

Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

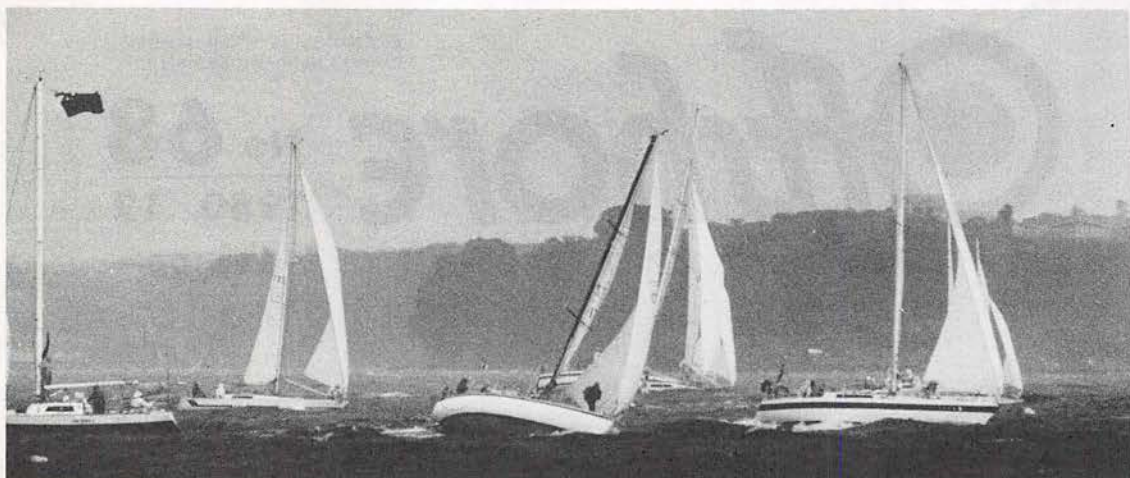
昭和55年12月15日発行（毎月1回15日発行）
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

No. **68**
1980/12

一部定価100円



大島・初島レース スタート
撮影 西村一広 提供 舵社



大島・初島レース スタート

〈特集〉大島・初島レースをふり返って

去る9月27日の第7回大島・初島レースでは、〈トマホーク〉の二人を失うという厳しい結果になったが、他の参加艇は同じ海でどんな走り方をしていたのか？それぞれの立場の方々の手記を集めた。〈編集部〉

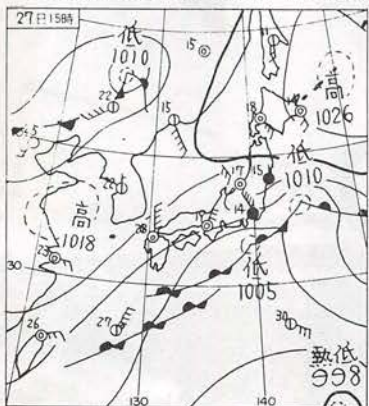
※

〈レース委員長〉 関根 久

レースの一週間前に、シーボニヤフリースの委員から、このレースのコミッティーを依頼された。他に引き受ける船がないとのこと。すべてのヨットオーナーに聞いたわけではないと思うが、コミッティーという仕事は、まわりで見るほど楽な仕事ではない。心よくお引き受けしたものの、土曜日も仕事をもっている仲間もあることだし、当日やっと4名（私を含めて）集めることができた。

5時40分に東京発、7時40分にハーバーへ着いたが、雨も相当強く降っているし、風も強い。

受け付けをして、出艇料を受け取り、領収書を切る。



この領収書が手間のかかる仕事で、出艇申告書をその場で書くことも、出走者にとっては面倒なことである。
①申し込みの際に申告書を渡して、ゆっくり書いてきてもらう。
②申告書の下に領収書を切り取

り線をつけて本人が書き込み、領収の印だけ押して切り取って渡す。この件は以前にサンプルを作って本部に提出しておいたが、未だに実現されていない。

8時55分に申し込み締め切り、その間、保安庁より何度も、天候が悪いから中止してはどうか、との勧告を受けたが、保安庁からの電話がなくても、委員長自身が天候が悪いことはよくわかっていることで、この天候で出走させたら、もしかしたら……といういやな予感がしてならなかった。

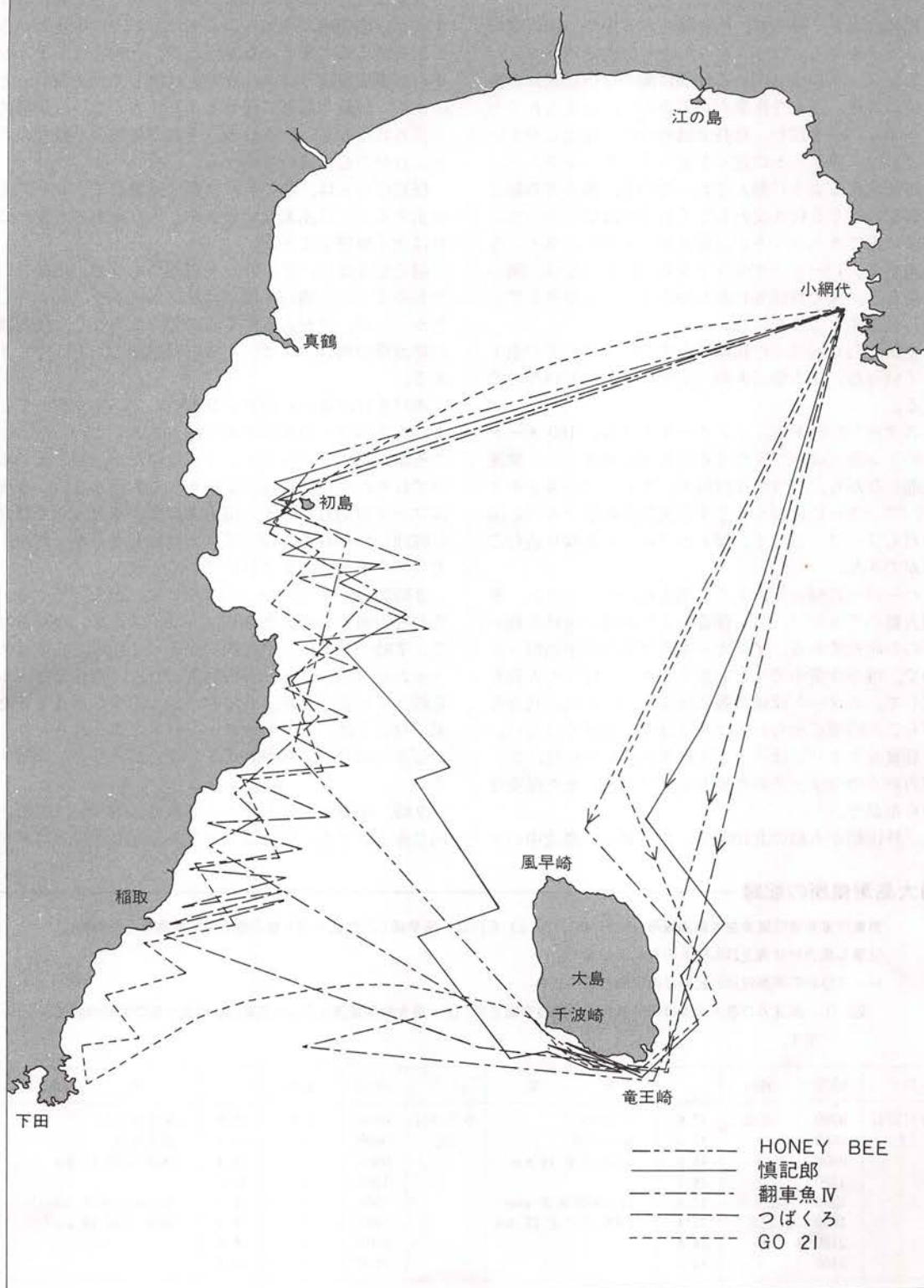
9時より艇長会議。細かいことは説明せず、保安庁よりの電話のこと、すでに相当の風が吹いていること、大島海域では少なくとも25メートルを越える可能性が強いこと、自信のない船はレース参加を中止してもらいたい旨を伝える。44隻の参加申し込みが32隻に減ってほっとする。しかし、出席者全部が責任のある艇長だったかどうかは調べようがない。結果論で申し訳ないが、残念なのは点呼時に艇名を呼ぶだけでなく、乗員の構成についても検討すべきではなかったか。事故を起こした〈トマホーク〉についても、一寸手薄だから一言注告すべきだったと反省している。雑務に追われて、委員長としての仕事をおろそかにしたことが悔まれている。

ミーティングが終って船に帰り、出航用意。コミッティーの備品は前の日曜にロッカールームから船へ移しておいたので、すぐにもやいを解くことが出来た。

アンカーリングの海域は水深50メートル。アンカーロープは200メートル用意。仲間の大寺二等海佐がデッキに200メートルのアンカーロープをフレックする。さすがプロだと感心した。

風はN.18~20メートル。アンカーがなかなか利いてくれない。160メートルでどうやら停止。スタート時まで30分。すぐにフラッグの用意をする。

完走 5 艇の航跡図



前回のコミッティーではメンハリヤードを使ってフラッグをあげたが、風にはためて開き、困ったので、今回はスプレッダーにフラッグ用のロープを用意しておいて、うまくセットできた。

船体は大きく揺られ、雨に降られる中で、出走艇のチェックをする。コックピットから怒鳴る声がコンパニオンウェイに座っている仲間に聞えない。天候の悪い時にこそ、こんな作業が必要なので、念を入れてセールナンバーを読む。艇長会議の時に、確認しやすいようにマークボートの近くを通って、セールナンバーを確認出来るように頼んでおいたので、殆んど艇は本部船の近くを行き交わしてくれたのは嬉しかった。最後に出てきたヨットが、何となくスタートラインを通過する。レーシングフラッグもつけていない。聞いて見ると、風で飛ばされたとのこと。うっかりしていたら見逃すところだった。

全艇、白く泡立った相模湾をすごいスピードで南下していった。その中にあの〈トマホーク〉もいたのである。

スタートしたあと、アンカーをあげる。160メートルのアンカーロープをたぐるのも大仕事だった。微速前進しながら、バウの手信号で、左右にコースをかえて、アンカーに近づく。さすが元気な若手クルーの国方君もフーフー言って、何とかアンカーを取り込むことができた。

ハーバーに帰って、すぐに出走艇のチェックと、参加人員のチェック。また、保安庁より電話。「連絡が遅い」とのお叱りである。アンカーをあげるのに手間取ったので、唯今作業中ですとお答えしたら、陸にも人員を配して、スタート直後に報告せよとのことだ。残念ながらこの時間に来られるクルーはそれ程多くはない。

昼食をすませてほっとひと息入れ、船を片付けて、夕方からのウォッチの準備をしていると、また保安庁から電話だ。

「外国船が大島の北10哩で、3人乗って漂流中のヨ

ットを発見。その3人はライフジャケットもつけていないが無事本船に収容。あと2名は行方不明」とのことだ。

大変なことが起きてしまった。クラブの方針には反するが、出発時の天候によっては、レース中止ということも考えるべきではなかったか、と考えてしまうが、それが事故を防ぐことになるとは決して思えない。とにかく、艇長の判断に任せるより仕方がない。消極的と言われるかもしれないが、それが最良の手段なのだと、自分の心に言いかせる。

保安庁からは、他のレース艇に連絡して、レースを中止することは出来ないかと申し入れがあったが、これは全く無理なことだ。

暗くなる前に、アンカーを打つつもりで、出航。いつものように、湾のS側にマークボートをアンカーしたかったが、波が入ってくるので、仕方なく、反対側の防波堤の角にアンカーする。双錨泊で、どうやらきまる。

赤灯を付けるが、揺れがひどいので、すぐ切れてしまう。スペアの電球を4ケ持ってきてよかった。ところが、湾内でアンカーしているのだが、バウまで歩いて行かない。電球の交換をしても付かない。今度はコードが切れている。国方君は揺れるデッキで懸命に修理してくれた。持ってきた電球もなくなったが、どうやら1ケは朝まで付いてくれた。

3時30分、トップの〈ハニービー〉が入ってくる。それ程の風とも思えないが、トライスルだ。夜があけて、7時一寸前に〈慎記郎〉が入ってくる。今度はストームジブだ。クルーが疲れきったか、適当なセールを破ってしまったか、とにかく、この少し落ちてきた風に対しては、アンダーキャンバスと思われる。さぞかしたつぷりと、吹かれてきたことだろうと、同情する。

9時、小さいヨットが入ってくる。〈マンボー〉だ。同じ1.5トンでも、片方はトラブルを起し、片方は無事

■大島測候所の記録

気象庁東京管区気象台大島測候所 (N 34° 46', 139° 23' E) は、風早崎と三原山々頂を結ぶ線の風早崎寄り1/3位の処に位置し風力計は海上216.9 mの処にあります。

レース当日の同測候所の記録は以下のとおりです。

(記) ①. 風速及び最大風速はいづれも10分間の平均です。②. 最大瞬間風速はGustで風力計の最大値の瞬間の読みです。

月日	時刻	風向	適要	月日	時刻	風向	適要
9月27日 (土)	0300	北東	17.6	9月28日 (日)	0300	北東	10.9
	0600	〃	12.3		0600	〃	13.4
	0900	〃	15.0		0900	〃	12.4
	1200	〃	18.3		1200	〃	11.0
	1500	北々東	17.4		1500	〃	10.4
	1800	北東	15.1		1800	〃	9.7
	2100	〃	14.8		2100	〃	8.8
	2400	〃	13.1		2400	〃	10.3
(9月27日) 最大風速 1530 北東 19.6 m 最大瞬間風速 (gust) 1400 北々東 27.4 m				(9月28日) 最大風速 0630 北東 13.8 m 最大瞬間風速 (gust) 0520 北東 19.1 m			

完走しただけでなく、立派に入賞している。これがヨットレースなのである。

11時、〈つばくろ〉が入ってくる。インペンサブルクラスは、それ程新しいデザインでもないし、特に強風向きの船とも思えないが、やはりヨットは、乗り手が大切なのだと思う。

約30分遅れて〈GO 21〉がフィニッシュ。日産のテストボートだ。

5隻フィニッシュして、あとは入って来ない。次から次へと、リタイヤーの報告が入る。ところが〈チュブリンコ〉が一隻消息がつかめない。

4時20分、下田へ入ったとの報告あり。これで一応全艇の消息はつかめたので、アンカーをあげて、ハーバーに帰る。

私は沖のヨットで、揺られていたからよかったが、本部に残った大寺君を始めとするチームは、保安庁からの電話、つめかける報道陣の攻撃を受けて、相当の苦戦をしたらしく、誠に申し訳なかった。幸いなことに、帆走委員長の周東氏の乗る〈飛車角〉が早くリタイヤーして小網代に帰り、そんなことは知らずに様子を見に来て、そのまま応援してくれたのは大変によかった。

実際の話、当日頼まれたコミッティーだけでは、何か事が起きたら、何にも出来ない。日曜日ハーバーに帰ったあとは、レース終了となり、レース委員会はその仕事を終え、救難対策委員会に切り替えられた。

このあとのことは、別に本部から詳しく報告があると思うが、私自身としても色々と考えさせられた。

一つの事故が起きたとき、我々としては、その事故も大切だが、大きく見たら、そのような事故を二度と起こさないようにすることを考えなくてはならない。今度の事故は、今まで起きた事故が何等参考になっていないで起きたことが、特に印象的だった。

皆で事故を防ぐ努力をしていきたい。

一つ気になることがあるのだが、昔はレース艇の間で、夜間はライトによるコミュニケーションがあった。こちらから信号を出すと、先方は自分のセーラナンバーをモールズで打ってくれた。あれは何の船かすぐにわかった。どうしてか、いつからか、この習慣は消えてしまった。代わりに“無線機”なる高価な機械が取り入れられたが、すべての船が持っているわけではない。

その前に、船と船で話の出来るトランシーバーを、もう一度見直したらどうか。順調に走っているときに並走している船が何だか、そして無事なのか、何かトラブルがあるのか、それがわかっていれば、事故があとになって起きた時に、大きくつかむことが出来る。これも出来ないかもしれないが、何%かその可能性があったら、やってみる価値はありそうだ。

トランシーバーなんて、一寸離れたら聞こえない。だが、そばにいる船がたとえ漁船でも、岸のタクシー

とでも会話が出来たら、色々便利なことが出て来そうに思う。

大して費用がかかることではない。関東支部基金で、レースに出る予定のあるヨットすべてに一台ずつ渡すのはどうか。勿論そのあとの保安は、自己の責任に於いて完全にやってもらう。もしもそれらを怠ったら自分が困るだけだ。

あとは、レースが多くて大変だが、出艇料の集金その他、本部からの応援がほしい。これからますます、レース委員を引き受ける人が少なくなってしまうので、何とかしないと、レース運営が出来なくなると危惧している。

第7回 大島・初島レース成績表

1980.9.27

帆走委員長 関根 久

クラス 順位	セーラー 番号	艇名	電王 回航	初島 回航	フィニッシュ タイム	所要時間	TCF	修正時間	総合 順位
I-II①	2312	HONEY BEE	27日 15:00	28日 00:05	28日 03:35	1 16'35"00"	0.8310	13'24"24"	①
	2112	FUJI III			D.N.F				
	2370	RODEM IV			D.N.F				
III	1720	光	27日 15:00		D.N.F				
	2001	SOLTAS			D.N.F				
IV ①	2220	慎記郎	27日 15:12	28日 03:25	28日 06:55	2 19'55"57"	0.7630	15'12"30"	②
	610	飛車角			D.N.F				
	1465	MAUPITI			D.N.F				
	1850	VEGA V			D.N.F				
	2116	海 猫	27日 15:00		D.N.F				
	2331	竜 馬			D.N.F				
	2640	青 海 流			D.N.F				
	2690	くろしおIII			D.N.F				
	2713	CAVOK II			D.N.F				
V ①	1777	つばくろ	27日 16:30	28日 07:30	28日 11:09	4 24'09"23"	0.7204	17'14"08"	②
②	1940	GO 21	27日 1:50	28日 07:00	28日 11:35	5 24'35"35"	0.7204	17'43"00"	③
	1814	陽 昭			D.N.F				
	2050	EXCEPT ONE			D.N.F				
	2129	SYLPHIDES-2			D.N.F				
	2279	CHUBURINKO V	27日 16:00		D.N.F				
	2282	POINCIANA			D.N.F				
	2466	MERLUZA V			D.N.F				
	2600	KARASU			D.N.F				
	2616	JE REVIENS II	27日 15:10		D.N.F				
	2735	TRADE WIND CLOUD			D.N.F				
VI ①	1936	翻 車 魚IV	27日 15:30	28日 05:00	28日 09:04	3 22'04"02"	0.6901	15'13"42"	①
	1422	SUNN BLUME II			D.N.F				
	1849	LIMBO			D.N.S				
	1952	TOMAHAWK III			D.N.F				
	2132	CORONA DEL MAR			D.N.S				
	2160	BUN BUN			D.N.S				
	2219	PEGASUS			D.N.F				

〈カラス〉

オーナースキッパー 斜森 保雄

9月27日の大島・初島レースの艇長会議において、海上保安庁よりレースを中止にするようにとの再三の通告があったと発表された。

しかし、今回のクルーメンバー大槻、大木、千葉、根岸と私とで話し合った結果、この程度の気象状況でレース出場を中止するのは不本意であり、この程度の風ならば、走りきらなければいけないと思い〈カラス〉(高井 弘)はスタート海面へと出航した。

午前11時、我々は、2ポイントリーフ・No.3 ジブでアウター寄りからスタート。位置としては悪くないスタートだった。

スタート後すぐにスピンを揚げる。コンパニオンウェイに差し板をつけ、全員にライフジャケットとライフハーネスを着用させる。スタート時15m/s程の北東の風もすぐに20m/s前後に達し、1回目のブローチングを起こす。続く2回目のブローチングの後スピンをダウンし、No.3 ジブを揚げようとしたが、ポートサイドのジブハリヤードが切損した為に、スターボードサイドよりNo.2 ジブを揚げる。艇は狂ったように疾走し、バウの掻き分ける波しぶきが高々と上がり左右の視界を遮る。あまりのスピードに波の谷を通り越し、波の壁にバウを突込む。潜水艦のようにデッキが完全に海中に没し腰まで海水につかる。

スタート後2時間半で大島岡田東方5マイルに達し、ジャイピングをする為各自持場につく。「ジャイブノ」の声でメインシートを絞り、ブームをスターボード側へかえた瞬間、バーンという音と共に、艇はノックダウンを起こす。スターンバルビットにいた私は、風下側へとばされ、腰から背中まで海水につかってしまう。全員の無事を確認し、各部の点検をしたところマストがねじれている。

直ちにマストを点検したところ、スルーデッキマストの継ぎ目、これはデッキより約1m下になるのだが、そこが2cm程浮き上がっている。この部分は、半月程前の艇の整備でわずかだがねじれているのを見つけ、マストを抜き、ねじれを修整し、補強板をリベットで打ちつけた所だ。その補強板のリベットも見事にとんでいる。さらにバルクヘッドが横4cm縦6cmにわたり割れている。おそらくマストの継ぎ目がくの字に曲った際に激突したと思われる。この状態でマストに負担をかけて、ディスマストでもするとデッキを破壊するばかりか折れたマストがボトムを突き抜くという最悪の事態も予想し得る。残念だがレース続行不可能と判断し、強風に暴れるヘッドセールとメインを降ろす。

各リギンを増締めして、ランニングバックステーとチェックステーを締め込み、シートが流れていないか

確認した後、とりあえずエンジンをスタートする。軽油量を確認したところ、約3時間分はある。波浮港まで充分すぎる量であるが、万一の時の為に燃料を温存したい。何でもいい、セールを揚げられないものか。

マストの破損状況からトライスルならば、後方への荷重となり、耐えてくれるだろうと考え、午後2時、トライスルをセットする。トライスルだけでもサーフィングに入り最高8.5ノットを記録する。35m/sは吹いているだろう。しかし、徐々にマストのガタつきが大きくなり、トライスルをダウンしベアボールに入る。それでも4.5ノットで流されて行く。リタイヤーを余儀なくされた失望感からか寒さが一段とこたえる。しかし、そんな気分を吹き飛ばすように「さあ、波浮に着いたら松の湯で一風呂あびて乾杯だ。くさやで一杯!」といういつもの〈カラス〉らしい会話が始まった。

風は相変らず遠慮なしに吹きまくり、表層流がかなりの速度で流れ、波間は暗岩でもあるかのように青白くうずまいている。一向におさまる気配はない。

大島の岩礁には磯波が砕け、高々と白い磯波が弾ね上がっている。波浮の入口に近づくにしたがい、岩壁が両側にそそり立つあの狭い入口にはたして安全に入って行けるのか不安であった。竜王崎の燈台を越えた所でエンジンをかけ波浮港へバウを向けたとたん、今まで感じていた以上の烈風が艇を70°ヒールさせ、当然目などあけていられない程の激しさで雨とスプレーとが顔に打ちつけてくる。波で横倒しになり、リーウェイが激しく保針することができない。いつもは見える波浮の港も入口のもうもうたる波しぶきに遮られて見えない。なんとか50m位まで近づいたもののあまりのすごさに入港は一時断念。再度ベアボールに入る。

応急的に、セールバックの底に小さな穴をあけシーアンカーとして流すが効果はない。やはり、波浮に入るには条件が悪すぎた。とすると、元町か、いやもっとひどいはずだ。下田は? このマストでは上りきれないだろう。やはり波浮しかない。風待ちするしかないのか。

もし180°で流されて行くと三宅のはずだ。三宅の風下に回り込めばブランケになるはずだ。最終的には三宅に行かざるを得なくなるかもしれない。

午後3時。ベアボールを始めてから1時間、大島はもう霞んでいる。風が少し弱くなったようだ。これなら波浮に入れるのじゃないかという事で、再度トライすることにした。再度トライとはいうもののかなりの強風下を機走で上って行かねばならない。2.5ノットがやっとで、波にたたかれると2ノットを切る。

午後4時30分。大島がかなりはっきりしてきた頃、突然、左舷に船影が見えた。〈ローデムVI〉だ。

やはり〈ローデムVI〉の44フィートにしても、大島から出ると走れないのだろうか。一応事故を知らせておこうという事で、フレアを2本打ち上げる。

〈ローデム〉は、すぐにストームジブを降し、我々の

方へ戻って来てくれた。事故状況を知らせると、すぐに舷いを受け取る準備をしてくれた。船は激しくピッチングをし〈ローデムVI〉のスターン2 m程に近づくが、舷いがどうしても届かない。〈ローデムVI〉からも舷いが投げられるが、波が高くとても受け取る事ができない。〈ローデムVI〉のスキッパーの武市さんが「この風ではどうしようもできない。流すしか方法がない。」と叫んでいる。やはり曳航は甘かった。

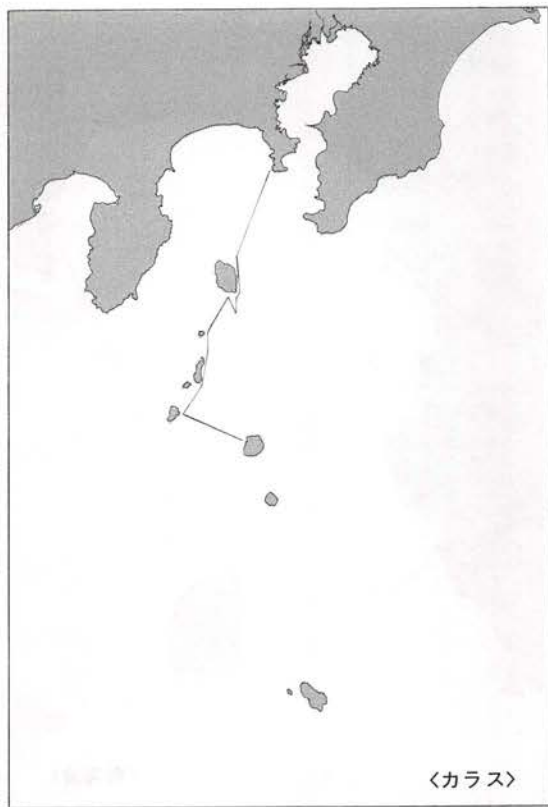
午後5時、2時間交代のワッチを組む。さらに、新しいシーアンカーを作りにかかる。前に流したものは、底の穴の為か吹き流しのようになり意味がなかった。

そこで今度は、新品のノースセールのスピンバッグに50mのロープをつけて流す。ノースのバッグは口金がいかりしており、応急的シーアンカーとして良く効いてくれる。事実、4.5ノットで流されていたのが、1.5ノットにまで落ちた。

〈ローデムVI〉が後ろより近づき、「針路180°にとれ、そばについている。」と風と波とに消されがちな言葉聞き取った時、何と心強く思った事か。

ところが〈ローデムVI〉はどんどん流され、見失ってはいけないうちと効き始めたシーアンカーを揚げ〈ローデムVI〉のスターンライトを懸命に追いかける。ヘディングは180°に取ってあるが、南西に流されがちだ。

午後10時、鶴渡根東方3マイル。天気図をとる。



発達中の低気圧があり、ますます海は悪くなる。

午後11時、ワッチの大木が「大槻さん〈ローデム〉がいけません。大槻さんが言っていた明りは、新島の明りですよ。」と叫ぶ。すぐに艇速を落すべくシーアンカーを投げ入れる。明るくなるまであまり遠くへ流されたくない。流されているコースは神津島寄りである。

三宅島にたどり着かなければもうチャンスはなくなるだろう。その為にはマストを補強するしかない。

9月28日午前4時、神津島の東5マイル、三宅島の明りが見える。今しかない。三宅島へ行くには今が最後のチャンスだろう。「オールハンズ・オンデッキ。」

全員で作業に取りかかる。問題はマストの補強である。これにはコンパニオンウェイのアルミ製のハシゴをあてがい、切損したジブハリヤードで固く巻き込んだ。

午前5時、マスト補強も終わり、トライスルを展開した。やはり最後のチャンスだったようだ。三宅までアビームの位置となり、これ以上流されていたらトライスルでは上りきれなかっただろう。

〈カラス〉は蘇ったようにステムで波をかき分け、ヘディング90°を維持する。

波がまだ高く激しくピッチングを繰り返す。そのたびに、全員祈るようにマストを見つめている。

(頼むから三宅までもってくれ。)

午前9時、「オールハンズ」の声にキャビン飛び出すと、三宅の緑が目にとび込んでくる。伊豆崎2マイルの地点だ。風が前に回り、波も悪く、上りきれるか心配だったが、7時頃から潮に乗ったらしく、すべりも上り角度も良くなったとの事であった。

いつになく三宅が美しい島に見える。風も少し落ち、太陽も輝いている。あとは阿古港へうまく入るだけだ。島沿いに南下し、今崎を回る。見えた。阿古漁港だ。やっとたどり着いた。釣り人が平和そうに堤防の上に群がっている。

午前9時20分、漁港へ舷いを取り、レース本部に三宅入港を電話連絡する。

今回のレースを振り返ってみて、事故の原因となったジャイピングをせずに、タッキングをすればよかったのではという反省も出たが、全員の一致した意見では、あの程度の衝撃でマストにダメージを受けるようではまずいのではないかということだった。

専門的にはわからないが、あの位置、即ち、デッキ下部でマストを継いでどういうメリットがあるのか。また、その接合方法に疑問を残さずにはいられない。

完走が5艇という厳しいレースではあったが、あの程度の海は走り抜くことができないとはいけないと思うし、日常の機装品の点検がいかに重要かと再認識した。

また我々の気持ちのうちに、たかが大島・初島レースぐらいという驕りが全くなかったとはいえない。そして、勝負にとらわれすぎて、艇と人との安全を第

一に考えたうえで完走するという、基本的なことを忘れていなかったかと、クルー一同深く反省している。

最後になりましたが、本レースのレース本部関係者各位の方々、本当に御苦勞様でした。また、同じ海で力一杯闘って、そして行方不明になられた三橋氏、坂上嬢の御冥福を祈ってやみません。

〈青海波〉

オーナースキッパー 清田 博

《オーナーである私の役目》ここ数年日本の外洋レースのレベルアップは目覚ましいものがあります。艇や競走の性能向上、軽量化に伴う艇の敏感さ、スリグ艇の操船技術の難かしさ、プロや小型ヨット出身のベテランに交ってのレースの駆け引き。シビアな海況のもと早く走り勝つために、クルー・艇の能力ギリギリまでの帆走等々。これらの為、46歳中年オーナーヨットマンである私は、技術的にも体力的にも、そして度胸の面でも、若いクルーに中々ついて行けないのが最近の実情であります。艇の軽量化といっても、安全を考慮した上でのことは言うまでもありません。身の危険を感じてまでも、仕事を疎かにしてまでも早く走る気はありません。《青海波》が軽くなる一手段として、86kgのオーナーが乗らなければという冗談もあります。しかしクルーに言わせると、オーナーが乗っていた方が張り合いがある…やる気が出るそうです。乗れば私も楽しいのは当然ですが、海上での最悪の事態での判断はオーナーたる私がするのが最善と考え、オジャマ虫とは思いつつも、いつもレースに参加しています。そして一緒に組むクルーは厳選し、その中の一名は私よりもベテランに乗ってもらい、色々と指導してもらっています。ベテランと言っても、技術的というよりむしろ海を知っている、人間味のある、チームワークのとれる人です。

《参加した事由》私は次の事を考え何等躊躇することなくレースに参加しました。（事故後の海と保安庁での発言）①我が艇は、無理と判断したら即時リタイヤー出来る。②艇は常時完全に且つ安全第一で整備されている。③参加するクルーの練度は充分である。スキッパー木原俊男、クルーはすべて私と6～3年にわたり一緒にレースに出場し、毎週一回は練習しチームワークを組んでいる。④レース海域をクルー全員が熟知している。⑤荒れた海でのレース経験を全員がもっている。（但し予想以上でした）

《海況、コース、トラブル》私達にとり、これ程吹かれたのは初めての経験です。木原スキッパーは、ファストネットより吹いた。波の悪さはそれ程でもないが、と言っています。スタート後スピンを展開したが定まらずフルメインとNo.2ジブで走りました。観音開

きは、強風波浪の為危険でしたのでしませんでした。その後メインのリーフ中に艇が浪にたたかれ、メインハリヤードのバテントシャックルがはずれ、メインハリヤードがマストのトップまで上がってしまいました。更にNo.2ジブも破損しました。従来はネジ込み式のシャックルを使用していましたが全く残念です。出航前の点検ミスです。クルー全員がそれぞれの立場で艇をチェックすべきでした。この時点で他艇に遅れをとったようです。スピンハリヤードを使いメインを上げても、なおブローチングする為、それ以後は最後までストームジブだけで走りました。私にとりストーム一枚だけでレースを帆走したのは始めてです。恐らく風速20m以上（瞬時）は吹いていたのではないのでしょうか。我が艇は、スタート後、マストトップの風車がふっとび、スピード計は使用不能の状態でした。ストームだけでも、時々ブローチングしましたが、艇は一応安定し、波にのるとシブキをあげサーフィンしました。全員奇声をあげ、「それゆけ!! 青海波」と声をかけたものです。強いブローのたびに、ステイヤリギンがふるえ、シートがからみ合い、マストやセールが何時破損するかビクビクしましたが、リタイヤーをしようとは全く考えず、まして他で事故が起きたとは夢にも知らず走りました。これもクルー全員がお互いクルー同志、艇に対しそして木原スキッパーに対する信頼が強かったからと思います。大島竜王崎を回航する際（3時30



分)約3マイル離れたため特に吹かれました。強風による海上のシブキの為、大島が見えなくなってしまったとクルーは恐ろしげに話しています。大島をかわした方7時頃、稲取沖にとつきました。伊豆半島に沿って初島まで北上しようとしたが上り切れず、やむなく大島波浮沖に引き返し、そこで、約2時間ヒープツをしました。

この海面は島影のため多少は強風をさけられましたが、波が悪くマストに登りハリヤードの修理をする事は出来ず、これ以上のレース続行は無理と判断し(夜中12時30分)リタイヤーしました。帰りはストームジブとエンジンとの機帆走です。なお北風20m以上吹く中を竜王崎回りで、真上りを12時間(普通6時間)かけて油壺に帰りました。ヨットは吹かれたらエンジンは全く使えないものと思っていましたが、ヤンマーエンジンの強力さをあらためて見直しました。

《艇の整備》 出来ることなら我々全員が整備したいのですが、時間の都合上又艇をいじる能力不足もあり、細かい所をのぞき、すべて業者まかせです。艇の安全に関する部分は、プロである業者にまかせた方がむしろ良いと私は考えます。今回もレース日の一週間前に上架し、キール及びラダーの点検を行い塗装しました。艀装部分のチェックもクルーと業者に依頼して完璧を期しました。特にライフラインは、私の気分的な安心感を求める為に、一年位で新品と変えています。

《ハーネスのこと》 今回私はスタート後に身につけました。クルーも何時の間にか着けていたようです。

《青海波》では特に命令したりはしません。すべて自主的につけています。私達は艇から落水したら「終わりである」と常に冗談も交え話合っています。自分の命は自分で守るという考えがよくしみ込んでいます。我々には落水についての苦い経験があります。四年前の同じ大島初島レース中のことです。場所も今回の事故と同じ波の悪い大島北東6~7マイルの所です。低気圧の通過中、Sクルー(今回も同乗)が、ジブセールの交換中、艇の上下動と本人の歩くピッチが重なり、セールの上で足をすべらした時に一瞬のうちに艇外にふっとばされてしまいました。勿論ハーネスを身につけていた事、目撃者(今回も同乗)がいたことで、本人も自力ではいり何事ありませんでした。これらの経験から皆ハーネスを身につけることを自然に理解しているのでしょう。落水はブローチング等で波にさらわれるだけではありません。色々なケースがあると思います。

《無線のこと》 《青海波》は2メガ無線を積んでいますが今回は全く使用しませんでした。我々はリタイヤー(夜中12時)後寄港せずに直接油壺に帰って来たので、事故も全く知らず、又我々から連絡がないのをみなさんが心配されましたこと申しわけなく思っています。リタイヤーした時に無線で報告すべきだったと反省しています。もし無線で事故を知ったら、帰りは

事故現場付近を通ったのですから、せめて全員ウォッチし、少しはお役にたったのではと悔まれます。

《最後に》 ルーテル教会で行なわれた、三橋・坂上両君の追悼会で、ご両親は“この事故の原因を究明し、今後のヨット界に役立てて欲しい。海の仲間の友情を知りました”とおっしゃっていました。我々《青海波》グループは、海を侮めることなく又いたづらに恐れることなくヨットライフを楽しみ、レースに参加して行きます。

〈 翻 車 魚 〉

スキッパー 八木 達郎

全くこんなに吹かれたのは初めてだった。ウインデックスとトップライトはさっきのブローチングでマストが水没したために飛んでしまった。スタンションは簡単に折れ、サイドステーの風見もあらかた飛んでしまって無い。最後までスピンを張っていた《メルルーサ》もトラブルが遅れた。J-24も船は起きているがトラブっている様で進んでいない。何となく我々が前へ出た。「よし今トップだな!!」とクルーにトップを確認するもつかのま、ドーンという音とともにもう何度目かのブローチングをくり返す。すでに十分にセールは小さくしているのだ。

最初にスピンの張りがなくなった時、私はすぐにこのレースはサバイバルレースだと直感した。つまりこのレースは強風下にいかにスピンを最後まで展開するかという様な生半可なレースではなく、いかにトラブルなく速やかにスピンを収約するか。あるいはいかに艇を自分のアンダーコントロール下におくかというレースなのである。11時にスタートして2時間あまり。風はデッドラン。風速はもう20mを越えただろうか。現在のセールは3ポイントメインにNo.3ジブ。観音は先ほど2ポの時に解いてしまった。波は潮で湧き上がっている所もあれば、大きな山と谷になって砕けている所もあるが、概していえる事は恐怖そのものでしかない。ブローチングして全てのセールをシバーしても、風が強いため艇は風を受けてサイドウェイし又、バウの向いている方向へどんどん進んでいってしまう。方向感覚の無い時に後ろから1パイ又1パイと後続艇が追いついて来て行ってしまう。

ただでさえ雨で視界が悪いので早々と自分の順位を見失なう。ブローチングそのものは全員が上へ来れば何とか起きるので、風下へ向かって全速で走る事は出来る様だ。

順位を見失なって次に考えたのは「完走」と言う事だった。少くとも我々には「帰ろう。」と言う事の出来る状態ではなかった。相模湾の真っ只中。海象は最悪。こんな時にどうして、あえて行かなければならないの

かと考えた精神的にはもう終りである。(つまり全く行く必要は無いと言う結論に達する。)この様な時に非常にクリアな考え方が一つだけある。それは「とりあえず回航点まで行って考えよう。」である。大島は大きいし船を壊すつもりなら人が助かる道は事実いくらでもあった。

結局我々は島が見えるまで走ったのでいつものごとくジャイブポイントを通りすぎ、何とかブローチングを利してのタックでジャイブを返したものの竜王崎ではスタートからスピンを張らずに観音で下としきった艇団といっしょになってしまった。ここで再度頭を悩ましたのがどうやってジャイブするかである。舵を失なうとマストを失なうよりひどいのでこれ以上舵に負担はかけたくない。風早の沖でうまくタック出来たのに味をしめて何度も試みるが艇が風にやっと45度位向いた所で何度も戻されてしまう。そのうちに後続艇が次々にあらわれ、ついにはとくに行ったと思ったJ-24があらわれ、小さくリーフしたメイン一枚でバウを上げ全速で追いぬいて行った。しばらくして見るといつの間にかきれいにジャイブしている。とうとう我々もこれしか無くなった。いままでの苦勞の5分が30分にも思えた。つまり全速ワイルドしか方向転換の道は無いのである。超強風の中3ポイントメイン1枚の全速ワイルドは見事にきまったが、いくらかも走らないうちに今度は自然の力で全速ワイルドしてしまった。ハーネスロープとティラーの間から逃げるのがやっとだった。(苦勞してジャイブしたのに…)

クルーのひややかな視線を感じる。メインがランニングバックステーにかかったが大丈夫だった。意を決して再度全速ワイルドする。今度はフラットナーのフックがバックステーにかかってブームが真中で止まってしまったがこの位では艇は沈まない様だった。この間に反対側のスタンションももろくも折れてしまった。3ポイントのメイン1枚でおとしきるとワイルド、上ればブローチング、ポートタックからスターボータックの間のジャイブアングルは60度位開いてしまう。波頭はもう風で飛んでしまっている。このあたりでは風速は30m位だろうか。波はさすがに悪いが風そのものにはほとんど恐怖を感じない。何とかして竜王崎を回航しなければならぬ。ここで私に素晴らしい考えが一瞬ひらめいてクルーにさげんだ。「その3ポイントのメインもっと下ろして見ろ。」

かくして我々の艇は見事にアンダーコントロールとなり小さな布切れの様なセールでしかしそれにしては充分なスピード(5ノット位)で走り始めた。ブームは既にサイドデッキ上に有りメインのヘッドボードがグースネックから1mかそこらという状態である。この状態を見てトライスルを思いつくのにはほとんど時間はいらなかった。艇がアンダーコントロールになるとさすが余裕が出来て、「この分ならトランサムに風を受けただけでも走るのではないか。」とクルーと冗談を

かわしたが、トライスルセットの間のベアボールの状態では一瞬にして艇は風に対して横向きになり舵は全く効かなかった。トライスルをセットすると艇は充分な余裕をもって走り始めた。トライスルのシーティングには両弦のスピンシートを使った。シュラウドの中にセールが風圧でめり込んでいってしまうのには閉口したがこれならジャイブは旗をかえすのと同じである。

トライスルの使用に関しては以前に湾内でテスト済みで、ストームジブとの組み合わせでクローズホールドもタックも自由に行える事は確認済みであったが、なにぶんその時の風はせいぜい15m位だったので、はたしてこんな小さなセールを張る様な時があるのだろうかと思ったものだった。午後3時すぎに竜王崎を何なく回航し波浮の入口を見ながら進む。岸に近づくとも波は小さい様だが船外機をセットする様な余裕はとても無い。まあこのあたりでは下田が最も順当な避難港だろう。アビームで差木地沖をよたよたと走るがシブキをまき上げてくるブローでトライスル一枚でも時々オーバーキャンバスとなる。このセールを破くと艇を自由にコントロール出来るセールが何も無いのでブローの中では必死でシバーしない様にシートをおさえる。沖を〈慎記郎〉が小さなメイン一枚で走っていたが、やがて前方につき、行ってしまった。(と我々は思ったが実は〈慎記郎〉はその後、又、大島の島かげまで戻って来て風が落ちるまで行ったり来たりしていたそうである。)我々ももし島かげから出て波と風が悪くて走れない様なら又ここへ戻って来ようと思っていた。(但しもとの所へ戻ればの話だが)

沖へ出て見ると波はかなり悪くなったが風は先ほどの吹きおろしとあまりかわらず、ヘディングをチェックすると何と下田より上を向いているではないか。よし風はいつか落ちるだろう。走っていさえすればいつか着くにちがいない。しばらくして少しヒールが起きたのでストームを張って見ると、クローズホールドながら5ノット位で猛然と走り始めた。完全なレーシングスピードに復帰である。途中やはりオーバーヒールがきついでストームを下ろしてみたが、差は歴然でスピードは3ノットほどに落ち、ヘディングは上を向いているがかなりの角度で横流れしている。結局オーバーヒールでも良いからストームを上げようという事になった。

それにしても風は全く弱まる気配を見せない。時々大波が破けて来るので必死に艇をささえるがそれ以外は全くヘルムは軽く、エクステンションで楽に舵が取れる。〈翻車魚〉のトライスルは極端に小さくストームと同じエリアであるのに、このスピードを考えるとあらためて軽排水量艇の性能に感心させられる。

やがて夕刻。降り続いていた地獄の様な雨があがる気配だ。一瞬の晴れ間に西の空に今日始めて姿を見せる太陽がところどころ黒雲の衣装をまといながら、不吉な前途を暗示するかの様に不気味なオレンジ色に輝

やきながら沈んでゆく。この一瞬から、海は、闇の支配する世界となる…。だが我々は確実に目的地に向かって進んでいた。途中、潮を考慮して波の悪い所でワンタック入れたがタックアングルが悪過ぎてあまり効果はなかった様だ。結局スターボータック一本で伊豆へつっ込む。風上のデッキで頑張っているクルーに波を見張らせ、破け波の大きなのが来ると大声で告げさせる様にする。2〜3度避けそこねて波をもろに喰らうが船ごと飛ばされるので大事には至らなかった。もちろん全員ライジャケとハーネスは着けているが、この様な海況では波だけはいつどんなのが来るか全く分からない。もし我々がその海を無事に切りぬけたとしてもそれはただ単に幸運だっただけにすぎないかも知れないのである。

とっついた所は八幡野の沖だと思っていたが、後で考えると稲取沖であった様である。精度を誇る〈翻車魚〉のナビゲーションもこんな時はいい加減なものである。風は夜になっても全く落ちる事はなかった。メインセイルはしっかりとブームに縛ったままである。船内はアカがひどく、ビルジポンプをフルに使いながらの帆走である。天気図はとらず中に聞かせるだけにした。御前崎の風力3が嘘の様である。しかし岸の灯を見ながら走る安心感だけはかくせない。もうこのあたりでは精神的には完全ないつものレース状態である。

トライスルとストームでタックを繰り返しながら長い長い上りのレグを走る。やがて初島の灯を視認し、夜明け前少し風が落ちたので待望の3ポイントメインが上がる。何という大きさそして何という力強さだろう。朝5時に初島を回航、3ポイントのメイン、No.3ジブで平均6ノットで初島から帰って来た。所要時間22時間。我々は全コースをほとんどレーススピードで走りぬいたのである。着順は3位。完走はたったの5ハイで $\frac{1}{2}$ トン以下で我々のポジションに來れた艇は無かった。

三崎マリンへ入港して初めて落水事故があった事を聞かされた。誰しも、いつ自分の番が回って来るか分からないので人の事をとやかくは言えないが、ただ残念なのはどんな形の物であってもハーネスさえ着けていれば事故には至らなかったのではないかという事である。かく言う我々も通常はほとんどハーネスは着けない。大きな艇では無理だが、 $\frac{1}{4}$ トンではヘルムスマン以外はいてどこかにつかまっていられるからである。今回はしかし朝から全員着けていたのは、出艇



ブローチングする〈慎記郎〉

前にたまたま隣り合わせになった〈慎記郎〉のクルーが着けるのを見たからである。(ハーネスは着けるタイミングが実に重要であり、彼は今回実際にそのハーネスで助けられている。)

我々が恐ろしいと思ったのはスピンでの最後のブローチングで、波を喰らい一気に90度以上横転しスライドハッチから水が打ち込んだ事である。この時は上のライフラインをつかんだところスタクションが簡単に折れ、下にいたクルーは開いていたスライドハッチに足をかけて上へよじのぼろうとしていた。後ろにいたクルーと共につごう3人が、逆に艇を倒す方向にぶらさがった形になった。この時中にいたクルーの目の前で波がスライドハッチを越えて打ち込んだ。ワールド以後強風性能を中心に改善した艇の究極的スタビリティが優っていたためか、スピニング風をはらんでいたためか、艇はすぐに通常のブローチング角度まで起き直った。スライドハッチが開いていたのは、中のクルーが入った直後であったか、これから出ようとする直前だった様で本来さし板も全部締めて帆走していた。中のクルーはすぐにハッチを締めようとしたが他のクルーが足を掛けていたためすぐには締められなかった。

我々がどの程度危険な状態にいたのか定かでないが、今後とも外洋でレースをされる方は艇が完全に逆さまになった時のハーネスの取り方や、配置ぐらひは考慮しておく必要があると思われる。我々自身の安全対策としてはカップを着たりクルーには真夏であろうと岸近くであろうと必ず下にライジャケを着せるようにしている。これはハーネスが著しく体の動きを奪うのに対してカップの下に着たライジャケは保温効果もありそれほど動きを妨げないためである。但し今後はたとえ $\frac{1}{4}$ トンであっても少しでも落水救助の不安がある状況(このような状況は直ぐに訪れる)ではハーネスを常用するにしたいと思っている。

〈慎 記 郎〉

スキッパー ロバート・E・フライ

スタートラインへ向かおうと三崎マリーンを出ようとしている時、ナビゲーターでボースンの糸川さんが、艇長会議から帰って来た。海上保安庁がレースコミッティーに「保安庁はレースを取り消すべきだと考えている」と、通告して来たということだった。僕は心の中で、レースコミッティーが、スキッパー達にコンディション（気象、海象）が悪いだろうこと、また保安庁からの勧告があったことについて、スキッパー達にアドバイスしたことは賢明な行為だと思った。

コミッティーは簡単にレースを取り消してしまうことも出来たかも知れない。だけど僕がレース委員だったらどうしただろう。僕には天候はそんなに悪いとは思えなかったの、僕も疑いもなく、レースの決行を決めていたと思う。

寒冷前線ではなく、たとえば台風が近づいているとしたらレースは取り消すべきだと思う。

スタートの時、風は多分30〜35ノット位だった。追手のLEGだから、スタート時の操船のことと、スタート後のスピードのことを考慮してNo.4の小さいジブとフルメインにした。スタート後、ストームスピネーカーを上げられると思ったので、上げて見た。とたんに

ワイルドジャブをしたが、その後は再び真直ぐ走ることが出来るようになった。これが約10分間位続いたのだろうか。この間、僕は何かを感じていた。非常なスピードで艇は走っている。何か壊れないだろうか。相当無理している感じだが、このまま頑張ってみよう。何も壊れないでくれよ。しかし、そうは行かなかった。スピネーカーのヘッドが引きちぎれたのだ。ここで、観音にしたNo.3ジブとフルメインで走る。スタート後、約1時間、乗組員全員は、僕を除いて、セーフティーハーネスをつけていた。このあと間もなく状況は悪くなり、ジブを下ろし、メインだけで走った。そして我我は丁度三崎と大島の間中点を過ぎた所でよく見られる波の悪い所（confused seas）へ差ししかかっていた。艇はくだける波頭の上で、一・二回ひどくロールした。ここでメインを2ポイントリーフし、僕もハーネスをつけ、末端をメインシート・トラベラーに取り付けた。

14:00頃、メインを3ポイントリーフする状況だった。この頃、風は50から55ノットで、波の状態は非常に悪く、波高は5〜6mもあったろうか。

ここで、僕はストームジブを上げることに決め、メインを下ろして、ストームジブだけで走ろうと考えていた。その時、主流の波のパターンの方向とは30度位異なる方向からきた崩れ波（a-breaking sea）が艇をとらえた。この崩れ波で艇は90度以上ロールし、僕はティラーにしがみついていたように思ったけれど、手はティラーから離れてしまい、艇のローリングの力で舷側か



No. 4 ジブ、フルメインの〈慎記郎〉

ら投げ出され、数秒間水中にいた。しがみついているのは不可能だった。僕が艇から離れてしまわないで済んだのは、つけていたライフハーネスのおかげであることは間違いない。〈慎記郎〉は間もなく自力で起き上がったが、マストが水についた時の水の力で、マストトップの風力計と航海灯がこわれて飛んでしまっていた。そして少量の水がマストを通してキャビン内に入ってきた。中にいたオーナーの蝶野さんは、マストのビス穴から海水が噴きだしはじめたので、とてもびっくりしたようだった。僕らは再びストームジブを下ろし、メインだけで竜王崎へ向けて帆走を続けた。

僕はこの前の時点で、早く大島の南側（多分大島のブランケットで風が弱く、海も少しは静かではないかと思っていた）まで帆走して、その後のことはそこで判断しようと内心考えていた。

竜王崎を廻航した頃、風は約60ノット位で、大島の裏側の吹き下ろしはむしろより強かった。しかしその波はかなり静かだったので、僕らは島の風下側を、ストームジブだけを上げて、行ったり来たりしながら20:30まで過ごした。

その頃、15分位の間、風が全く落ちてしまった。低気圧の中心ではないかという者もいたが、No.2ジブを上げようとしていたところ、また、45ノット位の風がガンと吹いて来た。風向は前と同じだったから、低気圧の中心ではなく、吹き下ろしと、そうでないブリベリング・ウインドの境目だったのかも知れない。

僕らはストームジブと3ポイントリーフしたメインとで初島に向って走った。初島に近づいた01:30頃には、風は約30ノット位に落ち、僕らはフルメインとストームジブで走っていた。もっと大きなジブを使えたのだが、ジブハリヤードが絡んでいてジブを取り替えることが出来ず、このままのリグでフィニッシュまで走り続けた。フィニッシュしたのは07:00頃であった。

〈最後に〉 27日の13:00から14:00間の大島の風上側におけるコンディションは、多分僕が今まで体験した最悪のものだっただろう。これは、複雑な潮流と、それと逆に吹いた風の力が、非常に険しい波と、複雑な崩れ波の原因となったものと思う。60~70ノットの風力は、かつてタスマン海、ファストネット、また、沖縄レース等で経験したことがある。しかし今回は、帆走条件としては多分僕がかつて参加したレースの中で最も大きな危険の可能性を持っていたと感じた。僕はこのような状況では、乗組員全員がハーネスを着けること、また、全てのハッチを閉めておくことが、絶対必要だったと信じている。僕はコンディションがよくなるまで大島の島陰で待ったのは、そのまま行ったよりよかったと思っている。僕らが大島の風下側から出てレースを続けたのはコンディションが少しよくなってからすぐであった。

ヨットレースは、海況がよきにつけ悪しきにつけ、レースコースで出合う色々な異なるコンディションの中で、

自然とうまくやりとりをしていくことが出来たときに、はじめて大きな満足感を持つことの出来るすばらしいスポーツである。しかし僕らは、海は予想もしていない時にこそ、最も危険になり得るということを決して忘れてはならない。事が起こる前に、起こるかも知れない事に対して準備を怠ってはならない。事故があれば、レースに参加した者は誰も心から楽しむことは出来ない。海に対して敬虔な気持を持ち、海の力を認識することにより、セーリングを楽しめるものにする責任は、僕ら各人にかかっているのだ。

〈GO 21〉

スキッパー 金指 昭郎

我々の仲間の2人がいなくなるというような、悲しい結果になり、いやなレースとなってしまった大島・初島レースの中であった出来事について考えていこうと思います。このレースで命を落した三橋君と坂上さんの2人に深く哀悼の意を表し、2人の、好きな海での幸せを祈ります。

今回の我々のメンバーは、全員クォータートン世界選手権に出場していた者だけだったので、精神的には非常に楽だった。また、船は米国より輸入されたJ-24だったのでサイズもクォータートンとほぼ同じであったことも気楽に操船することのできた一因だった。

メンバーは、ヘルムスマンは戸叶（カミカゼエクスプレス）、フォアデッキは長谷川（カミカゼエクスプレス）、トリマーは小林（オービンド）、スキッパーは金指（スピードスピード）の4名でした。我々は佐島より出港し、メインセール1枚でスタート海面へ到着。メインセール1枚だけでサーフィングしていたので、『これはかなり吹いているな』と思いつつ、これなら大島までスピンですばらしいセーリングができると思い、内心喜こんでいた。スタート10分位前に〈ブンブン〉がレースをリタイヤーし、スタートラインから去っていった。

この時私は、そんな海象条件ではないのにと感じていたが、レース終了後に考えれば、彼らのこの決断は大変、勇気ある決断だった。自分達の艇にとってすこしでも不安があれば、レースをリタイヤーすることはあたりまえのことであるが、スタート海面でリタイヤーするのは、むずかしいことである。〈ブンブン〉のような勇気ある決断を皆がくだせるならば、レースはより安全なものになると思う。不安があっても、『ツッパリ』だけでレースをやる人達が現在増えているように思えてならない。そのような風潮に対する良い警告のように思われる。

スタート時点は15%程度とっていたので、フルメインで1.23ozのフルサイズスピンでセーリングするこ

とに決め、トップでスタート、スピンを半分程度上げた所が、なかなか上がらない。かなりのブローがあった。スピンでセーリング出来たのは1時間程度であった。2度目のブローチングでスピンランはあきらめ、フルメインとジブの観音によるセーリングに変えた。2度目のブローチングの時、全員の身のこなし、処理のしかた、艇の状態を見て、このレースは、このメンバーでのぞんで本当に良かったと思った。私には何の不安もなかった。観音でのセーリングでは皆、迫力がないと口々に言いながらセーリングしていたが、それもつかの間のことだった。大島をランドホールする頃には、ジブをはることもむずかしい海象になっていた。そして大島の廻航は、2ポイントメインセール1枚だけでプレーニングの連続となっていた。

ここまでのコースをふりかえって見ると、艇団は全体にラムラインの西側にかたまっていた。これは風向が北であり波高も高かった為に、皆ワイルドジャイブすることを気にしながらセーリングしたことと、少しづつブローチング気味にセーリングしたことが原因だと思われる。我々も同様に風早崎よりの所から大島をせめることになった。これが大島廻航前にトラブルをおこした艇の原因となっていたと思う。大島を廻航するために数回のジャイブを必要としたからである。中にはジャイブが不可能でタックをしていた艇がかなりあった。

廻航前に我々が見た信じられないような光景が二つだけあった。その一つはすぐ前をセーリングしていた〈慎記郎〉が大きなうねりとともになくなった…と思った瞬間、波間にパラストが見えた。ロールオーバーしたか？と思ったが、またセールが見えてひと安心した。後でロバートに聞いたところ、120度程度艇が傾き、ヘルムを取っていた彼は、波の中をハーネスをつけて泳いだそうだ。あのハーネスをつけるのがきらいだったロバートがハーネスをつけていてよかった、と思った。もしハーネスがなければ？結論はきまっている。そう思うとゾッとした。彼らは、そのようなアクシデントがあったため、フィニッシュ後、我々のことを心配し我々のフィニッシュを待っていてくれたのである。

もう一つの光景は、今までの私のレース経験では見たことのない海であった。これは戸叶君も同意見であった。2人共クルーザーで10年以上レースをやっているがこんなことは初めてであった。竜王崎の手前では、波高が10m以上あるように感じられ、艇はただひたすら波に乗りつづけるのだった。2ポイントのメインだけで波に乗り、その乗っている波を乗り越し、前の波に乗り、プレーニングの連続だった。ただ我々は運のよい所でジャイブをし、うまくコースを取ることが出来ただけだったと感じた。

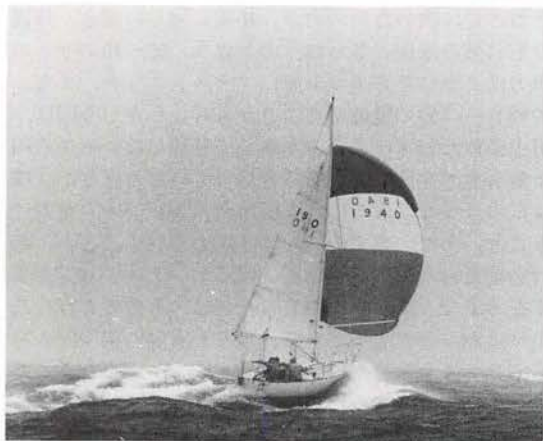
この時点では、一緒にセーリングしていた大型艇も、後方へと去って行ってしまった。我々一艇で竜王崎を

廻航すると、この先は吹き下ろしの地獄の中でのクローズがあるだけだ。メインセールを下ろし、ストームジブだけでクローズに移る。海面は強風の為、波がなく、ただ白く泡立っているだけだった。

千波崎で本船が千波崎の陰にアンカーリングして、この強風をさけている。これは大変な天気になったと思いつつ、でも、3〜4時間がまんすれば、風は落ちると考えていた。千波崎を過ぎるとまた、波が大きくなる。我々のような小型艇(全長24呎)には、大変なセーリングであった。我々の風上側を〈光〉がストームジブ1枚で通り過ぎていった。ヘッディングは初島に向くものの、リーウェーが大きく、伊豆半島のどこにたどりつくか心配だ。小型艇にとって大変なのはビルジくみ作業である。これは私が引き受けた。しかし、2〜3時間たつうちに船酔いがはじまる。これをがまんするのは大変だが、がまんしなければならない。風早崎手前でポートタックの〈ローデム〉とミートする。どうやら〈ローデム〉もリタイアしたようだ。我々はただ伊豆半島にたどりつくためにクローズホールドでセーリングした。

伊豆半島に夜8時頃にたどりついた。何と、たどりついた所は爪木崎と稲取の中間だった。これからまた、真のぼりで初島まで行かなければならない。風は全然落ちない。ストームジブ1枚だけでのセーリング。トライスルを上げようと思うが、シーティングポジションのチェックをしていなかったの不安で上げられない。戸叶君は「ファストネットレースの時も、こんなひどいことはなかった。今までの最高だ」と言い、私も同感だった。真夜中にストームジブとトライスルでセーリングする〈マンボー〉とミート。彼らもがんばっているのだなと思い、トライスルを展開できない自分達をもどかしく感じる。

やがて朝が来て風も少し落ち、ヨットらしいセーリングで初島を廻航してフィニッシュラインへ。ここで皆で「一体何艇がセーリングしているか？一番遅いの



大島へ向う〈GO 21〉撮影 西村一広

は自分達ではないか？」などと話しながら「半分はリタイアした艇がいるだろう、多分15隻位はレースをやっているだろう。マストトラブルやラダートラブルの艇がいて大変ではないか？」などワイワイと話しながらのセーリングとなった。前方に一艇だけフィニッシュラインへセーリングする艇を見つけた。ああやはり我々が一番ビリであると思った。コミッティーボートから、「これでレースは終了です」と言われるのはいやだなと思いつつフィニッシュ。「着順5位です。至急陸上本部へ行って下さい」と言われ、これは大変なことが起ったと思いながらレースは終わった。

我々が皆でレース終了後反省したことは、たとえばんな短いレースでも、オフショアレースはそれなりの点検と装備が必要であることを確認した。それは、

- ① ある一定の条件の中では、絶対にライフハーネスを使用すること。これは、自分の身を守ることはもちろんのことであるが、自分の艇の仲間の全員の安全につながることを自覚しなければならない、ということだ。ハーネスなしで落ちるのは自分の自由であるが、それから発生する二次災害等について、その人はどのように考えるべきか考えてほしい。ハーネスをつけることは、カッコウの良いことだと信じてほしい。
- ② ハーネス用の固定金具は、必ずコクピット内に取りつけ、舷側に取りつけないこと。これは、ジャイビングの際には、はずす必要がないようにすること。ジャイビングの際に落水することが多い。また、ワイルドジャイブやワイルドダックの際にも落ち着いて行動出来、また、ロールオーバーした時でも艇の下側にはいらないようにする必要があるためだ。
- ③ ストームジブ、ストームトラリスルはいつでも展開できるようにしておくこと。これは、今回のレースでも大半の艇が、ストームトラリスルを展開していなかったことから理解していただけたと思う。(我々も展開していなかった)。普段の練習の時にこれらの練習もし、いかなる天候のもとでも、作業が適確に行なえるようにしておく必要がある。メイン、ジブの両セーラーを正確に展開することは、安全なセーリングの第一歩である。
- ④ 小型艇には、ハッチオーニング等のオーニングを完備した方がよい。これは、どんな小型艇でも同じと思うが、普通の海象では、何んともないスライドハッチやバウハッチからも浸水があり、また、ロールオーバーした時のことを考えたら、スライドハッチオーニングは必要なものになると思う。

また、我々は、八丈島レースにも参加する予定をたてていたが、今回の教訓を生かし、勇気ある決断と信じて参加を取り消した。八丈島レースを完走することは可能なことであるが、今回のレースのような海象の中で行なわれたとしたら、他の大型艇の何倍もの時間を必要とする。これはコミッティーをはじめとする皆に多くの心配をかけることになる、と考えたからであ

る。皆このような経験から、だんだんと大人になって行く。それにはたくさんの経験が必要だが冒険は必要だ。

速く安全にセーリングすることはむずかしい、と感じさせてくれた今回のレースに、ある意味で感謝している。そして、何のトラブルもなく、安全にフィニッシュしたクルーの皆に心から感謝している。

〈チュブリンコ〉

スキッパー 本広 洋三

我々の乗っている艇は、ピーターソン30・レーサータイプです。今回のメンバーは、朝田、加藤、佐島マリーナの小田原さん、そして私の4人で参加した。

小雨の降る中、佐島マリーナを10:00出港。追風なので風を感じないが、白波がたっており、相当吹いていると感じる。

荒崎をかわすと、レース艇が本部船のまわりに沢山いるのが見えた。「やるぞ!」と闘志を燃やす。スタート海面にはスタート20分前に着く。曇天で視界が非常に悪い。風速は13m前後、北東風、竜王崎までランニングのコースだ。

この時点で全員にライフジャケット、ライフハーネスを着用させる。特に、初陣の加藤には、ハーネスの使用に関し注意する。保安庁の船が見守る中をスタート、J-24がスピンをあげ好スタートをきる。

我々は出遅れ、ダンゴの中に入り、スピニアップできない。スピランの先行艇が大ブローチングしている。思ったより風が強いようだ。スピンをやめNo.3を観音にする。30分ばかり走ったがあまり艇差ないので、No.4をメインセールの前にアップした。ところがシートの引きが遅れたのか、猛烈なシバーをくい、クルーリングがとれたので、すぐ収納する。この頃より風速が15~17mになってきた。艇速9~12ノット。

スタート1時間後、艇がブローチングした際、ジブ観音に使っていたスピンポールがフォアステーに当たり折れる。おまけにジブがフォアステーに絡みつки、元にもどすまで一苦労する。2時間後、私がヘルムをとっていた時、ワイルドジャイブをやり、身を低くしたもののメインシートブロックに後頭部を打たれ、その勢いで下口唇をメインシート・トラベラーに打ちあて切ってしまった。寒さの為痛みがない。血が白いカップに流れた瞬間、私はたいへん不安になりリタイアを考えた。

風速が20m位になる。100m前方のレース艇のマストが波の谷に入ると見えなくなる。すごい波だ。メインに1ポイントいれる。視界が悪いので、今までのコースでは、竜王崎を通りすくす事が予想されたので、コースを10°西寄りに変更する。

3時間後、1.5マイル前方に大島が見えてきた。風早寄りに来たようだ。私の切った箇所も血が止まり、また、気持ちも安定してきたので、朝田と二人でヘルムをとる。艇は、今まで経験したことのない長いプレーニングをした。まわりにレース艇が3隻見えたが、艇名わからず。竜崎手前で三原おろしに備え、メイン2ポイント、ストームジブにチェンジする。

15時(スタート4時間目)竜崎をN0°に見る。波浮の入口は凄まじい。天国と地獄の境目のようだ。竜崎から千波崎までは、なるべく岸に寄せ、ブランケを利用して走ろうとしたが、ブランケなどない状態。ただ波が小さいのは助かった。

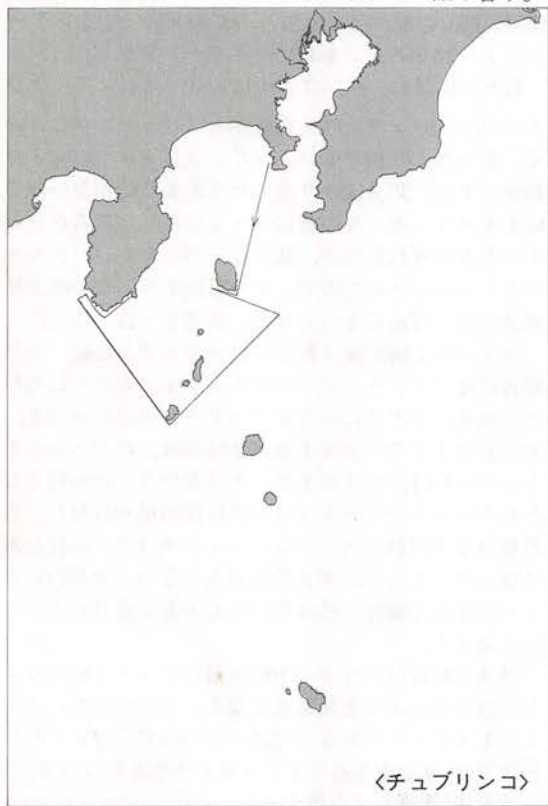
時折くるブローは凄まじい。ブローをこらえきれず風をぬくと、この太いマストが折れんばかりに大きく震える。「折れるなよ!」と祈る。

突然、「フォアスターが緩んでいる」と朝田が大声で言う。目をやると、かなり緩んでいるではないか。とっさにバウに行き、フォアスターのかわりにスピンハリ2本とジブハリで固定する。

私は、ここでフォアスターが緩んだ原因は、フォアスター用油圧アジャスターがトラブったか、ヘッドフォイルの中でスターが何本か切れたのではと判断した。

この判断は、大変な誤りだった。(原因は後述)この時点で、もうのぼりは無理とわかり、リタイヤーを決める。

朝田、小田原さんとこれからどうするか話し合う。



＜チュプリンコ＞

竜崎、千波崎間を往復の繰り返しで、風が落ちるのを待つか。下田へ入るか。ヒープツーするか。下田へ避難するのが妥当だと考えたが、下田へ夜間入港した経験がないこと、この大時化と闇の中を走る事は、体力、精神力の著しい消耗が予想される。もし入港を失敗した場合の事を脳裏に描くと、下手に岸に近づくのは危険に思え、ヒープツーに決定する。

千波崎手前で、〈光〉(ピーターソン1t)が真後にいた。メインを降ろし、ストーム1枚で、非常に安定して走っているのを見、すぐ我々もメインを降ろす。方向転換し、竜崎を目指す。10分位走った所で、〈竜馬〉(ピーターソン $\frac{3}{4}$ t)が下からのぼって来、我々とクロスした。波浮へ向っているらしい。

竜崎から東へ1時間走った後、ヒープツーに入ることにする。ストーム1枚で艇は6ノット位で良く走る。わずかなウェザーヘルムで、ティラーは大変楽だ。時折、頭上から波がドーと落ちてくる。

18時、竜崎東6マイル沖で、ストームジブを下ろし、ダンホース型アンカー25kgとライン50mをスターンから流す。(最初バウから流したが艇が波に対し横を向く)ティラーをシートでセンターに固定する。艇は、大変安定した。

チャートでこのまま流されると、伊豆諸島の右方を流される事を確認した。だが、視界が約1マイル位なので、見張りは、厳重にすることを確認しあい2人、3時間交代のウォッチに入った。

私は、小田原さんと組み、後番。すぐバースにもぐり込み寝る。ヒープツーに入って一時間後、朝田が加藤としゃべり始めたので目が覚める。「あれが利島だ。下に見えるのが新島の灯台」すぐコンパニオンウェイから外を見渡す。すばらしい視界に変っているではないか。星が見え、聞いたとおりの景色が広がっている。一安心。これで島にぶち当たる事はない。また寝る。

21時、ウォッチ交代、風がだいぶ落ちてきたが波は相変わらずだ。時々スターンからコックピットへ波が打ち込む。

28日午前3時、新島がやや後になってきた。3ノットぐらいで流されているのだろう。早く朝になってくれ。5時半頃より明るくなった。神津南東沖5マイルぐらいだろう。

昨夜朝田が、ウォッチ時ウインチに右目上を打ちあて出血した。血は一向に止まらず、彼は元気なのだが、見ている方が恐い。(この出血が下田入港まで続いた)フォアスターの故障を見る。ターンバックルが緩んでいた。テープは充分巻いていたので、まさか緩むとは思えなかった。ロックナットを取りつけていなかった。追手時ジブがフォアスターに巻きついた際、テープがとれ除々に緩んでしまったのだろう。メインの折れたバテンを交換し、6時、メイン2ポイント、ストームジブのクローズで下田を目指す。艇は、6ノット位でよく走る。ヘルムの感じも良く、走らせやすい。

昨日のことを思えば順風だ。

時々波が頭上よりおそいかかってくる。顔を海水で何度洗ったことか、全員、目は真赤である。かなりのリーが出、石廊西5マイル地点にたどりついた。波のない所まで岸に寄せ、タックタックで半島を回る。

16時、下田ボートサービス前に着く。〈ローデム〉のクルーにトマホークの遭難を聞く、レース委員会、オーナー、下田海上保安に連絡を入れる。「お前達も疲れただろうが、俺も疲れた」とオーナーの言、我艇のみ連絡がなかったので、大変心配かけたようだ。

艇の後片付けをしていた時、下田の町から帰って来た佐島の〈海猫〉のみなさんが、踊りあがるように我我の無事を喜んで下さった時は、本当に嬉しく思いました。

本レースは、我々にとって多くの訓教を残してくれました。そして、今回のトマホークの事故に対し「自らの生命は、自ら守る」ということを改めて痛感した次第です。

〈ローデム VI〉

スキッパー 武市 俊

オフショアレースの参加に際しては、2、3日前から主に新聞の天気図を見て天気の推移に注意し、前日からはラジオ、テレビ、電話によるローカルな天気予報も加えて、あらゆる情報を集め、またクルーには一日3回、天気図を取ってもらい、というのが通常のパターンとなっている。

そしてこのレースの前日、あらゆる天気に関する情報は、レース当日の天候がかなり厳しいものになるであろうことを予想させていた。

レース当日の早朝も、家を出る前に電話による天気予報を聞き、天候は前日の予想を上回る悪いものであるのを知った。

このレースに我々ローデム一家はトナーの〈ローデムV〉、44呎の〈ローデムVI〉の2隻をエントリーしており、私はトナーに乗船の予定であったが、ハーバーに向う間にラジオの予報を聞きながら、この時点で〈5世〉の参加を断念し、〈6世〉にクルー共々乗り替えることに決断した。

その理由は、予想される海象がトナーにとっては厳し過ぎるであろう事と、今回はオーナーが乗艇せず、艇及び乗員を預る者として、責任を分散出来ないとの考えによるものであった。ハーバーに着き次第、その事をクルーに告げたところ、クルーは他の数隻のトナーは出艇すると聞いて、やや不満げであったが決定を翻す気は全くなかった。

スキッパーズミーティングでの各艇長の表情は、皆たんととしていつもと変わらず、さすがはと思う半面、

どの程度の海象を予想しているのかと、若干の不安を感じたのも事実であった。

私としては、八丈島附近を昼前後に通過する発達中の低気圧と、その後に進んでくる高気圧が優勢なことから、25mを超える風が吹き、それに伴う大島北方特有の悪い波もかなりのものになると予想したが、最も風力が強いのは大島を廻り切る3〜4時までで、それからは好転に向うであろうとの楽観的な予想もあった。それだけに海上保安庁よりのレース中止勧告も当然あるものと考えていたが、それにより出艇を取りやめる気は全くなかった。

ハーバーを出てスタートライン附近に着く頃には、誰が言うともなくクルー全員がライフハーネスを着け、いつもハーネスを着けることの少ない私も、スタート直前にはハーネスを着用した。

我々の艇では安全に対する注意は常に「誰も助けてくれると思うな、自分の命は自分で守れ」の一言だけで、かつてはハーネス着用の命令を出したこともあったが、最近では各自の判断で夜間になれば天候に関係なく着用するクルーもいるし、天候に応じて着けている者もいるので、私の方から着用を促すようなことはほとんどなくなった。各クルーは全員自分のハーネスを持っていて、これを用いている。

スタート時の帆走は、1ポイントリーフのメインとNo.2のゼノアで、当初から観音開きで走ることを想定しており、念の為スピナーカーをデッキに用意しておいて様子を見ることにしたが、使うつもりはほとんどなかった。

スタート後、油壺の大謀網をかわして観音にし、コースを210度に定め南下。周りでは数隻がスピナーカーを上げたが、我々は30分では展開出来ず、下手をすれば大きなトラブルを生むと考え、スピナーカーは使わないことにした。

城ヶ島を過ぎる頃から当然のことながら急激に風力が増し、波高も大きくなって来た。

しかし、昨年の八丈島レースでは、トラブルの為リタイアしたとはいえ、弱い台風ながらも、至近距離を同じ帆装で走れたことから、何とかこのままで大島まで行けると考えていた。だが、スタート後一時間もたたないうちに二度も波にスターンを持って行かれ、コントロール出来ずにブローチングを起こし、やむなく、メインスルを2ポイントまでリーフをした。この時点では風はまだ15mをやや超える程度であったが、波形は極めて悪いものになっていた。

城ヶ島と大島の間は、北風の強風では非常に悪い波が形成され、しかも波の方向が一定せず、追手での艇のコントロールは極めて難しいのが常だ。むしろ大島以南に出た方が波は大きくても素直で走り易い経験をお持ちの方も多いことと思う。

その後も風は増々強くなって、この帆装でも艇のコントロールがしばしば困難になり、ついにヘッドスル

を下し、メイン一枚で走らざるをえなくなった。この時すでに風速は25m近くに達し、波頭は風に飛ばされて、しぶきが霧のように海面を覆い、海面は白く泡立つ波の間に黒い水が見えるという感じだ。海が沸きかえるといった表現がぴったりである。

艇は2ポイントリーフのメイン一枚でサーフィングをくり返し、ついには18.6ノットの当艇進水以来の新記録をも作ってしまい、13:20頃一哩程先の正面に、思ったよりかなり早く大島をランドホールした。スタートしてから平均スピードは10ノット近くに達していることになる。

大島、岡田の手前3哩程の所で、本来ならばジャイブの所、大事を取ってタッキングによって回頭、コースを160度に転針する。

風力も今が峠との判断をよそに、この頃から更に増し、ブローは30m近くになって来て、操船は増々困難になって来た。メインを3ポイントまで縮めたいが、この強風の中で長くシバーさせれば、メインを破く恐れがあり、大島の南に廻り込めば少しは風波も落ちるであろうと思い、何とかそのまま頑張ることにした。

竜王崎の北東で再度タッキングを試みたが波に阻まれて二度失敗。三度目でやっと回頭に成功。竜王崎の南に向けたが、間もなく竜王崎を廻航しようとした時、強烈なブローに見舞われブローチング、真近かな岸をめがけてつっ込むこととなってしまった。舵を一杯に下に切っても頭は下に落ちず、やむをえずメインを下ろすことを命じた。だが、マスト、シュラウドに張り付いたメインは3人がぶら下がっても容易に下りず、タッキングで逃げることは半分下りかかったメインではまず無理。島は増々近づき、200~300mをあますのみとなった。幸いリーショアではないので、最後の手段として艇を風に立てて流される手はあるが、気持ちのよいものではない。

風が息をつく僅かなひまにやっと艇を元のコースに戻し、竜王崎をかわした所で、ストームジブを上げ、メインをトライスルに替える。しかし廻り込んだ大島の南岸はもっと悪かった。セール交換の間に若干島を離れたこともあるが、三原山の吹き下しは30mを超える烈風となって海を巻き上げ、風下を向いても廻り込んでくるしぶきで目を開けていられない程である。

しかし、ストームジブとトライスルで艇はやや安定を取り戻し、アビームで千波崎に向う。

先程からの気遣いのような追手の帆走からは解放されたが、風波は衰えを見せない。

千波崎を過ぎてのぼりにかかる。艇速は5.5ノット程度を維持出来るし、時々大波でバウを下に落されるが、操船はさほど困難ではない。しかし大島西側にはかなり早い南々西に流れる表層流があるらしく、見る見る南へ流されて行くのがわかる。

正午過ぎから約30分おきにバロメーターをチェックして来たが、もう上り始めてよいはずの気圧は上る気

配どころか、まだじりじりと降下気味だ。これにより低気圧はなおも急速に発達中であるか、別の低気圧が発生したのではないかと推定出来た。

スタート前、15~16時には天気は好転に向うとの判断は外れ、このままの海象で夜に入る可能性が大きくなり15時頃よりレース続行カリタイヤーかを考え始めた。もしリタイヤーして最寄りの港に明るい内に避難すると考えれば、決断を下すのは15時半がリミットであり、16時の気象通報は待てない。乗員は皆元気で、艇にも何のトラブルもない。熟考の末、夜間は危険が倍加するので、これ以上クルーを危険の中におくべきではないと考え、15:40リタイヤーを決め、反転して大島の波浮港に向うことにした。

反転して間もなく、〈ハニービー〉か〈慎記郎〉と思われるマストヘッドリグのボートを遠望。また30分程たって、これもレース続行中の〈J-24〉とミーテング。声を掛け合い、手を振ってすれ違ったが、あの小型艇でよく頑張るものだと思心し、ややあきれもした。

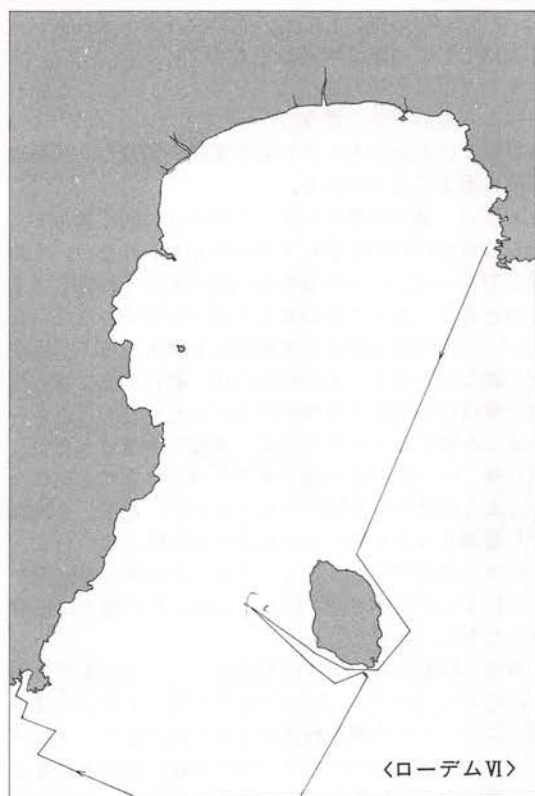
来たコースより30度程上って大島に引き返したが、再び大島を見つけた時は大島のかなり南にいて、予想をはるかに上まる表層流の早さに驚いた。レースを続ければ、この強風と波、そして早い表層流に逆らって行かねばならず、容易でないことを改めて思い知らされた。

思ったより南に流され、コースを上り気味にしなればならなかったので機帆走に移った。波浮まであと約1.5哩の所まで来た時、南沖側500~600mの所で救難信号が上るのをクルーが発見、即座に救助に向う。

やがて救難信号を発した艇は3トンの〈からす〉と判明。マストは立っているが、真中辺が異様に曲がっているのがわかる。近づいて事情を聞こうと思うが、危なくてなかなか接近出来ず、声も風に消されて思うように聞きとれない。何度かの接近で断片的に分った事は、マストが曲がり帆走不能であり、エンジンは動いているがオイルが不足で長時間の運転が危ぶまれるとのことであった。

何とか牽引しようともやいを取りに近づくが、船どうしが近づくことは衝突の恐れがあって極めて危険である。何度か試みたがどうしてもロープが取れず、海は次第に暗さを増して来た。仮にもやいが取れても、もう明るい内に波浮に入ることは出来なくなり、夜間この荒天に他の艇を引いて波浮に入る無謀を冒すつもりは全くない。しかも我々にも使える燃料は40ℓ弱しかなく、他艇を引いて他の港まで行けるだけのゆとりもない。

そこで、乗員は何としてでも助けるが、艇まで救うことは出来ないと伝え、またそうまでしなくてもベアポールで漂流していれば数時間の内には天候も回復するであろうし、夜が明ければまたいかようにも手が打てるだろうと提案した。漂流することに決ったむね伝えられたので、我々も一緒に朝まで漂流しながら伴走



することにした。船尾よりシーアンカーを2つ流したが、本来応急錨の代りに使う為のものでサイズが小さく、先行し勝ちで艇速を落すのに苦労する。

19時頃から徐々に風も落ち始め、視界も良くなって来た。

夜半、新島の北東まで流されて来た時、急にライトが暗くなったのに気付いた。エンジンを始動しようとしたがすでにドロップしたバッテリーにはエンジンを廻すだけの力がなく、エンジンが使用不能になってしまった。何とか原因を捜そうとやっきになったが分らず（後でセルモーターからの漏電と分った）その事に気を取られている間に〈カラス〉を見失ってしまった。我々としてもこれでセーリングで入れる港以外に入港が出来なくなり、風が落ちれば黒潮に近い海域だけにどこに流されるかわからず、他人事ではなくなってきた。

念の為海上保安庁に無線連絡を試みたが、これもバッテリーの電圧低下でだめである。

風は12~13mに落ち、すでに危険な状態ではなく、〈カラス〉も長時間でなければエンジンも使えるし、マストを補強すれば、小さなセールならば使えるのではないだろうか。いずれにせよ明るくなれば自力でどこかの港に入れる能力はあるものと判断し、我々もこれ以上南にセーリングして入れる港はないので、さらに南に流されるのは得策ではない。一応海上保安庁に

〈カラス〉の救助を依頼する方が賢明と思い、セールを上げて下田に向うことにした。

翌早朝下田に入港し、レース本部にリタイヤーしたことを伝え、下田海上保安部に〈カラス〉の搜索を電話にてお願いし、その後すぐに保安部まで出向き、直接詳しい状況を説明し、改めて搜索をお願いした。

またレース本部に連絡の時点で〈トマホーク〉の遭難を知り、またしても愕然とした。

昼過ぎ〈カラス〉が三宅島に自力入港したのを知り、当然と思いながらも肩の荷が下りたような気持ちと、〈トマホーク〉遭難の件が重なって複雑な気持ちで艇を下田に預け、陸路帰途についた。

レース後記 海象について

海象の悪さというのは、単に風速の強弱のみで判断されるべきものではない。波高、波形、視界、海流、陸地が近いかな否か、特にリーショアであるかといった種々の要素を総合して言われるものだが、この観点から見ても今回のレース艇が遭遇した海象はかなり悪いものであった。

過去に20年余り、外洋ヨットに乗って来て遭遇した荒天の中でも今回のものは5指の中に数えられるものだ。特に相模湾内で経験した海象の中では最悪のものであったと思う。

かつて40mを超える風に出会ったことも二度程あるし、今回程度の風速の中を帆走したこともいく度ある。幸い今まで陸地を遠く離れた外洋でのことで、今回の海は、極めて悪い波形を送り出す相模湾内での、希にみる強風であった為と、陸風であるために瞬発的なブローがこの特異な悪い海象を生み出していた。

関東のヨット乗りにとって、相模湾はホームグラウンドであり、走り慣れた我が庭である。しかしこの我が庭が、一度悪化したら波の悪い特異な海域であることを再認識する必要があるようだ。

外洋ヨットにとって、本当に恐いのは風ではなくて波である。海象からいえば相模湾は湾でも内海でもなく、外洋と考える方が妥当だ。波の悪さを考えれば、むしろ外洋以上に悪い海であることさえある。

我が庭ゆえに、つい気楽に出て、今まで何人もの僚友を相模湾で失ったかを、もう一度考え直して見る必要を痛感したのが今回のレースであった。

〈カラス〉の救助要請について

ヨットに何らかのトラブルが発生し、人命に僅かでも危険を感じたら、人命尊重を第一義に考え、まず他に救助を求めるのは当然のことであろう。

しかし、それでも今回の〈カラス〉の救助要請は、ややイージー過ぎたのではないかという気がする。

〈カラス〉が救難信号を上げ、我々が近づいた時の状態は、機走中で、長時間（どの程度かわからない）の運転は出来ないが、十分なパワーがある。あの強風

の中、風上に向かって走るだけの能力があり、マストはとても正常な帆走が出来る状態ではないが、完全にデismastした場合より応急帆走の手段はあるように思えた。

それでも、艇長の責任として人命に危険の恐れを感じて、救助を求めることに何ら異議を称えるつもりはない。

しかし、知っておかねばならぬ事は、救助の要請はまず第一義に人命の救助だ。この事は海に出る者には当然の義務となっている。そして、財産（艇体、備品等）の救出はなお余力がある場合のみ行なわれるもので、救助する側は財産の救助を断わることも出来る。さらに救助した場合に、それに要した費用を請求することも出来るというのが一般の船の通念である。

ヨット乗りにとって艇は、単なる財産ではなく、自分の分身とも思える愛艇であるだけに、このように単純に割り切ることは出来ない。しかも、救助する側も同じ考えでいるだけに、この辺をクリアーに考えておかないと、救助される側は艇共々救助してもらえと思い、救助する方も当然そうするものと考え、必要以上に危険を冒すことにもなりかねない。

この点をまず理解すれば、救助の要請も、もう少し慎重に行なわれるだろう。

また外洋ヨットと乗員は、いかなる状況下から自力生還出来るというのが本質的考えである。あの荒天下にスタートする限り、下手をするとマストが折損するかも知れないという要因は、常に内在しているものだ。当然その時の対処の仕方と覚悟をもって臨まねばならぬものと思うのだが……。

荒天下に行なう救助作業は非常に危険を共なうもので、すぐに事例として上げて申し訳けないが、今回の

〈トマホーク〉の例にしても、先のファストネットレースの例でもこの事は明らかであろう。

それだけに救助の要請は決してイージーに行なわれてはならないものと思う。

私はこの記述がもとで救助の要請を躊躇し、人身の事故に至ることを恐れる。

お互い、海の仲間として、このように固く考えず、むしろ気楽に救助を求めてよいのかもしれない。その場合でも一応、以上の事を心の隅に止めて行動して欲しいと考え、あえて私の考えを述べさせていただいた。

〈カラス〉の方々には大変過酷な表現をもって、大変申し訳ないと思う。あの時化の中、航行不能になった時の乗員の心情は十分理解出来るつもりだ。ことさら大業に非難するつもりもなく、決して本意でもない。私自身、いつ救助をお願いする立場になるかも知れない。また救助の労を厭うつもりもない。ただ、今後誰でも遭遇するかも知れない場面での心構えについて、以前から感じていたことを、たまたま起きた今回のケースによって述べさせていただいた。その旨をご理解いただきたいと思います。

事実、結果においては何ら助けることも出来ず、申し訳ないと思った。また自力で生還されたことは、我々にとっても貴重な教訓となるものと思う。〈トマホーク〉の事故については、他に詳細に報告されることと思うのでふれない。末尾になりますが、亡くなられた御二方の冥福を心からお祈り申し上げると共に、いい古された言葉だが、お二人の死を無駄にせぬよう、事実を冷静に眺めて、今後の安全に生かす努力をして行かなければならぬものと思う。

〈トマホーク〉追悼式



哀しみ新たな追悼式

大島・初島レースでの事故で亡くなった〈トマホーク〉の故三橋次正さん、故坂上敦子さんを偲

ぶ合同追悼式が、東京・飯田橋の東京ルーテルセンター礼拝堂で10月19日（日）PM3:00から行なわれた。

この日は前夜からの雨もあがり、会場には学連OB有志、現役、NORC本部、関東支部、友人など約300名を超える参加者が集まった。

式は故三橋さんの、以前の共同オーナー仲間だった吉津弘一氏の司会で進められ、故人の略歴の紹介、〈トマホーク〉オーナーの福原氏から克明な事故報告があった。それに続いて、ルーテル教団の名尾耕作博士からの説教、友人代表の渡辺一彦氏の挨拶、小林いづみさんの追悼の辞があった。

この間、オルガン演奏、聖歌隊の合唱などがあり、深い哀しみの内にも盛大に式を終えた。

八丈島レースを2年連続制覇

〈梓〉奮戦記——艇長 杉村 直樹

昨年の八丈島レース優勝という輝かしい記録から早や1年間が経過した。当時ブロックといわれ「〈AZUSA〉が優勝したのなら我々も出れば良かった」といった声が聴え、我々グループの皆も多かれ少なかれ、小型ながら台風が来てくれたことで得たカップであると信じていた。こうしたレースで優勝することは、当分の間はないだろうということから、今年は優勝1周年記念パーティーでもやろうか、と話していたものだった。

1980年10月10日、スタート1時間前、全ての準備を終えた我が〈AZUSA〉は、スタートライン付近にトップで到着して、これより始まるロング八丈島レースの心がまえを決めていた。

コミッティーボートの〈飛車角〉がアンカーを打ち、つづいてマークが打たれる。このころより出場艇のほとんどがスタートラインを流し始めた。

美しい新鋭艇が、真新しいセールで雄々しく横を通る。無言ながら勝利は我々のものだといわんばかりである。プレスボートは、こうした晴れがましい船のまわりを追いかけに行く。やれやれ場違いな場所にまよい込んだのかと思わせるほどである。〈天城〉〈八丈〉そして〈梓〉が勝てば良いなあと、奇妙な差別意識が働く。

スタート10分前のフラッグが見事に昇る。11時ジャストだったろう。スターボーからスタート、艇速4.5ノット、ウインドディレクション80°、コース185°ウインドフォース10である。各艇スピンで走らせることに専念しているようだ。

長いレースとはいえ気を抜くことは出来ない。我々の勝てるチャンスは昼夜のミス無くし、特にコースミスしないよう船を走らせることだ。12時3回目のジャイブ。各艇はあまり離れることなく、八丈島めざして南下をつづける。9時間ほどのスピランも、風がふれ出し、20時すぎスピン回収。コース180°風向120°風力12ノット、艇速3~4.5ノットとなる。艇速は3~4ノットを行き来したままの軽風である。22時ごろより21ノットの風となる。コース175°~190°で風は120°~140°で1日目のM.,Nを向える。2時ごろより25ノットとなりNo2、1Pリーフそれほど寒くないので有難いが、波はあまり良くない。コース190°~200°にて進む。4時ごろより10°づつ風がふれ、7時には140°と



提供/舵社

コースが変わる。

11日13時八丈島に2マイルのところまで近づく。ハーフトンらしい船が3艇見える。やれやれ半分近く走ってもあまり差はないようだ。島に接近してタックで小島を見ながら本島寄りを回る。ここまで来ると海は深いブルーとなり、その上、天気も良いこと気分良好、石積の鼻をかわす頃には夕方である。いつものことながら島は大きい。灯台の光が明るく元気づけてくれるようだ。前を〈GO 20〉がニッサンカラーのスピンを展開して行く。次第に暮れて行くなかで、今夜

に勝負を賭けなければならないと思う。修正タイム60時間で走ったとしても15分であろう、あの船の先に出なくては、勝つことは出来ないと思ひで話す。島を回る時には、もう有るか無いかの風となり、そろそろと船を走らす。石積の鼻を過ぎても風は弱く、スピンはふらふらとたよりなし。60時間が切れるかどうか心配になる。スピンを降しジブに変える。22時ごろよりヘビーとフルメインとし艇速も1.5ノット〜2.0ノットより4ノットまで上昇して来た。うしろで八丈島を回って来たヨットが一艇、島をどんどん回り込んで行く。どうしたのだろう……のちに無線で〈八丈〉リタイヤーと知る。どうりで、島を回り込みすぎた理由がわかった。11日M.,Nコース350°風向280°風力10ノット艇速4ノットである。

12日となる。今日中に帰れば最高。船は4.5ノットから2ノットを上下する。2時ごろより落ちた風が上って来た。昨夜の無線ではまああの位置にいるようだ。全員気を良くして軽い気分で活動、この調子なら60時間最低目標ラインでフィニッシュに何とかなりそう。

大島も見えず、大島近くを通過予定が多少潮に流されているようだ。あまり近くで見えてほしくない野島崎灯台、洲崎灯台が見えてしまう。剣崎、城ヶ島灯台が目前にせまる。我々の前にヨットがいる。〈GO 20〉と思える。気が気ではないのだ。マストライトも低い……ハーフトンであろう。修正タイムの分をつめるべく、全員で必死に走らせるが近づきそうで近づけない。先方はゴール真近だ。長かったレースも終わってしまえば短い、非常に緊迫の一瞬である。1時間前のロールコールを行い、小網代の大謀網をかわしてゴールに向う。

先に入ったヨットがセールを降し、エンジンで出て来る。佐島の方にバウを向けている。〈GO 20〉であろう。他に佐島に向かう船はないと思うと皆ガックリした。我々がフィニッシュするのを待っている。もしかすると数分のタイム差を見とどけているのであろうと多少の期待も残してフィニッシュした。

見とどけていた船は〈GO 20〉とばかり思っていたが先にゴールした〈天城〉であった。皆で拍手してくれる。渡辺修治氏に「おめでとう 早かったねえ」と声を掛けられる。急にうれしくなる。ゴールした後、待っていて声をかけられたことでジーンとして来てしまう。シーボニア岸壁には熊沢と川嶋が拍手してくれ「オイまた優勝だよ！」という。シーボニアのコミッティーに記録を見せてもらい、改めて2年連続優勝出来たことを知る。この時点で〈天城〉が2位だ。〈天城〉に行き挨拶して帰る。この時「強風でも微風でも強い〈AZUSA〉ねえ」といわれ何かはざかしい気分であった。

1周年記念優勝パーティが2年連続優勝となり、ゴルフというならホールインワンかアルバトロスといったものであろう。

ロングレースには地道な努力の積み重ねが勝利に結びつく。だれにでも勝つチャンスが与えられている。訓練と経験により安全に走らせることが最良だと改めて思われた。我々乗手手の平均年齢も、だんだん高齢化して来ているが、いつまでもこうしたヨットライフを続けたいと思っている。

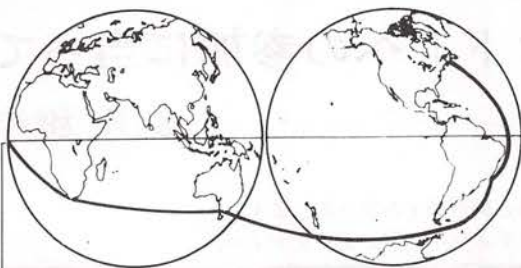
今回の乗手手は諸井、古川、桐ヶ谷、池田(衛)、一橋、折茂の7名であった。

第13回八丈島レース成績表

1980年度

レース委員長 周東英郷

クラス 順 位		セール 番 号	艇 名	TYPE	八丈回航 d h m			フィニッシュ タ イ ム			着 順	所要時間 h m s			T.M.F	修正時間 h m s			総合 順位
2 ①	I	2258	JOUR	HAY 42	11	12	37	20	15	30	4	57	15	30	1.1571	66	15	13	10
		2370	RODEM IV	T・P 44	11	12	54	18	22	02	1	55	22	02	1.1631	64	23	51	8
3 2 ①	II	1616	裕 明	SWA 44	11	13	29	20	23	10	5	57	23	10	1.1147	63	58	06	7
		2611	雲 柱	YOK 39	11	13	45	20	06	16	3	57	06	16	1.0813	61	44	49	6
		2400	月 光 IV	KIH 40	11	11	55	18	45	47	2	55	45	47	1.0895	60	45	13	5
① 2	IV	1383	天 城 II	W 33	11	15	36	22	19	00	6	59	19	00	0.9984	59	13	18	③
		2640	青 海 波	KIH 33	11	14	15	22	53	02	8	59	53	02	1.0063	60	15	40	4
3 ① ②	V	1777	つばくろ	IMP 30	11	22	25	08	41	20	10	69	41	20	0.9447	65	50	06	9
		2221	梓	DOU 30	11	17	10	22	39	07	7	59	39	07	0.9517	56	46	14	①
		2597	GO 20	NIS 30	11	16	20	23	22	23	9	60	22	23	0.9534	57	33	34	②
		1808	八 丈 III	KIH 30	11	17	55					D. N. F	0.9534						



1982年世界一周

シングルハンド・レース

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

仮インフォメーション

レースとコース：

レースは4レグになっている。

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

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

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

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

期日：

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

クラス：

レースは2クラスに分かれ、モノハルのヨットに限る。

LOA

LWL

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

賞品：

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

現時点では、ハンディキャップによる賞品の授与はできない見込みである。

その他のインフォメーション

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

セールのハンドリングはすべてクルーの人力で行なうこと。

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

レーダー及び天気図のファクシミリは許可される予定。

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

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

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

安全基準と構造規則は、レースのルール及び条件の中で述べる予定。

エントリー・フィーは400USドルになる予定。

「世界一周シングル・バンド」への参加に当って

多田 雄幸

風呂に入りながらこう考えた。

「何故浴後の顔がさっぱりしていい顔になるのだろうか」と。それは多分、水の中に入って水と対峙したり、親しんだりすることによって、自然の中の人間という原点に帰り、瞬間ではあるが我執を捨てることが出来るからではないか……と。

たしかにクルージングなり、レースから帰ったばかりの人々は皆いい顔をしている。

私も沖縄海洋博の太平洋シングルバンド・レースに出てから5年経つが、当時一緒に走ったアメリカのデービッドホワイトさんが世界一周シングルバンドレースを企画し、私にも出ないか、と誘って来た。そんなこんなで、またぞろ海に出てみたいと思うようになって来た。そこである日、心の内を北極探険にお伴をした植村直己さんと奥さんの公子さんに打明けたところ、立ちどころに賛成し、協力すると言われたので、即座に決心し、西堀先生、大儀見さんにも話して賛同を得ました。

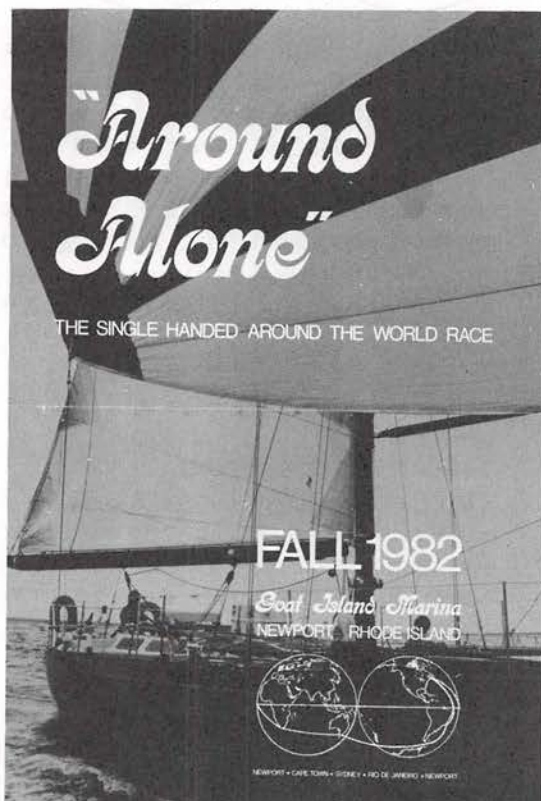
コースの45,000軒の中赤道附近は多少風も弱いでしょうけれども、印度洋、オーストラリアからケープホーンまでの南氷洋はきびしい条件で、時には台風の中をつつ切ったり、流氷群にあうこともあるでしょう。氷については一応植村さんのサポート隊の時に見ておきますので、予想も出来る感じです。

ハルは斉藤茂夫さん設計の44フィートで、彼と一緒に自作し、まずは完走することを目標に、耐航性、スタビリティのある船にしたいと思っています。

会員の皆様にも出場することをお誘いし、かつ御理

解と御声援をお願い致します。

ディング、ドング、ダディー。



世界一周シングル・バンドレース・ポスター

海外だより

◎1981年ミニトン世界選手権の公示のパンフレットが本部にきています。

主催 The Yacht Club Langenargen

場所 Lake Constance 西ドイツ。(ドイツとスイス・オーストリアの国境にあります)。

期日 1981年 5月21～31日

◎1981年 3/4トン・カップ世界選手権はフィンランドのヘルシンキで開催されます。

期日 7月13日～26日

主催 Nyländska Jaktklubben (NJK)

挑戦締切: 1981年 5月17日(但し個人申込の締切り)

◎1981年 2トン・カップ世界選手権はイタリアのサルジニアで開催されます。

期日 9月11日～24日

主催 Yacht Club Costa Smeralda - Porto Cervo Marina

挑戦締切: 1981年 7月10日

海外ニュース

トランスパックス参加資格の変更

今年5月13日開かれたTranspacific Yacht Club (TPYC)の理事会で、今後のトランスパックスへの参加資格について以下のような変更が決定されました。

1. I O Rレーティング70呎を変えて、今後はじめてトランスパックに出場する艇に関しては、L O Aのリミットを84.0呎とし、かつDL (Deck length = LBG + FGO) $\leq$ 75.0呎とする。
2. High-speed runnerとかone way passageとかいわれている安定性の悪い艇を少なくするため、安定性に関連して排水量とセール面積につき、以下の制限をもうける。
 $1.30\text{呎} \leq \text{CMDI} \leq \text{DL} [0.025 + 0.00024 (75 - \text{DL})]$ であること。
 但し Working Deck Length DL = LBG + FGO とする。

$$\text{KDF (Knockdown Factor)} = \frac{(\text{MSA}) 1.473}{\text{RMC}}$$

≤ 30 であること。

3. 参加艇の下限をより正確に以下の制限をもうける。
 - (1) L ≥ 29.5000 呎
 - (2) DL ≥ 33.00 呎 もしDLが35.00呎以下の場合VOLは1800立方呎以上であること。
 但し $\text{VOL} = \text{DL} \times \text{BMAX} \times \frac{\text{FF} + \text{FA}}{2} + \text{CMDI}$
 - (3) MSAは700平方呎以上なければならない。
4. 110°ヒールで+のライティングモーメントのない艇にあっては：

$$\frac{\text{BMAX}}{\text{CMDI}} \leq 8.00 \text{ で、且つ } \text{TR} \leq 25$$

であること。

5. 極端な重排水量艇も望ましくないので
 CMDIの最大許容値は0.065DLとする。
6. 満水状態から3分間以内に完全排水出来る自動排水コックピット (ドックサイドでテストする)
 (稲富)

●外洋帆走指導普及講習会●

日本船舶振興会補助事業

長崎報告

11月1日、長崎市郊外、時津町に新しく完成したウェスタン・マリナーで、外洋帆走指導普及講習会が行なわれた。1978年のパンナムクリッパーレースの映画上映後、N O R Cの稲富氏が講師となり、クルーザー航海の準備、小型艇から見た灯台や燈浮標の話など、約30名が出席して活発な質疑があった。

翌2日(日)は秋晴の素晴らしい天気恵まれ、オリンピックコースでのレースが盛大に行なわれた。

N O R C玄海支部、西海フリートキャプテンの早川伴徳先生、サブキャプテンの中橋幸嗣氏、お世話様でした。



講習会・長崎、会場入口風景

米子報告

旧聞になりましたが、7月5日、米子文化会館で、同様の講習会が約50名のヨット乗りを集めて行なわれました。翌6日は、境港で8隻のヨットがオーナーの御協力で3時間の帆走を行ない、初心者の方が試乗を楽しめました。会場の準備その他、ヤマハ島根の菅沼主任はじめ、御協力を戴いた皆様、有難うございました。

仙台報告

宮城外洋帆走協会 渡辺 久義

去る9月28日、松島近くの七ヶ浜町小浜にて、N O R Cより派遣の講師の御出席のもとで少年少女体験帆走を実施しました。

今回で2回目のこの行事ですが、当日は波浪の為帆走中止というアクシデントがあり、一寸残念な日になってしまいました。

当日参加した子供達は、仙台海洋少年団員33名、N O R C主催のジュニアヨットスクールの卒業生31名でした。講習内容は次の通りです。

1. 艇内でのスクーリング及び昼食 (約2時間)
2. ヨット映画鑑賞及び体験談 (約1時間半)

参加艇数は15艇を予定していましたが、波浪の為回航出来ない艇もあり、結局9艇という数になりました。しかし、岸壁での催しには十分な艇数でした。

艇内での2時間は、ヨットの部位名称などをあらかじめ資料としてプリントしておき、それを各艇長やクルーにスクーリングをして頂き、また、艇の自慢話などをして頂いたりして過しました。ある艇では、海洋少年団員とロープワークの競走をしましたが、子供達の腕前も相当なもので、大人達が教えられる一幕もありました。



艇上のスクーリングは楽しかった？

艇上でのスクーリングの後、付近の漁民センターにてヨットレースの映画を鑑賞してもらい、最後に講師の体験談などで終りということにしました。

今回の行事は、帆走なしではやはり物足りないものとなってしまうましたが、子供達は艇内でのスクーリングや自慢話に大変興味深く耳を傾けていた様でした。

次回からは出来るかぎり時期を選び、天候の良い日に帆を上げ、子供達にヨットの素晴しさや海の素晴しさを心ゆくまで味わってもらいたいと思っています。

●海事法令指導講習会報告●

日本船舶振興会補助事業

船長報告

去る9月27日、NORC専務理事清水栄太郎氏を迎えて、高知ロイヤルマリナ会議室に於て、OSCK(高知外洋帆走クラブ)協力のもとに20数名が参加し、海事法令指導講習会が行なわれました。

講習会はず、清水氏の到着を待つ間、前回のパナムクリッパーレースの16mm映画を鑑賞し、間もなく到着した清水氏に説明を加えていただき、参加者一同ハワイで行なわれた身近な国際レースに深い感銘を覚えました。

清水氏の話は、まず、海事法令の解説が行なわれ、船検、免許制度についても最新の情報が得られました。船検の不備な点と安全性、ヨットマンのテストがパワーボートで行なわれる不合理、ヨットを使つてのテストが受けられないか、など我々に最も興味ある問題が提起されました。

次に昨年のアドミラルズカップレースに移り、特にファストネットレースの事故の話は、氏が〈月光Ⅳ〉のナビゲーターとして船内作業中に発生したフレーム

切損事故の様子は、目撃した当事者の話であるだけに生々しく、我々に外洋ヨットの安全性について、多くの教訓を与えてくれました。

高知は現在、会友を含めてもNORC会員艇は3艇だけで、会員も数人しかおらず、これからの発展が期待されますが、このような遅れた地域で講習会を企画されたNORC本部に感謝します。(池 道正)



NORC協会ニュース

大島・初島レース事故対策委員会(第2回)

去る10月30日(木)18:30より船舶振興会ビル10階会議室において、大儀見委員長以下9名の委員が出席して第2回の事故対策委員会が開催され、レース委員よりはレース運営マニュアル案、安全委員及び通信委員より夫々の対策案について説明があり、また、出場艇全艇に対するアンケート案が大儀見委員長より提出された。

アンケートは周東帆走委員長が中心となりまとめることになり、ファストネット・レースの事故報告のように、私達の将来の荒天帆走の指針となる様なデータが集められるのではないかと期待されます。

1980年 OFFSHORE 索引

NO59～NO68

理事会 代議員会など

NORCの72回理事会名古屋で開かれる	1月P17
第24回通常総会のお知らせ	2月P16
第一回代議委員会	3月P4
臨時理事会	3月P5
第24回通常総会	3月P5
新会長を迎えるに当って	古屋徳兵衛 3月P3
ごあいさつ	小林和太郎 3月P5
80年代、新陣容への期待	土肥勝由 3月P6
第73回理事会開催	3月P27
在京理事会報告	5月P22
第76回理事会開催	10月P34

国内レース関係

第5回洲本・五ヶ所湾レース	中沢 弘	1月P9
第17回小網代カップ・レース成績表		1月P10
第2回関東フリート対抗レース成績表		1月P10
第2回関東支部フリート対抗レース艇別最終得点表		
三国一冠島往復ヨットレース		1月P13

チャンピオン・オブ・チャンピオン・レース	1月P17	外洋帆走指導普及講習会	小樽市民外洋ヨット教室
1980年ビッグボート・シリーズ	大儀見薫 3月P7		海老名俊男 11月P23
ビッグボート・レース報告	谷川晴彦 3月P10	〈特集〉大島・初島レースをふり返って	
近畿北陸支部ニューイヤー・シリーズ	3月P13	レース委員長	関根 久 12月P2
アメリカ艇〈VI VACE〉	沖縄・東京レースに参加	〈カラス〉	斜森保雄 12月P6
	3月P20	〈青海波〉	清田 博 12月P8
第5回沖縄レース参加艇決まる	4月P7	〈翻車魚〉	八木達郎 12月P9
1980年初島レース	梶 正親 5月P11	〈慎記郎〉	ロバート・E・フライ 12月P12
1980年レベル・レース	スプリング・シリーズ	〈GO 21〉	金指昭郎 12月P13
	小風知貞 5月P12	〈チュプリンコ〉	本広洋三 12月P15
野島レースに完全優勝	加藤好憲 5月P13	〈ローデムVI〉	武市 俊 12月P17
玄海支部主催スプリング・レガッタ	5月P19	八丈島レースを2年連続制覇	〈梓〉奮戦記
沖縄・東京レース	周東英卿 6月P7		杉村直樹 12月P21
沖縄レース二連勝を果して	松本太一 6月P10		
〈TOGO〉に乗って	服部一良 6月P14		
第5回五ヶ所湾合同レース成績表	6月P22	国際レース関係	
第13回別府レース成績表	6月P24	チャイナ・シー・レースシリーズ	1月P4
玄海ウィーク成績表	6月P25	パン PAN AM RACEに臨んで	
第3回大島・神子元島レース	6月P27		中谷輝彦 1月P8
第6回サントピア・オレンジカップ・レース	6月P27	1981シングルハンド太平洋横断ヨット・レース	
1980年NORC近畿北陸支部春季シリーズ成績表	6月P28		2月P15
第21回鳥羽パール・レース開催について		シドニー・ホバート・レース参戦記	
	都築勝利 7月P3		賀川正幸 3月P14
沖縄レースのトラブル	7月P4	第2回パンナム・クリッパーカップ・ヨット・シリーズについて	内藤清朗 6月P6
第5回沖縄・東京レース歓迎祝賀パーティー催さる	7月P10	1982年世界一周シングルハンド・レース	6月P29
			12月P23
第4回伊勢合同レース	鈴木史郎 7月P11	パンナム・クリッパーカップ1980	7月P15
伊勢湾合同レース報告	中西邦男 7月P12	パンナム・カップ・レース出陣式	8月P19
伊勢湾合同レース	阿部嶺男 7月P13	1980年パンナム・クリッパー・カップ	
第4回伊勢湾合同レース成績表	7月P13		大儀見薫 9月P2
「第30回大島レースでの優勝」	金指昭郎 7月P14	1981年アドミラル準備委員会結成	9月P25
最愛の江ノ島・清水レース	三宅智久 8月P12	第36回シドニー・ホバート・レース	9月P26
第21回鳥羽パール・レースを顧りみて		1981年のトランス・バックのルール変更	9月P26
	都築勝利 9月P6	1980年パンナム・クリッパー・カップ・レース	
第21回鳥羽パール・レース	鎌田 稔 9月P7	〈TIDA〉	歌田道教 10月P2
実ったリング——完全勝利	松田栄夫 9月P9	〈雲柱〉	中谷輝彦 10月P5
レース快走記	山口俊三 9月P11	〈朝鳥〉	田村慎一 加藤好憲 10月P9
第21回鳥羽パール・レース成績表	9月P11	PUSSY CATS グループ	岩井良浩 10月P11
第6回芸坊灘周遊ヨット・レース	9月P17	VEGA グループ	山本 仁 10月P12
1980年ヒロシマ・ミッドサマー・ヨットレガッタ成績表	10月P23	「1981年シングルハンド太平洋横断ヨットレース参加状況」	11月P22
80東海フェスティバル合同レース	10月P27	1981年ミニトン世界選手権	12月P24
80オータムシリーズ得点表	10月P27	1981年 $\frac{3}{4}$ トン・カップ世界選手権	12月P24
SSCR シングルハンド・レース	10月P29	1981年2トン・カップ世界選手権	12月P24
第11回江の島カップ・ヨットレース記	10月P31	トランスバックレース参加資格の変更	12月P24
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	瀬川沆城 11月P16		
三宅島レース成績表	11月P18	安全・船検・免許制度関係	
蝶が舞う三宅島レース	荒居達雄 11月P19	安全・計測委員会	2月P11
第3回琵琶湖シリーズ・レース	成績表 11月P23	安全委員会からのお知らせ	2月P15

船舶安全法施行規則一部改正のお知らせ	2月P16
日本小型船舶検査機構からの呼びかけ	2月P16
安全委員会 武市 俊	4月P24
1級免許の乗船実習をNORCで実施	4月P25
旧小型船舶操縦士免許を1級免許に切替えるための講習会	6月P28
法政委員会 嶋田武夫	6月P35

計測・技術関係

ORC会報29号	10月P32
----------	--------

レース委員会

1981年シングルハンド・レース実行委員会、神戸で開催	1月P11
安全・計測委員会	2月P11
海事法令指導講習会報告	2月P14
1979年レース白書 NORC帆走委員会編	5月P3
シングルハンド・レース実行委員会	5月P18
帆走委員会からのお知らせ	5月P23
PI 博記念太平洋横断シングルハンド・レース実行委員会報告 松本 哲	8月P16

その他の委員会

合同委員会報告 武市 俊	2月P14
東海支部選挙管理委員会委員	3月P30
委員長会議開催さる	7月P20
各委員会委員の紹介について	7月P20
通信委員会 篠原 要	7月P21
関東支部泊地対策特別委員会第1回打合せ会が開催さる	8月P16
関東支部泊地対策委員会第1回小委員会開催さる	9月P23
専門委員長会議が開催さる	9月P24
第1回大島・初島レース事故対策委員会が開催さる	11月P2
関東支部大島レース事故対策会議開催	11月P21
代議員および選挙管理委員会委員の改選について	11月P21
大島・初島レース事故対策委員会(第2回)	12月P26

デザインファイル

沖縄の太陽ティダ 歌田道教	2月P8
---------------	------

各水域だより

玄海だより 片倉静江	1月P5
備讃瀬戸水域のあるクルーザー乗りから	

氏家睦夫	1月P6
片倉静江	2月P5
北陸から初めての会友艇となつて	
畠山憲治	2月P6
片倉静江	5月P19
都築勝利	5月P20
80年代に向かって	
山田邦彦	6月P20
藤井正志	6月P20
加藤俊二	6月P21
西内海水域だより	
内谷新太郎	6月P22
辻 文治	6月P24
玄海だより	
末松 明	6月P25
東海だより	
小林義彦	7月P10
阿波踊りレースへおいで下さい。(BIG PAL)がお待ちしております。	
大川 勲	7月P16
玄海だより	
林 基	7月P17
山崎源兵	7月P18
東海支部無線基地設置のいきさつ	
鈴木幹夫	8月P14
高田輝彦	8月P14
くたびれもうけの記(熊野レース)中村 孝	8月P15
西内海水域だより	
岩田行史	9月P15
玄海だより	
片倉静江	9月P17
クルーザーで海水浴	9月P19
西内海水域だより	
10月P22	
東海だより	
林 譲治	10月P24
1980年東海フェスティバル総括報告	
小林義彦	10月P25
中村 孝	10月P25
安全訓練報告 沓名洋一	10月P26
東海だより	
関 幸	11月P13
初体験の東海レース	11月P14
来シーズンに賭けた東海レース 吉田貴彦	11月P15

紀行・クルージング

太平洋のうねりとニューイングランドの島々と	
野本謙作	2月P2
(ピンクモラモラ) てんまつ記	
長谷部行勇	3月P11
アメリカヨットクラブ歴訪記 浮田尚子	3月P24

青森のヨット〈アボリマ〉、カリフォルニア沖で〈オブセ
ッション〉を救助!! 4月P14

ヨッティングにおけるカルチャー・ショック性妄想
原 紀道 4月P18

太平洋のうねりとニューイングランドの島々と
野本謙作 6月P31

〈シーガル〉太平洋へ翔く 野村輝之 7月P9

第7回大島ランデブー 竹下義紀 10月P23

山原船の思い出 吉田真榮 10月P30

貿易風 片倉静江 11月P9

英国のクラブライフ 内海勝利 11月P10

随筆・読物

PAN AM RACEに臨んで

中谷輝彦 1月P8

千石船ものがたり 4月P11

セール番号60の登録について 藤澤 洵 4月P16

本を書くこと 田辺英蔵 4月P21

救いの紙「宝くじ」 片倉静江 5月P15

上下架についての注意事項 加藤蔵男 5月P16

平穏な劇 石原慎太郎 6月P12

〈ビバーチェ〉と沖縄・東京レース

ボブ・シン 6月P13

日本丸・海王丸 別府房夫 8月P2

遙かなる山原船 国吉真永 8月P5

太平洋の帆船航路今昔 中川 久 10月P15

「マーメイド」今夏の記録 藤木高嶺 11月P12

ヨットによる人間教育 戸塚 宏 11月P20

「世界一周シングルハンド」の参加に当って

多田雄幸 12月P24

気象・海象

関東沿岸部の流れについて 城至成一 3月P21

沖縄レースの海象と気象

馬場邦彦 宮内駿一 4月P2

最近の黒潮 吉田昭三 4月P8

今年の沖縄レースの気象

馬場邦彦 宮内駿一 6月P16

外洋ヨット・レースと人工衛星を利用したデータ・コ
レクション・システムについて

馬場邦彦 大山順彦 8月P8

NORCにおけるDCSの利用の展望

篠原 要 8月P10

海洋気象ブイロボットの資料を魚業気象通報に含める
ことについて

9月P25

大島測候所の記録 12月P4

新登録艇の紹介

1月P19 3月P30 4月P22 5月P23 6月P34

7月P23 8月P17 9月P25 10月P35 11月P22

12月P30

ルール関係

1979年ORC会議報告 渡辺修治 1月P15

NORC外洋レース規則の改訂について

石井正行 3月P28

講習会関係

富山/金沢 1月P12

海事法令指導 2月P14

NORC関東支部海事法令指導講習会 3月P28

海事法令指導講習会報告 3月P29

海事法令指導鹿児島講習会報告 3月P30

春からのシーズンに備えて着々と 3月P30

鹿児島海事法令講習会 4月P17

✓仙台・塩釜海事法令 艇長責任ということ

水野皓司 8月P13

✓講習会のはなし 三浦講習会 関根 久 9月P20

✓海事法令指導専門委員会 北海道講習会開催

大儀見薫 9月P22

✓海事法令指導講習会 東海報告

花川幸一郎 10月P27

✓外洋帆走指導普及講習会 室津報告

岩井貞雄 10月P28

外洋帆走指導普及講習会

✓長崎報告 12月P25

✓米子報告 12月P25

✓仙台報告 渡辺久義 12月P25

海事法令指導講習会

✓高松報告 12月P26

その他

年頭のご挨拶 古屋徳兵衛 1月P2

年頭のご挨拶 秋田博正 1月P3

今年の課題 大原 敦 1月P3

兵学校 SAILING BOAT 教本の序文

山口久次 1月P14

待望の「城ヶ島一佐島」のヨッティング・チャート発
刊

1月P17

NORC新執行部決まる

新しい前進を目指して 石原慎太郎 3月P3

名古屋オリンピックにける橋 加藤蔵男 3月P29

80年度外洋レース一覧表記載事項の訂正 3月P30

〈VIC ORACLE〉の事故について

加藤裕一郎 4月P15

新法制委員長	嶋田武夫	4月P26
新通信委員長	篠原 要	4月P26
新理事	小林義彦	4月P27
新理事	飯島元次	4月P27
「はきなれたデッキシューズ」の出版記念パーティー		
	内海勝利	5月P17
〈ビック・オラクル〉遭難事故報告		5月P21
沖縄支部結成の経緯	清水栄太郎	6月P2
NORC沖縄支部長の抱負	城間祥行	6月P4
NORC沖縄支部の結成にあたって	新城哲男	6月P4
沖縄・東京レースに寄せて	小林和太郎	6月P5
水路協会の業務について		6月P28
ヘリコプター搭載型巡視船「うらが」	結 東好	6月P30
“青い海・白いヨット・港町鳥羽”	中村幸昭	7月P2
通信型受信機領布のお知らせ		7月P22
NORC関東支部フリート・キャプテン及びオーナー		7月P22
会議開催さる		7月P22
ヨット体験乗艇		9月P15
浦安地区の泊地対策に関して浦安町議会に陳情を行なう		9月P24
“緑あふれる海浜都市・浦安”におけるある泊地の現状	石井 孝	10月P20
ヨット等船舶局の運用について		10月P1
通信方法について		10月P2
NORCの皆様への御礼		11月P4
三浦市ヨットフェスティバル	岩井良浩	11月P6
トマホーク追悼式		12月P20

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

☆2728 POLESTAR フィシャー30 沼津市重須 9.14×7.62×2.90×1.29 矢嶋泰教／艇名の由来：ニス塗り、機関修理、艇内改造を中心としたヨット・ライフではあるが、いつも心の中にはヨット界の星であれと思いつつ北極星と命名した。／抱負：早く「また今日も整備ケ」とハーバーのおやじさんから言われたいになりたい。そして南の島々へのクルージングに夢馳せている。／クルー：厚生部航海課、矢嶋泰淳、今夜はどこの港で夕食にしようか針路をきめている。甲板部帆走課、矢嶋滋、ただ早く走ることのみ考えている、当艇むきのクルーか？ 艇内部機関課、志水宏、ヨットはセールで走ると言

いつも、機関の整備に余念のない男。／NORCへの要望：会友制度ができてとてもうれしく思います。これからも日本のヨット界全体のことを考えて発展されんことを望みます。

☆2731 BOTANY I ソレイユルボン 鑑摺港 8.00×6.20×2.78×1.50 井村春好、宮井将之、大年博、永井欽一、石田隆弘、松岡準二、中村公一。／艇名の由来：約10年前、メンバーが初めて海外にて、レースをしたのが、シドニー郊外のボタニー湾であった事から即決した。この艇名が浮ぶまではいろいろと悩んだものでした。／抱負：前艇のJOGは高齢だった為、ここ数年殆ど乗らなかったが、新艇になってからは休日の度に葉山の海に乗り出しています。クルージングを主体にスピンワークを練習して、たまにはレースに参加したい。その節はよろしく。／共同オーナー：38才の4児のパパから花嫁募集中の30才の独身(1名)まで計7名の日本航空YCの気の合った仲間達です。そのうちに潮気タプリの2世達を育てたい。／NORCへの要望：会友艇の参加できるレースが増えれば良いと思います。安全面に関しては、無線設備の充実に力を入れて欲しい。

2735 TRADE WINDS CLOUD NAK295W II 諸磯 8.92×7.24×3.07×1.75 阿部一時、三浦正之、奈良井佳洋、安藤嘉邦、太田雅裕、他5名(共同)／艇名の由来：いつかは、紺青の空、貿易風帯に浮かぶ綿毛ウサギのしっぽのような雲を見ながら豪快に帆走したいイメージから。[旧艇名：ピコピコ II & アフロス I 合体] トランサムには、南海の鳥“ボースン鳥”を描きました。／抱負：私達、レーシングにクルージングにと欲張り思考型。レース参加で、従来のマンネリ化を打破し、技術アップを計る。ファミリー・クルージングにより、家族間の付き合いを大切に、少しでも自然の中で生活する楽しさを学ぶ。／クルー：全員がオーナー兼クルーの電気および機械のエンジニアで、柳沢勝美、鎌田幸雄、鈴木利夫、柘植晴央、小山郁光、酒好きな仲間です。／NORCへの要望：免許制度に関する諸問題について、NORCの運輸省に対する陳情、折衝等、誠に苦勞さまで。この努力が早期に報われる事を陰ながら応援します。NORC主催の海技免状取得のための講習会にお世話になりたいと思います。

☆2737 MY WAY オーナー35 サントピア 10.5×8.70×3.55×1.8 織昭博／艇名の由来：いろいろ思案しましたが、これという名前が思い当らず、何んでもよからうと決心しましたが、「何んでも良からう」はいささか艇名としては不穏当と思い、GOING MY WAYのMY WAYと決めました。／抱負：別にありません。ヨットを買ったら必ずレースに出なければならぬ事もないし、さりとて毎週末クルージングを楽しまなければならぬ事もない、当分マリナーにくりつけておきます。／クルー：目下物色中。容姿端麗なる青年男女求む。／NORCへの要望：特に期待しておりませんが、これ以上ヨット遊びにお上の御意向や法律、規則なるややこしい箍

がはめ込まれないように。自然にヨットを楽しめる時代を出るだけ持続させて欲しい。一歩進めれば、海上保安庁の全船艇をNORCの加盟艇として登録せしめ、同じクラブの同じ目的を持つシーマンとしてやって行ければなーと思います。

2738 HIRO デュボアⅡ 徳島港 9.00×7.35×3.19×1.77 折原佳実／艇名の由来：息子の名前を取って命名。徳島ヨット界のヒーローでもありたいという願いもこめている。／抱負：秋にサントピアで行なわれるレベル・レースに出場したいと考えています。もちろん夏の阿波踊りレースには優勝したいと考えています。

☆2741 ザ・シングルハンダー2世 BW24C 兵庫県本荘Y.C. 7.49×6.10×2.30×1.55 寺岡俊司／艇名の由来：単独航海者の意。来年外洋横断をめざして準備中である。船体には英字で記名してある。／抱負：前述のように外洋横断のことしか頭にない。艇は帆走性能はもうひとつだが、現在の財力では次の艇は考えていない。古い船だが、きれいに手入れしていくつもりである。／NORCへの要望：石原氏に頑張っていたいて、世間のヨットに対する認識を高め、偏見を拭い去ってもらいたい。わがヨットクラブは艇数65艇。その中には先代の〈ロシナンテ〉等大型艇も数艇ある。努力のかいあって、土木事務所、県、海上保安庁もバックアップしてくれているクラブである。地道なローカル活動もNORCははじめヨットの今後の発展に役立つことを願っております。

☆2748 SERISSA Sloop 日産マリナー東海 7.53×6.00×2.66×1.50 小杉信之／艇名の由来：特になし。植物名(アカネ科はくちょうげ)、19f-JOGのJuker21号艇(昭和46~50年)より引きつぐ。／抱負：MCCの初期よりの会友なれど、レースには唯の一度も参加したことなし。くろうジンを忌避し、専ら好天に臨み快遊す。これからも安全をモットーにセーリングを楽しみたい。／クルー：同僚後輩の社会人のみ。常連5名。但し、来客多し。／NORCへの要望：いわゆるブルーウォーター派の御配慮も更に一段とお願い申し上げます。

☆2755 CHEERFUL II ヤマハ25II 伊勢湾マリナー 7.55×5.87×2.73×1.650 小川伸也／艇名の由来：快よい走り楽しい活動を期待して。辞書より引用した。I世はパワーボートでした。III世はディンギーです。／抱負：泊地である伊勢湾マリナーは名四国道富原橋の奥ですが、56年早々に四日市コンビナート西に移転しますので、みなさんぜひクルージングの途中に寄って下さい。将来クルーザー・クラブを作る計画です。／クルー：小川伸明、小川伸次、小川明美、樋口治明、横田シジ。

☆2756 KOTO II ヤマハ21S 伊勢湾海洋スポーツ・センター 6.43×5.30×2.48×1.30 鬼頭洋二、大野良三、奥田義昭、高村義治(共同)／艇名の由来：共同オーナーの頭文字です。

☆2759 IXORA II SK25 小網代湾 7.50×6.60×2.36×1.526 畑中洋二、／艇名の由来：ハワイに咲く花。

和名「サンタンカ」／抱負：進水後7年半。毎年夏のクルージングの目的地は常に式根島。しかしなぜか到達したのは唯1回。どういうわけか、途中でズッコケ、波浮どまり。今年は目的地を三宅島とし、何んとしても、式根島まではたどりつき、澄んだ小さな入江に、今1度アンカーを入れたいと思っている。

2765 OCEANID EXPRESS NAK295 日産マリナー 8.92×7.24×3.07×1.725 吉田節美／艇名の由来：独身クルーにとって唯一の美女が海の女神、オセアニッド。S級、BW-21、ニューオセアンと乗りつぎ、四代目を襲名したのが、エクスプレス。／抱負：木原氏の「豊かなマリナライフが満喫でき、しかもレースは一番」の甘言にて新艇が決定。レースへ、今以上に積極的に参加し、さらなる勝利の美酒に酔いしれたいと思います。／クルー：スキッパー、吉田貴彦。モスクワ五輪不参加を自主決定した470級、池田光男。プロカメラマンにてモデル兼任、鈴木貴志。ドラえもんを見てからハーバーに出動の後藤康夫。PRマン伊原正俊。そしてオーナーでもあり、FRPの専門屋吉田節美。以上6人の内4人が独身です。東海的女性ヨットマンの皆さん、ハーバーで見かけたら気軽に声をかけて下さい。

2771 シー・ドリンカー Sloop 高知港 10.27×8.07×3.28×1.80 森茂純／艇名の由来：陸では酒に酔い、海では波に酔い、一日中、何かに酔っていたい男達の集りという事で、この名をつけました。／抱負：沖縄・東京レースに胸をはって出場できる腕を身につけたい。／クルー：楠本清一、大東博美、神崎隆、片山照一、森岡信康、味元弁。

2772 KOMA I 木原30-R 沼津 8.92×7.24×3.07×1.74 田内一成、／艇名の由来：私の会社の名前「酒蔵駒忠」から駒をとりアルファベットにかえました。／抱負：ガンバリマス。／クルー：大学時代の同期と、会社の若手を育てたいと思います。

2775 LA-CHANTEUSE II ソレイユルボン 芦名グリーン・クラブ 8.00×6.20×2.78×1.50 高安博一／艇名の由来：〈LA-CHANTEUSE〉の意味はフランス語で「歌姫」で、艇名の由来はソニー副社長、CBSソニー会長でもある大賀典雄のレコード会社のヨットという事もあり命名。／抱負：土・日ヨットマン達の集まりですが、海とヨットの魔力にとりつかれた人間集団なので、精一杯頑張って各種ヨット・レース、催しものに参加してゆきたいと思っています。よろしく御願ひします。／クルー：録音課の鈴木、天野の名コンビ。そして歌謡曲宣伝担当でもあり、ヨット部宣伝部長猪原、そして女性クルー、小柳、坂口です。／NORCへの要望：レーティングや天測の講習会、特殊無線の勉強会等の回数をもっと増やしてほしい。

2776 南陽 ビオニール 鳴尾港 8.7×7.25×3.00×1.6 矢橋和重

2778 BLUE MIST ヤマハ21C 油壺ヨッテル 6.45×5.30×2.48×1.30 塚本興浩、辻俊郎、辻哲郎(共

同)／艇名の由来：この艇のGODFATHERはボストン出身のSAILERです。ひじょうにセクシーな名前とのこと。／抱負：全員NORC主催のレース等にどしどし参加したいと考えております。

2388 KAZU Sloop パールアイランド 12.9×11.0×3.96×2.20 有田一郎、鈴木鉄也(共同)／抱負：どしどしレースに出場して、大いにレースを楽しんで行こうと思っています。次の目標は次回のパンナムに出たいと思っています。／クルー：前ホランド1tのクルーに若手を入れて活気をつけがんでいます。／NORCへの要望：地方のフリートではレース運営のための費用も出ない現状なので、もっとフリートへの置付金を多くして運営が少しでも楽な様にしてほしい。

2549 HAMEGGS クルーザー 油壺ヨッテル 6.80×2.50×5.70×1.25 川瀬治郎、黒柳文昭、味岡成明、天野秀明、福田恭、盛岡康次、佐藤治郎(共同)。

2583 ENDSVILLE III ヤマハ30 西宮マリーナ 8.97×7.20×3.23×1.75 前田一八／艇名の由来：the greatest, the most wonderfulの意。数多くスポーツをした中でヨットが最も素晴らしいのでこの名をつけた。初代艇名は「スピカ」二代目「ユウカリ」現代三代目。／抱負：ニュージーランドのヨットハーバーで静かに浮ぶ白いヨットを見、怒涛に立向う勇猛果敢なヨットを見て、まさしくこれ以上のものはないと知ってから早や7年。琵琶湖では飽き足らず、大阪湾西宮に出て、大海との接触をもったが、ヨットを早く走らせることの難かしさに頭をうち、目下基礎から特訓中。少しでも早くヨットを走らせたい。／クルー：岸三郎：最年長だが一番番いと自負する万能スポーツマン、無線、天測にかけては右にでるものなし。西井謙次：No.1 フォアデッキマン、強風になる程ファイトが出て来る。ヨットと油絵を趣味とする独身27歳。清水高雄：独身27歳、No.2 フォアデッキマン、ヨットのスケジュールに合わせて仕事をするヨット狂い。ナナハンをとばしてクラシック音楽を好む。谷口国男：雑用係、なんとなくいないと困る男。中国誉之：柔道4段、ウィンチマン。いかなる強風でもウィン

チがいらない位の力持ち。動きが悪いが重要なバラスト。23歳独身。前田勝典：オールラウンドにこなす貴重な存在。

2631 有舵有途II ヤマハ25II 柏崎港 7.55×5.87×2.73×1.65 中村一夫、村山磯嗣、矢代昭晴、吉野明雄、渡辺憲一(共同)／艇名の由来：船は小さくても、世界に一つしかない艇名をと考え、上代の名もなき歌人達「東歌人」から「UTAUDO」と命名(田舎者達程の意味)その後「有舵有途」とわりやりアテ字をして現在に至っております。／抱負：暇と〇〇を作って、気ままに遠くの海へ出かけた。



編集後記 オフショアの編集を3年半もの長い間やっていた福本さんが京都へ転居されました。細かい仕事を、女性らしい繊細さで、スッキリとセンスのある雑誌にして下さった福本さんに心から尊敬と感謝を申し上げます。

代って今月号より武藤という女性クルーを伴ってオフショア号に乗りこみました。未だ不馴れの為、多少ラフな帆走になるかも知れませんが、一生懸命やらせて頂きますので、皆様のいっそうのご協力をお願い申し上げます。(相田栄一記)

OFFSHORE 第68号 昭和55年12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 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 廣済堂印刷株式会社

一級小型船舶講習会

NORC会員には講習料、日程等を考慮しております。
合格率の高い、短時間で低価格の当教習所を御利用下さい。

学科2日間、実技2日間(非常に内容の充実した講習会です)

費用 NORC会員は 62,000円~90,000円

※近畿圏外の会員には特別便宜を計っております。

※近畿圏の方は3名以上のグループ割引制度あり。

詳細・カタログの請求は、

近畿小型船舶教習所まで

〒656 洲本市上物部2-6-30
TEL. (07992) 4-1600