北海道ヨット協会(北海道ヨット協会)
開催日時 座学 7月19日(土)13:00~15:00
乗艇実習 7月20日 13:00~16:00
開催場所 小樽港共同通船待合室
共同通船ボートン
協力艇 パルテノス(39 ft), メディクス(30 ft),
ウラノス(30 ft), コメット(30 ft), ガン
バルジャン(25 ft), アナーキスト(24 ft)
ミルキーウェイ(26 ft)

当会においては、第5回のヨット教室を数え、特に今回は、社団法人日本外洋帆走協会との共催が実現できたために、これまでにない盛り上がりとなって、無事盛会のうちにヨット教室の日程を消化することができました。

尚、講習協力艇は7艇、受講者は56名であった。

従来のヨット教室は、単に、「遊覧ヨット」の色合いが強かったために、「海事思想普及」の主旨としては、若干物足りないところがあった。そこで新しく座学を試みた。内容は、ヨットの歴史、帆走理論、帆走方法などについて、基礎的な講座を行なって、熱心な受講者側から質問が出るほどで、予定の時間をオーバーするほどであった。

乗艇実習は4~6%の風に恵まれ、2時間の帆走

訓練となった。受講者の方々には、シート、セール、ティラーなどの操船に取り組んでもらい、爽快な汗を流していたのが印象的でありました。

関係者一同の反省会において、外洋ヨット普及・発展のため、それなりの手応えがあったと評価し、更に次回ヨット教室も、NORCの協力の基に積極的に行なっていくことを確認した。

●編集後記● 3年半前の弥生3月、オフショアの編集を始めてから早くも44号を皆様にお届け致します。艇を与えられ、舵のとり方とセールのトリムを教えられ、あぶなかつく出航しました。最近ようやくシングルハンドの楽しさを味わうようになりましたが、この号で陸に上がることになりました。次号からは相田さんがより中味の濃いオフショアにさせていただきます。今後は一読者として、新しき地——京都で楽しませていただきます。皆様の御協力に改めて感謝致し、御安航をお祈り申し上げます。

(福本昌子記)

OFFSHORE 第67号 昭和55年11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24円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会

東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)

電話・東京03(504)1911-3 千105

郵便振替番号2-21787

印刷 廣済堂印刷株式会社

クルーザーの新しい時代が始まる。 ヤマハ30新発売。



YAMAHA-30

- 全長…8.97(m)
- 吃水…1.75(m)
- 水線長…7.20(m)
- バラスト…1,300(kg)
- 全幅…3.23(m)
- 全セール面積…36.27(m²)
- 排水量…3,450(kg)
- 補機…YSM12(12hp)

YAMAHA

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

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