

Offshore 5

1981

掛
法
人 日本外洋帆走協会発行No. 73/200円

昭和56年 5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

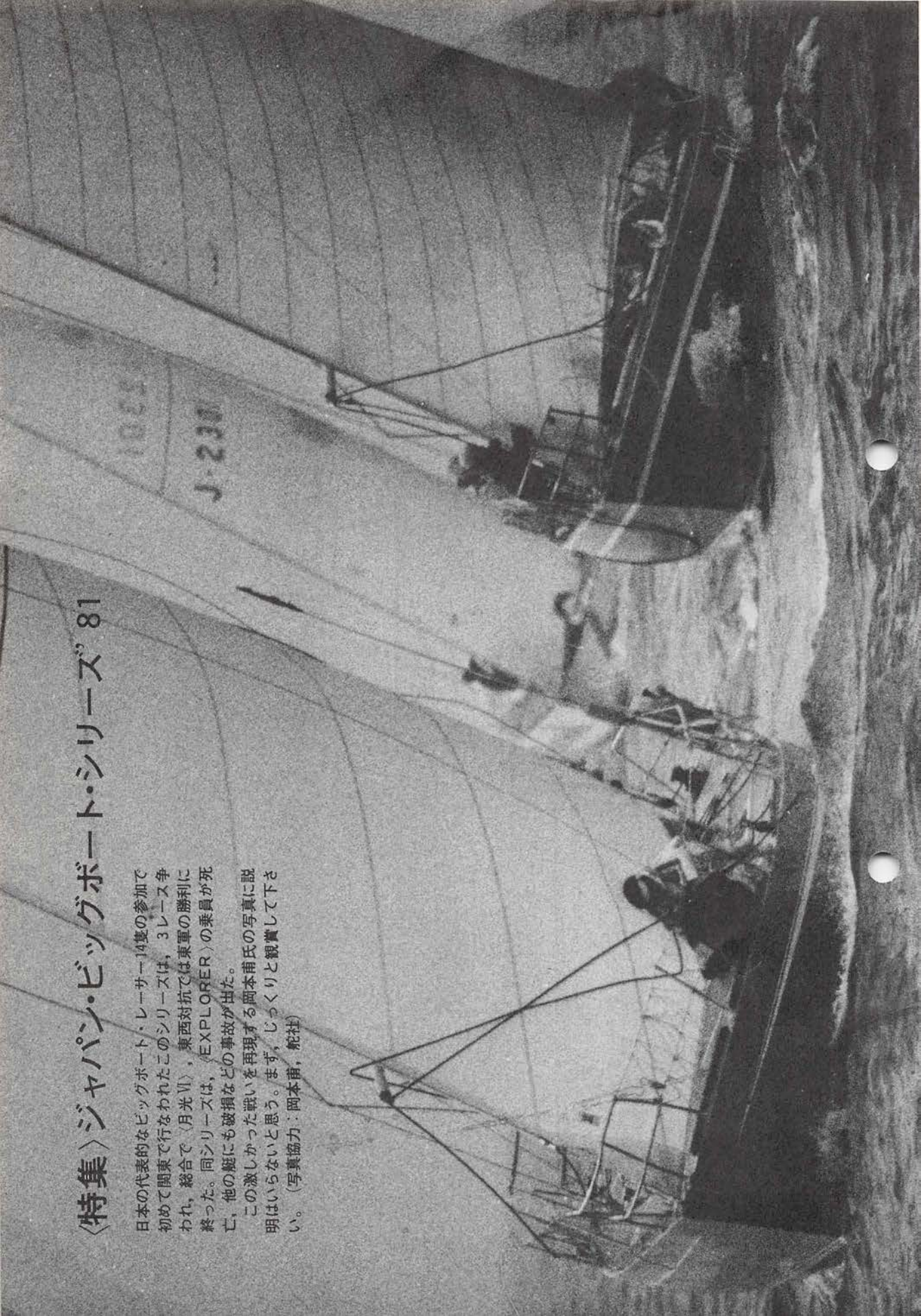


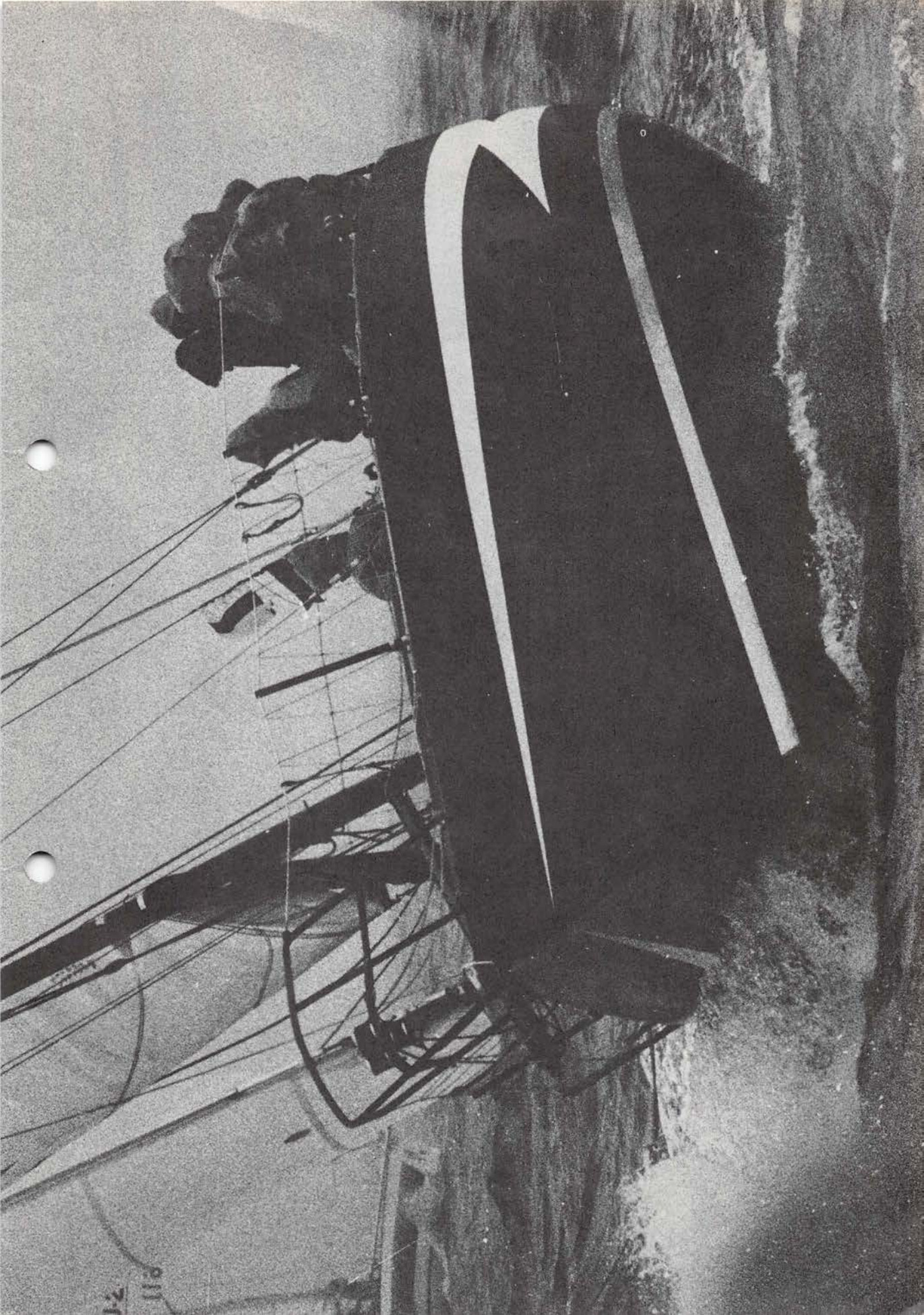
初島レース、スタート数分後
撮影＝西村一広、提供＝舵社

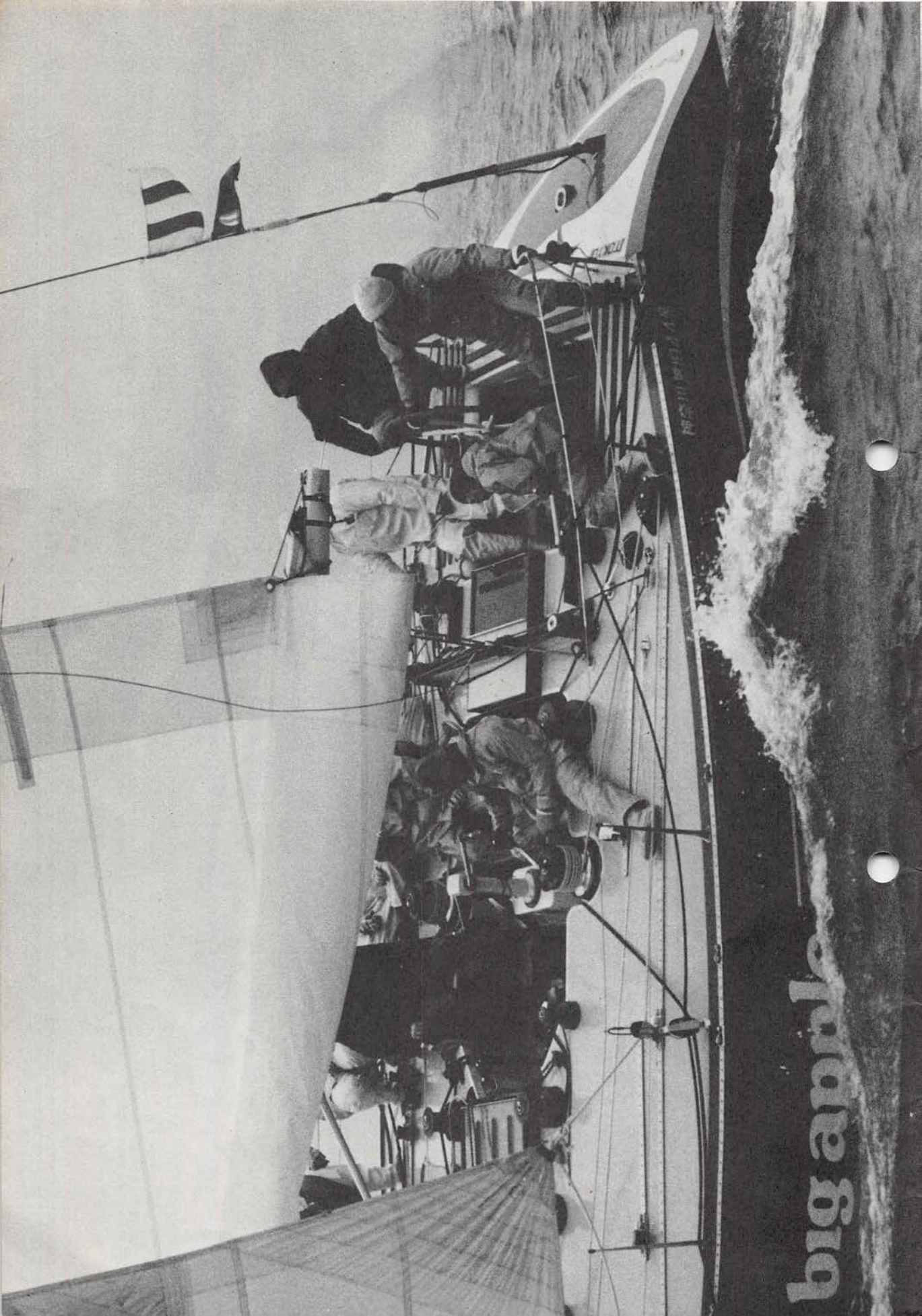
〈特集〉ジャパン・ビッグボート・シリーズ” 81

日本の代表的なビッグボート・レーサー14隻の参加で初めて関東で行なわれたこのシリーズは、3レース争われ、総合で〈月光VI〉、東西対抗では東軍の勝利に終わった。同シリーズは、〈EXPLORER〉の乗員が死亡、他の艇にも破損などの事故が出た。

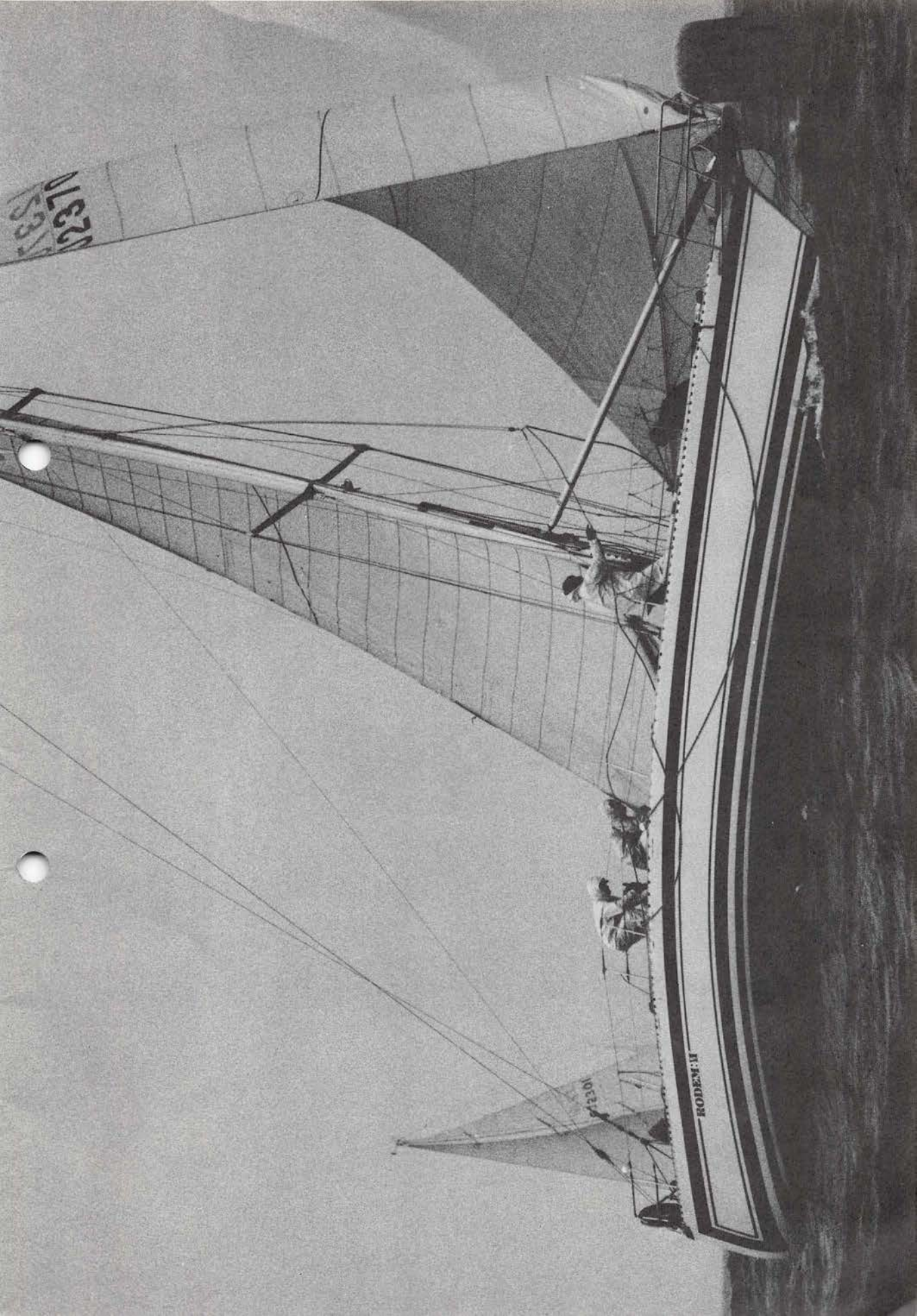
この激しかった戦いを再現する岡本甫氏の写真に説明はいらないと思う。まず、じっくりと観賞して下さい。(写真協力：岡本甫、舵社)

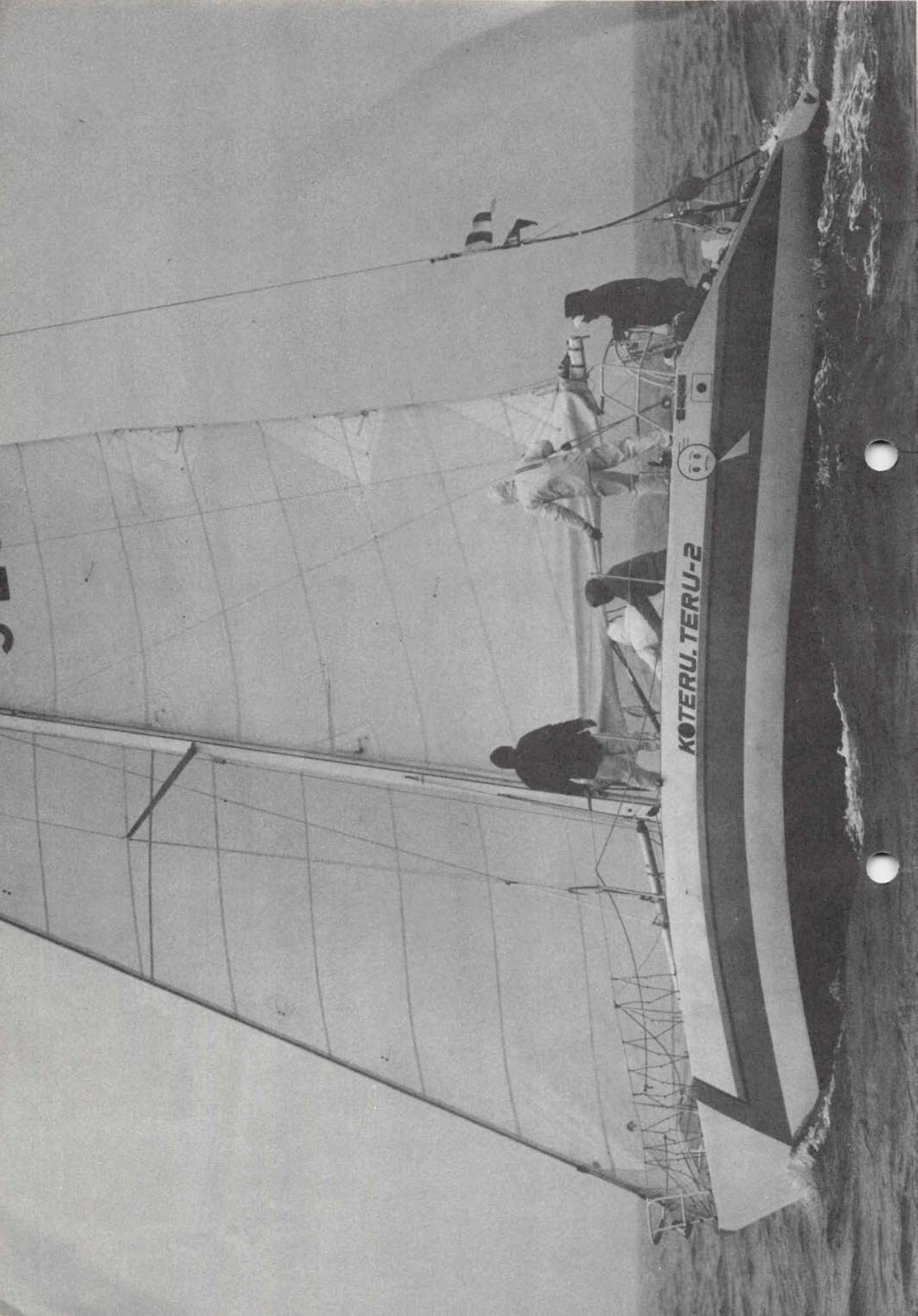






big apple







ヨットレースの極限を求めて

シリーズ'81実行委員会委員長 松田 榮夫

スポーツというものはやればやるほど難しく、極限が深ければ深いものほど面白いといわれる。

小型艇は別としてヨット後進国といわれ、学生ヨットと一部高所得層の趣味者との結婚といわれてきた日本のヨットも、西欧的發展過程とは全く別の道ではあるが、着々と世界の水準に近付きつつある。

ヨットレースの極限は何といってもアメリカンカップであり、12メートルは科学とスキルの粋、経済力の集中度、1チーム125万ドルのレースとしてこれに出るものはないが、このレースは二杯だけのスクラッチレースであり、しかも三角レースだけである点、本来のヨットレース（大はティクリッパーのクルーズレース）のような壮大さに欠ける。

この点アドミラル・サザンクロス・SORCはあらゆるビッグボートを集めてクリッパーの歴史を継いだ総合レースの極限ということが出来る。日本でも何時の日かこの種のレースを主催出来るヨット先進国の仲間入りをしたいものである。

日本でもささやかながら過去2回アドミラルに艇を出し、皆個人の力でサザンクロスやSORCに参加して来たが、今年からはこれらの艇をNORCの公認の下にオルガナイズし、この3月第1回（レースとしては3度目）の選抜レースを相模湾で行なった。

レースは全く天候に恵まれず4レース予定した三角も、3レース、4レースは春一番に災いされて出来ず、参加者にとって腹一杯レースを楽しめなかった無念を残し、来年のレースは期日の選定がシリーズ運営の最大の要素であることを全員に認識せしめた。

しかし関西・関東の親交を進め、お互いの理解を深め、来年はもっとやろうと心を共に出来たことはシリーズ最大の収穫である。

レース結果についてはヨットレースの定石を忘れ、一人別に突っ走ったり、ルールすれすれをやる小型用のレーサーや、売らんかなのスタンドプレーヤーの艇は緒戦で消え、1レース1レースを大切に安全着実にポイント上げた艇が優勝、1位より3位までを占めたことはまことに嬉しく、ヨットレース本来の姿を見せてくれた彼等を祝福したい。

また、ホストヨットクラブシーボニアが社始まって以来の、努力と歓迎を示し、主催者の面目を維持出来たことに感謝したい。

最後に我々ビッグボートのオーナーは次のことを申し合わせて散会した。

1. ビッグボートオーナー会議をオルガナイズし、各艇の親睦を深めると同時に技量を上げ、世界レースにも挑戦する。
2. ビッグボートオーナー会議は資金面、運用面で常時自主独立であり、NORCに公認されると同時にNORCを小さな政府として利用してゆく。
3. ビッグボートオーナー会議は安全対策に最も留意し、神風レジャーといわれないためにも最初の企画に囚われず、安全を期し、官製の安全規則も大切だが、真の安全に力を入れ、新鋭機器の採用、安全情報の交換を積極的に行なう。

なお、期間中落水事故にあわれた方に対し、実行委員全員衷心より哀悼の意を表し御冥福をお祈りする。

ジャパン・ビッグボート・シリーズ'81レース成績表

登録No.	艇名	艇種	オーナー名	所属フリート	Rat. (ft)	T. C. F	総合	
							得点	順位
2400	月光 VI (G)	KIH39	並木茂士	油壺	30.4	0.8114	45½	1
2777	光 (H)	TAK40	砂田信一	シーボニア	30.5	0.8123	43	2
2301	KO-TERU-TERU (K)	KIH42	山口照雄	西の宮	32.0	0.8257	42	3
2333	TOGO VII (T)	HOL41	山田東吾	西の宮	30.4	0.8114	41	4
2477	朝鳥 (A)	DUB37	田村慎一	五ヶ所	27.6	0.7854	40¼	5
2306	ROCINANTE (R)	DOU42	大口一英	シーボニア	31.9	0.8248	38	6
2299	BIG APPLE (B)	HOL44	松田榮夫	シーボニア	34.5	0.8474	33	7
2558	VIND 7 (V)	DOU43	小林義彦	東海	33.6	0.8397	31	8
2611	雲柱 (U)	YOK40	佐々木研一	油壺	30.1	0.8086	29¼	9
1616	裕明 (Y)	S&S44	佐々木史郎	シーボニア	31.9	0.8248	26	10
2370	RODEM VI (RD)	T&P44	戸田浩	シーボニア	36.4	0.8633	18	11
2112	FUJI III (F)	FRE45	藤本達雄	シーボニア	35.9	0.8592	14	12
2235	NOMI III (N)	DOU42	野村侃	西の宮	32.8	0.8327	10	13
2528	EXPLORER (E)	HAY34	関壮好	横浜	29.5	0.8031	8	14

第1レース マーク回航順位 (修正)

3月14日 0800

順位	第1マーク	第2マーク	第3マーク	第1マーク	第3マーク	第1マーク (フィニッシュ)	艇名	所要時間	着順	修正時間	得点
1	U	U	U	U	U	U	雲 柱 (U)	2.42.53	3	2.11.42	14½
2	V	B	V	V	B	B	BIG APPLE (B)	2.39.41	1	2.15.18	13
3	B	V	B	B	R	V	VIND 7 (V)	2.42.18	2	2.16.17	12
4	A	A	A	R	V	H	光 (H)	2.48.43	7	2.17.02	11
5	R	R	R	A	A	A	朝 鳥 (A)	2.54.54	10	2.17.21	10
6	RD	H	H	H	H	R	ROCINANTE (R)	2.47.38	4	2.18.15	9
7	H	RD	RD	K	K	K	KO-TERU-TERU (K)	2.47.39	5	2.18.25	8
8	N	N	T	Y	Y	Y	裕 明 (Y)	2.49.51	8	2.20.05	7
9	Y	Y	Y	N	T	T	TOGO VII (T)	2.52.59	9	2.20.21	6
10	G	T	G	T	N	G	月 光 VI (G)	2.58.00	11	2.24.25	5
11	T	K	K	RD	RD	RD	RODEM VI (RD)	2.48.29	6	2.25.27	4
12	K	G	N	G	G	N	NOMI III (N)	3.02.48	13	2.32.13	3
13	E	E	E	E	E	E	EXPLORER (E)	3.13.23	14	2.35.18	2
14	F	F	F	F	F	F	FUJI III (F)	3.02.25	12	2.36.43	1

第2レース マーク回航順位 (修正)

3月14日 1230

順位	第1マーク	第2マーク	第3マーク	第1マーク	第3マーク	第1マーク (フィニッシュ)	艇名	所要時間	着順	修正時間	得点
1	U	A	A			A	朝 鳥 (A)	1.56.27	9	1.31.27	14½
2	V	H	H			U	雲 柱 (U)	1.53.19	1	1.31.37	13
3	B	U	U			G	月 光 VI (G)	1.54.49	4	1.33.09	12
4	T	R	G			T	TOGO VII (T)	1.55.14	6	1.33.30	11
5	A	G	T			H	光 (H)	1.55.35	7	1.33.53	10
6	G	K	R			R	ROCINANTE (R)	1.54.24	3	1.34.21	9
7	Y	T	K			K	KO-TERU-TERU (K)	1.55.04	5	1.35.00	8
8	H	RD	Y			V	VIND 7 (V)	1.55.45	8	1.37.11	7
9	K	Y	E			RD	RODEM VI (RD)	1.53.31	2	1.37.59	6
10	R	E	RD			Y	裕 明 (Y)	1.59.14	11	1.38.20	5
11	E	F	V			E	EXPLORER (E)	2.03.15	12	1.38.58	4
12	RD	V	F			F	FUJI III (F)	1.58.20	10	1.41.40	3
13	F	B	B			B	BIG APPLE (B)	2.33.56	13	2.10.26	2
							NOMI III (N)	DNC			1

第5レース マーク回航順位 (修正)

3月21日 0800

順位	初 島 (90°)	大島竜王崎 (0°)	フィニッシュ	艇名	所要時間	着順	修正時間	得点
1	T	T	G	月 光 VI (G)	16.48.41	3	13.38.26	28½
2	B	H	K	KO-TERU-TERU (K)	16.32.35	1	13.39.34	26
3	K	A	T	TOGO VII (T)	16.51.58	4	13.41.06	24
4	G	K	H	光 (H)	17.01.12	6	13.49.31	22
5	R	B	R	ROCINANTE (R)	16.53.43	5	13.56.06	20
6	A	G	B	BIG APPLE (B)	16.32.52	2	14.01.21	18
7	N	R	A	朝 鳥 (A)	17.54.40	7	14.04.02	16
8	V	N	Y	裕 明 (Y)	18.19.54	10	15.07.11	14
9	H	V	V	VIND 7 (V)	18.07.51	9	15.13.28	12
10	RD	RD	F	FUJI III (F)	18.05.13	8	15.32.25	10
11	F	Y	RD	RODEM VI (R)	19.16.54	11	16.38.45	8
12	Y	F	N	NOMI III (N)	20.26.44	12	17.01.30	6
				雲 柱 (U)	DNC			2
				EXPLORER (E)	DNC			2



総合優勝の〈月光VI〉

ビッグボート・レースに優勝して

並木茂士

1979年のアドミラルズ・カップに向けて国内予選を関西ヨットクラブが主体になり、西宮およびサントビアで開催され、これに当初は半分ヒヤカシのつもりでの参加が、いつのまにかアドミラルズ・カップの代表艇の一つになり、急ぎ新艇を木原氏に頼み、2カ月足らずで完成、レースにノゾミました。

このレースが口火となり、私達と関西のオーナー諸兄と話し合い、昨年春、サントピアマリーナ主催のビッグボート・レースが開かれ、幸い〈月光〉六世が優勝しました。その折、2回開催されたのにもかかわらず、関東からの参加が少なく、次回はぜひ関東で開きたいとの大儀見氏等、NORCの幹部諸氏の熱望により、本年は3月14日、15日、21日、22日に相模湾で開かれ我々の〈月光〉六世が連勝させていただきました。

我々としては当時のコンディションは決して良くなく、私をはじめクルーのほとんどが本年最初のレースであり、また、艇のチューニングに至ってはマスト・ステップが35mmも移動していたのにも気付かず、以前の良く走った時のセール・カーブが出ず、戸叶君を悩ませました。実際のところ、第1レースを練習のつも

りで出ましたが、やはり大幅に下位の10位でした。第2レースに入って、多少クロズホールの走りが良くなり、上位進出に望みが持てるようになりました。しかし、第3、第4レースはノー・レース、第5レースはそれまで第1位で絶対本命の〈雲柱〉が船体事故のためレースに出場出来ず、全艇に優勝のチャンスがおとずれ、我々は初島から大島まではまああの走りでしたが、大島廻航以後の上りレグ、No.3 JIBと2ポイント（この組み合わせが最高）で一気に上位でフィニッシュ。1分前後の差で優勝でき心から喜んでおります。

昨年夏以後の〈雲柱〉の走りはすごく、佐々木オーナーおよびクルーの皆様には本当にお気の毒に思っております。一日も早くあの勇姿を見せて下さい。

第4レースに関して、亡くなられた〈エクスプローラー〉の清水君の冥福をお祈り致します。我々がスタート海面に到達した時、あまりにも風波が強く、風上ヘスタートができないと判断し、我々は独自で引き返えしましたが、途中、スタートラインに向う〈エクスプローラー〉とすれ違い、あれが我々の見た最後の清水君だと思つて本当に残念でなりません。

乞う御期待！ 〈光〉

服部 一 良

あれよあれよという間にシリーズは終わってしまった……正直な実感はこんなところである。何しろ進水から第1レースの間には、ウィークエンドは二回だけしか廻って来なかったのだ。気持は高ぶったままで、オロオロ、あたふたしてる間に、僅かな時間は瞬間に過ぎてしまい、本番が来てしまった。

結果は各レースを4位、5位、4位と余り目立たない謙虚な位置につけて、可もなく不可もないところであったと思う。それでいて総合2位とはいささか出来過ぎて面映ゆい。だが、各艇の累係得点をよく見れば上位はまさに一点きざみの大接戦であり、あらためて恐い世界に仲間入りをしてしまったなど、震えが来てしまう。

これからもこのキビシーところに留まる限りにはそれなりの覚悟が必要なようで、この意味では今回のシリーズレースに参加して大変な勉強をさせていただいた。

いろいろと沢山あるけれど、何といっても最大なところは乗り組み員のレベルの問題であろう。当たり前だが、ちょっとしたヘディングミスやセールハンドリングのもたつきが、てき面に成績にひびいて来る。他艇のクルーの意気込みを見て、また、実際の動きを見せつけられて、このあたりは身に染みて痛感せざるを得なかった。

今や〈光〉チームは、結成以来早くもマルマル三年目に入り、この間、限りなく優しいオーナーとスキッパーに慈まれて、チーム全員が優雅にしてひよっとしたら軟弱。仲良き事最高にしてひよっとしたら甘っ

たれのオンブにダッコ。いわば温室育ちの気構えからしてヒョロヒョロに成り果てたきらいが否めないようである。

したがって、当チームは艇をすべらすのは艇のポテンシャルやセールの良否ウヌンはさておいて、所詮は人であるとの大原則を今さらにして恥ずかしいのだが、徹底的に再認識させて、チームカラーをナカヨシクラブから戦闘要員集団に大変身させるために、思いきった大英断を迫られていると思う。多少のあつれきは正直にいつてあったのだが、その具体策として、ごく最近、刺激的で有能な人材をチームに迎える事にした。我と思ひ、レースに対応するそれなりの自負をお持ちの方は、ぜひ連絡して欲しい。

なお、この問題提起のいい出しっぺは当方でもあり、チーム一新後の陣容には、こちらの席が無くなりそうな気配である。今まであまりにも居心地が良すぎて、ヌクヌクしていたのはこちらも同罪であり、最年長クルーとしての責任は当然に感じている。

そこをお願い！ もしそうなったら、どこかの艇で拾って下さい！ 残念ながら一流といいきる自信は持てないが、二流の上の部位のタクティシアン・ナビゲーターはまだまだ努まるつもりです。

事務局に急がされて時間がなく、何を書いているのか分らなくなったけれども、ともあれこれからの〈光〉はコワイお兄さんも乗り組んで、オーナーの目付きもガラガラと一変して、あれよあれよと走るのは間違いないようで……。

乞う！ 御期待！

2位の〈光〉



チーム〈雲柱〉かく戦えり

中谷輝彦

チーム〈雲柱〉は昨年パンナムを戦ったあと、次の目標をこのビッグボート・シリーズにおいて勝つべく計画を進めた。我々は目標を絞ってそのためにはどうするべきか計画性を持たせることによって、より速く走ることが出来ると考えている。

チームメンバーについて、チューニング、船の整備、練習と具体的には小網代カップを終了してから動き出した。チームメンバーについては前回のパンナムのメンバーを主体に、今回の我々の主要目標である'82パンナムチームの母体となるべく集まった仲間、仲間であり、永くチームの一員になることがチームワークの必要条件であると思っている。構成は世界に通用するチームを目標に、佐々木オーナー以下、スキッパーは中谷、ヘルムス&セーリングマスターに小松、セールトリマー菊地、ボースンは関山、コックピットにソリングの日高、花岡のパワー、ナビゲーターに石川、バウデッキに安井、高城という強力な布陣である。

チューニングについてはパンナム以来変えていない。走り込んだすえにやっと見つけたポイントで、ベストチューニングだと思っている。しかし軽風対策としてパワーアップを計ることが必要であった。インナーバラストを200kg下ろし、セールエリアを拡大する計画で検討したが、他のライバル艇のレーティングを考慮してインナーバラストのみ下ろし、レーティング30.1ftで戦うことにした。整備はパンナム終了後回航、トス島レース、フリート対抗レースとかなりの帆走距離を走っている、ランニンググリギン、スタンディンググリギンを中心に一新し、つまらない整備不良でリタイアしては何もならないので徹底して行なった。

ビッグボートレースが近づくにつれて、他のレース艇も練習に、整備に、熱が入ってきた。佐島沖のブイでは5~6艇集まり、マーキング、ジャイビングの練習を行ない、上りのスピードを競うなど、今までには見られなかった光景で、いやがうえにも盛り上がり、これを機会にレベルアップがはかれることは間違いないと思われた。新しい活動が始まったような軽い興奮を感じた。レースが近づき、関東の新艇〈光〉、中部の〈VIND 7〉、関西の新艇〈TOGO〉も練習に加わり、走りくらべをする。さすがに〈ビッグアップル〉の走りは鋭いし、〈VIND 7〉も調子を上げてきている。〈光〉、〈TOGO〉は新艇なので、内にパワーは秘めているもののチューニングには残念ながら時間が足りない。〈雲柱〉は型どおりの練習にスタート練習をして万全な態勢でレースにのぞんだ。

レース当日はそれまでの好天がうそみたいに、あい

にく雨模様で見通しが悪く、マークを見失って、オーバーセールしないように神経をくばったが、やはりオーバーセールしてしまう。第1レースは上りのスピードが素晴らしく着順3位、修正1位となった。第2レースは最悪のコンディションで、各艇マークを見つけるのに苦勞し、順位も入れ替わったが、ロスタイムも最少限に、修正で〈朝鳥〉に10秒差で2位になり、次のレースへ希望をつないだ。翌日3月15日は〈雲柱〉にとって運命の日であった。第3レース中止後、第4レースのスタート海面は大西で吹き荒れていた。その中で突然艇に異常を感じ、航行不能になってしまった。強風、波浪、リショアーという条件の中でラダートラブルを起こし、舵が艇体に対して真横に向いて固定されてしまった。〈コテルテル〉、〈はまゆう〉の必死の曳航にもかかわらず、ライフラフトで退船、座礁というまったく残念な結果となってしまった。〈雲柱〉チームが冷静で全員陸に上がったのも、船がそばにいたこと、陸で多くの方々が見守り救助活動を行ってくれたからだ大変感謝しております。我々も曳航、アンカー、ライフラフトと一つ一つ落ちついて作業していたが、自然の猛威の中で「こんなはずではない」ということばかりで海の恐さをあらためて知りました。これからは十分なアンカーラインとアンカーチェン、大きなシャックル、各人に合ったライフジャケット、ハーネスを装備し、ライフラフトは自分たちでふくらまし、確認した上で使用したいと思っています。

幸い〈雲柱〉の損傷も直る程度でおさまリ、助かりました。〈雲柱〉は名艇だと思っています。プロトタイプのテストボートとは異なり、オーナーおよび我々乗り方の意志を十分にくみとられた設計思想のもとに設計され、良いクラフトマンシップをもって作られた船で、我々はその計画に、建造に応えるべくチームを作り、走り込んでいただけに、残念な事故でした。我々はそういうふうに作り、乗ることで船と一体になるような心がけています。ラダーはこれから調査しますが、我々の意志が十分に汲み取れないまま作られたのではないでしょう。

我々は船を修復して再度来年のパンナムに挑戦します。今までより安全面を追求し、より改良を加え、チームワークはそのままにデビューする予定です。今まで密度濃く練習し、走り込んだデータを財産に、ワンオフ艇のチューニングに、また、船の性格が若干変わって苦勞するかもしれませんが、チームとしてベストをめざします。最後に今回の事故で、温かい救助活動をしてくださった方々に厚く御礼を申し上げます。



ビッグボートクラブ結成

シリーズ'81実行委員会 関山光二

関東水域で初めて開催された第3回ビッグボートシリーズが、何はともあれ終了しました。最悪ともいえる気象条件にたたられ、大会期間中1名の尊い命が失われ、艇が一隻大破するという事故もあり、決して“成程に”終了したとは言い難い結果となってしまいました。しかしながら事故を含めて今大会から得られた貴重な経験は今後のビッグボートクラブの発展の上で、大変に大きいものであったと確信しています。

今大会における最大の収穫は、大会運営上の重要な項目についてほとんどすべてが実行委員会の合議の上で決定され運営が行なわれたことです。この実行委員会はビッグアップルのオーナーである松田氏を委員長として、参加各艇のオーナーを中心に構成されています。事故が起きた直後にも、すみやかに実行委員会を招集し、以後のレース運営についての問題点を摘出し、一つ一つ解決していくというやり方をとりました。それが結果として、参加各艇のレースへの参画意識を高めることになり、このことが誰からともなく言いだした“ビッグボートクラブの発足”へとつながっていく足がかりとなったわけです。

以下に、去る3月20日に行なわれたビッグボートオーナー懇談会に於て、各オーナーから出された意見を列記してみます。

●ビッグボートのオーナーはその艇の性格からして、短時間で船を手離すことは少なく、それだけにたとえ各オーナーが日本全国に散らばっていても、年に1回か2回集まって楽しくレースを行ない、腕をみがきあうというのは素晴らしいことだと思う。是非このシリーズをそういう意味で育てていきたい。また、社交的な場としても、ある程度格式のあるクラブとしての性格を維持したい。

●ビッグボートのオーナーは単に船を持っているというだけでなく、トップレベルのレーシングクルーザーのリーダーシップをとるべき立場にあるという自覚を持ち、各オーナー自らがレースの運営を含めたすべての面における強大な権限と、履行すべき義務をあわせて持つべきである。

●基本的には良いレースをやりたいということにつきる。良いレースとは国際レースに比しても恥じることのないレース運営と、所詮は“遊び”であるという事実の上にたった充実した内容である。そのためにはクラブのメンバー全員の合意により、強力なスタッフでレース委員会を構成し、パーフェクトなレース運営を行なうといった方法をとる必要がある。

●ビッグボートのトライアングルレースを中心としたシリーズレースの運営は大変なことではあるが、その積み重ねによってこそ参加艇のレベルの向上があり、ひいては国際レースへのナショナルチーム派遣といったことにつながっていくのだと思う。そして、そうなった場合の各艇間の情報交換、協力体制が今後不可欠のものとなっていくであろう。

皆さん一人一人がそれぞれオーナーとして、また、一人のヨットマンとして、独自の考え方をお持ちなのは当然のことですが、そうした意見の中の最大公約数は、この素晴らしいシリーズを是非続けていきたい、それも非常にレベルの高い、国際的にも十分通用する内容のレースとして育てて行きたいということと、お互い腕を競い合うヨット仲間としてのハイクオリティなクラブを作り、情報交換の場として、意見交換の場としてのクラブライフを楽しもうではないかということだと思われます。

この文章が活字となって皆様の目に触れる頃には、会の規約も決まり、一応クラブとしての体裁もとのえられているはずです。今後クラブ発展の上で、現在ビッグボートをお持ちの方、これからお持ちになろうという方、一人でも多くの方々が入会され、組織を盛りたてていくことが一番だと考えております。

なお、今後はビッグボートシリーズ'81の実行委員会および事務局は発展的に解消し、ビッグボートクラブの組織として生まれ変わる予定です。組織の内容、クラブの規約等決まり次第、この誌面に発表させていただきたいと思っております。最後に今大会にご協力いただいた関係各位にこの誌面をお借りして深くお礼申し上げます。

東京ボートショー

さる3月25日～29日の5日間にわたって、東京・晴海で、第20回東京ボートショーが開かれた。ショウ全体の印象は、'70年代のオイルショック以前に見られた熱気と華やかさは影をひそめた感じで、ショウ前半のウィークデーは、一沫のさびしささえ感じられた。

しかし、後半のウィークエンドには、入場者の数も増え、今年のシーズンの開幕をつげるにふさわしいにぎわいを見せた。

会場に展示されていた外洋ヨットをスナップしたものがこの写真だ。



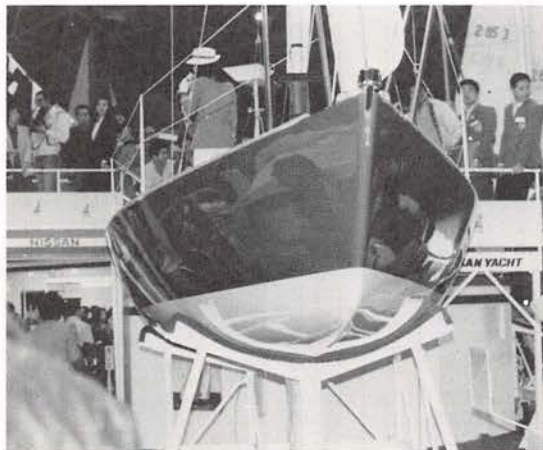
小松ヨット講座は満員の人気



ヤマハ 26C (ヤマハ)



ヤマハ大型艇



J-24 (ニッサン)



ソレルボン (ニュージャパン・ヨット)

1981年 初島レース

撮影：西村一広／提供：舵社



微風の中でスピンのスタート

NORC 1981年度

初島レース成績表

帆走委員長 鶴飼 恵

クラス 順位	セール 番号	艇 名	TYPE	初島回航	フィニッシュ タイム	着順	所要時間	T C F	修正時間	総合 順位
I	2112	FUJI III	FRE45	17:17	22:27:23	3	11:27:23	0.8575	35,366	26
	2370	RODEM VI	T&P44	17:31	22:30:13	4	11:30:13	0.8541	35,371	27
	2299	BIG APPLE	HOL44	16:55	21:59:09	1	10:59:09	0.8440	33,379	11
II	2777	光	TAK40	17:34	22:26:25	2	11:26:25	0.8114	33,418	12
IV	1376	MARTHA	BW33	18:15	23:52:16	17	12:52:16	0.7406	34,316	19
	1555	TILDE II	N320	17:45	23:29:39	11	12:29:39	0.7489	33,685	15
	2220	慎記郎	HOL33	17:26	22:48:45	5	11:48:45	0.7620	32,404	3
	2432	BLUE NOTE	F920	18:30	23:47:31	14	12:47:31	0.7396	34,059	17
	2512	雪風 III	Y33	18:30	0:33:25	27	13:33:25	0.7458	38,219	34
	2620	SEA HEIL VI	DOU34	18:00	23:15:16	6	12:15:16	0.7560	33,352	8
	2690	くろしお III	NAK33	17:31	23:15:45	7	12:15:45	0.7540	33,285	7
	2713	CAVOK II	GRA34	18:30	23:38:50	12	12:38:50	0.7550	34,375	21
	2640	青海波	KIH33	17:30	23:19:47	9	12:19:47	0.7570	33,601	14
	610	飛車角 II	W36	18:50	01:18:27	31	14:18:27	0.7385	38,038	32
V	1199	NEO PATHOS	YOK28	18:47	01:37:25	34	14:37:25	0.7139	37,583	31
	1897	TORNADO II	GS30	18:20	0:38:31	29	13:38:31	0.7248	35,596	28
	1910	SERABI	DOU30	17:35	23:39:23	13	12:39:23	0.7269	33,120	6
	1960	HIPPO	GS30	17:45	23:50:52	15	12:50:52	0.7215	33,371	10
	1992	DOLLY-I	ELV32	17:52	23:29:22	10	12:29:22	0.7161	32,197	1
	2050	EXCEPT ONE	N300	18:20	0:14:42	22	13:14:42	0.7258	34,608	22
	2129	SYLPHIDES-II	NOL30	18:45	0:17:52	24	13:17:52	0.7083	33,908	16
	2234	桃李 II	DOU30	18:30	0:07:38	19	13:07:38	0.7237	34,201	18
	2279	CHUBURINKO V	DOU30	18:45	0:12:43	20	13:12:43	0.7215	34,317	20
	2282	POINCIANA	BW30	17:50	23:51:14	16	12:52:16	0.7226	33,482	13
	2371	DELPHNA	DOU30	18:30	0:18:23	25	13:18:23	0.7226	34,615	23
	2600	KARASU	TAK31	17:25	23:16:19	8	12:16:19	0.7322	32,348	2
	2616	JE REVIENS III	NAK295	18:28	0:14:40	21	13:14:40	0.7269	34,659	24
	2677	GREAT PEOPLE	NIC30	18:40	0:47:17	30	13:47:17	0.7301	38,052	33
	2160	BUN BUN	HB26	18:20	0:35:50	28	13:35:50	0.7117	34,838	25
VI	1849	LIMBO	BW23	18:30	01:24:29	33	14:24:29	0.6890	35,738	30
	2132	CORONA DEL MAR	PAP26	18:00	0:03:35	18	13:03:35	0.7005	32,934	4
	2167	TRACER	PAP26	18:20	0:20:20	26	13:20:20	0.6947	33,359	9
	2260	RODEM V	T&P26	18:00	0:15:49	23	13:15:49	0.6913	33,009	5
	2850	PASSAT	Y26	18:20	01:21:52	32	14:21:52	0.6901	35,686	29



総合優勝の〈DOLLY〉



総合2位〈KARAS〉

米国シングルハンド

出場者の動向

杉山 洋子

先日DR星野から電話にて第3回シングルハンド太平洋横断ヨットレースのアメリカからの参加者についての記事を書いて下さい、との要請があり、簡単にこれまでの経過および紹介をしたいと思います。

まず私こと杉山洋子、旧姓武貞と申しまして、内海支部は(MINERVAⅢ)に所属しておりました。通称「ヒロチャン」須磨ヨットハーバーでM5のオーナーでもありましたが、6年前太平洋をかける大恋愛(!?)の結果、結婚してサンフランシスコに住むようになり、こちらにきた最初の年に、第2回シングルハンド太平洋横断ヨットレースがあり、その後もNORCとはきってもきれない仲で、今回のレースには2年前秋田氏御夫妻がこられてから準備を開始し、当地のレースコミッティーとしていろいろお世話している子連れヨット気遣いとでも申しておきましょうか。

さて、昨年3月にこのレースについて、アメリカで主だったヨット雑誌、新聞(Yachting, SAILは除く——NORCから直接行っているといわれましたので)に、Press Releaseを書いておくり、それらが実際に記事となって出ましてから、ただちに反響がありまして、有望なレース志望者から問い合わせが次々と出てきました。

- 1) Douglas Mc Naughton
- 2) Harvey Berger
- 3) Alan Rutherford
- 4) Paul Bochimkc
- 5) Oliver Picquaert
- 6) Jeff Hartz
- 7) Carl Sawyer (EX, Wife ; Helen)
- 8) Gene Haynes
- 9) Don Keenan
- 10) Linda Rettie
- 11) Douglas Brown P. O. Box 6343 San Diego CA 92106

その中で最後まで有望なのは、今現在、9)のDon Keenan氏と10)のLinda Rettieで、この二人共まだ、Sponsor との話し合いが決定的ではなく、希望的観

測、返事まちの状態です。この二人については後に詳しく紹介するとして、それぞれのSailorから(そのほとんどが、Trans-Pac Hawaii Raceの経験者でもあり)有名なというか活動的なSailorであるにもかかわらずこのレースを断念しているのは、

1. Rating 28の中に船をおさめられない
2. Sponsor なしでは費用がかかりすぎる
3. 準備がたいそう
4. このレースに勝つ船をつくっても、他のレースには通用しない船になってしまう
5. Crew Race を希望
6. Others (個人的な理由で)

とだいたい以上があげられます。それと一つ問題になったのは、レース案内書にエントリーフォームが含まれていず、今年になるまでそれが作成されなかったことで、ついついレースにエントリーする気を消滅させたのではないかと思います。

さて、花の紅一点にもなりそうなLinda Weber Rettieさんを次に紹介します。1943年3月12日、カリフォルニアの太陽をあびてすくすく大きくなった、健康的で年齢よりは10歳以上も若く見えるハツラツとした美人で、ちょっとチャビーなのが本人いわく、「去年のシングルハンドHawaii Raceの時でもついた時には15ポンド体重減ってしまったから、今度はおそらく20~30ポンドは減っちゃうだろう、ふだんからスリムな人はレース・フィニッシュした時の顔ってもうゲッソーとやせちゃって、みられたもんじゃない。ちょうど私ぐらいレース前にはポッテリしてるのがいいのよ」と現在、5フィート3インチ、150ポンドなのがきつと日本にフィニッシュした頃にはスナナリとして、いちばん格好いいかも。Stockton College, University of Nevada (Undergraduate / Graduateの両方)で教育部門の博士号をとっている才媛で、Fremontにある中学校で、特殊教育の先生を9年間やっている。太陽と海が好きで、ヨットは1972年の7月4日アメリカの独立記念日から乗りはじめたといっています。

22フィートのスループでSailingをはじめてから、

2年後には Island Yacht Club で他の女性達を教えはじめています。72年から77年まで自分の船に乗るかわら、様々な種類と大きさのヨットで、レースはもちろんのこと冬も San Francisco Bay で乗ってきたし、レース・コミッティーや、プロテスト・コミッティーとしても役割を担うようになりました。

78年にはYamaha 25Ⅱを、現在はYamaha 33を持っています。78年の夏にHawaii まで他の人の艇でクルーとして乗っていったことが実際のオーシャン経験を与えてくれたことと、天文航法の初歩を学んだことなどから、シングルハンド Sailing に強くあこがれるようになったともいっています。

シングルハンド Sailing 歴は

- 1979年 Farallon's Singlehanded Race 56マイル往復
- " Drake's " " 58マイル往復
- 1980年 Farallon's " " 56マイル往復
- " シングルハンド Hawaii に必要な航行歴のため
- " の 300 マイル
- " Singlehanded Transpac to Hawaii
- " 2,196 マイル
- " Half Moon Bay Singlehanded Ocean
- " Race 50マイル往復
- " Vallejo Singlehanded Race 25マイル

それと付記として Hawaii レースからの帰り、他の二

人の人といっしょだけれど 2,400 マイル

現在、1981年のシングルハンドレースのため船をホールアウト中、また、International Amateur Ham Radio 資格取得のため、毎週講義に出て目下試験にパスすべく猛勉強中。ここまで書いてちょっと中断、この間に Linda Weber Rettieさん、サントリーがスポンサーに公式につくようになり、めでたくレースに参加できることが正式に決定、およろこびしています。日本(神戸)へつきましたらヨロシクネ

さて、まだスポンサーがつくかどうか決定があと1週間位かかるのですが、Don Keenan 氏もこの Bay Area ではよく知られた(ことに Single-Hander として) Yachtman でありまして、2年ごとのHawaii までの Trans-Pac Race には前回2回参加。この度スポンサーがつきますと Santa Crus 27といて、大西洋横断レースで優勝した Smith Norton 氏の船と同型でレースに出る予定です。氏とは直接会って詳しい話を聞いてないものですので資料不足ですが、Single Hande Societyのメンバーで、Race Committee として(ことに Weather Report の役)活躍されています。

あとレースのエントリーメットまで1ヶ月あまりで、新しい顔ぶれの参加を待っています。



'81シングルハンド太平洋横断ヨットレースに出場する
Linda Weber-Rettieさん

第一回

黒船カップ・オープンヨットレース

吉田 猛

下田市ヨット協会
(ペンタゴン3 オーナー)

——実施要項——

- 主催
下田市ヨット協会
- 後援
静岡県 静岡県々議会 下田市 下田市々議会 下田商工会議所 下田市観光協会 下田温泉旅館協同組合 日本外洋帆走協会
- 開催日
昭和56年 5月17日(日)
スタート：午前 9時30分
タイムリミット：午後 3時
- レースコース
下田湾—御子元島—かつを島 (またはトヨ根)—下田湾
- 表彰式・パーティー
午後 4時より 下田温泉ホテル庭
- 参加料
一艇につき10,000円 (レース参加料・パーティー費込)
- 前夜祭
5月16日(土)午後 5時より 下田温泉ホテル庭
- アトラクション
 - 関東初の三尺玉花火の打上げ(前夜祭)
 - チャーターヨットによる軍艦見物とヨットレース観戦
- 大会役員
 - 〈大会名誉会長〉
石原慎太郎 (衆議院議員・NORC会長)
山本敬三郎 (静岡県知事)
 - 〈大会名誉副会長〉
杉山 憲夫 (静岡県々議会議長)
森 竹治郎 (静岡県々会議員)
大儀見 薫 (NORC副会長・関東支部長)
山崎 達光 (NORC理事)
 - 〈大会々々長〉
青木 義男 (下田市長)
 - 〈大会副会長〉
土屋 来 (下田市々議会副議長)
清水栄太郎 (NORC専務理事)
塩川 孝二 (NORC理事・駿河湾支部長)
 - 〈大会名誉顧問〉
アメリカ大使

萩原 攝治 (下田商工会議所会頭)
菊間 平五 (下田市観光協会々長)
土屋 正 (下田温泉旅館協同組合長)
渡辺 修治 (NORC理事)
〈大会実行委員長〉
伊藤 秀利 (下田フリートキャプテン)

●賞品

- 総合優勝 黒船カップオープンヨットレース杯、
下田市長杯
- 総合準優勝 下田商工会議所会頭杯
- 総合 3位 下田市々議会議長杯
- クラス別 1～3
優勝 黒船ホテル杯 / 準優勝 下田市体育協会
々々長杯 / 3位 下田市ヨット協会々々長杯
- ファーストホーム賞 アメリカ大使杯 下田プリ
ンスホテル杯
- ☆副賞 下田プリンスホテル—泊券 (ペア) / 下田
東急ホテル—泊券 (ペア) / 下田カントリークラ
ブ招待券 / マリン用品・みかん・ひもの等いろ
ろ / メモリアルTシャツ (参加者全員)

拝啓、海のシーズンを迎え NORC 会員各位ますます
清祥の事とおよろこび申し上げます。

さて、今般来る 5月17日(日)、下田市ヨット協会主
催による「第一回黒船カップオープンヨットレース」
が開催されることになりました。

日米修好条約・日露通好条約ゆかりの地下田は、日
本における外交史上に大きな役割りを果してまいりま
した。そして一昨年、アメリカのカーター前大統領の
タウンミーティングで再び、国内はもとより国際的に
脚光をあげましたことはすでにご存知のことと思いま
す。

本大会を開催するにあたり、地方自治団体である静
岡県と下田市が、そして地元下田市観光協会をはじめ
多くの関係諸団体が後援の意を表されたことは、我々
ヨットマンやこれからのセーリングスポットとして注
目されつつある下田の下田フリートにとって大変意義
のあることと思われます。

今年は下田市制10周年で盛大な祝賀行事が行なわれ
ますが、その祝賀行事に下田市ヨット協会が参加出来
ることは、日ごろ下田市にお世話になっている我々ヨ
ット協会々員にとって大変に光栄であり、本大会を通

じ日ごろのご恩返しが出来れば大いに幸せに思います。

さて、レースの行なわれる下田港は、すばらしい景色と広大で環境整備のゆきとどいた日本でも数少ない港です。スタートはこの下田港湾内よりスタート、神子元島・かつを島（またはトヨ根）をまわり再び下田港湾内でフィニッシュというコースで行なわれます。レース参加者のみならず一般観光客も、湾内でのエキサイティングでスリリングな戦いの光景に魅了されることでしょう。

ここでレースの行なわれる5月中旬頃の気象および海象条件を想定して当日のレース状況を予想してみます。

このレースコースのラムラインを引いてみますと、下田～神子元島間5.6マイル、神子元島～かつを島間6.5マイル、かつを島～下田間7.8マイルの計20マイル程になります。三角コースには格好の距離と、複雑な潮流とが相まってヨットレースにはもってこいの面白さを与えてくれます。

5月のこの時期に多い北東の風を想定し、神子元島～かつを島回航のコース（帆走指示書では4つの指示コースがありこの場合はAコース）を説明してみたいと思います。

下田港をスタートし須佐利灯台を過ぎ、一路クオーターリーで南の沖に浮ぶ神子元島へ向います。本船航路をつきり、横根を右に見るころから潮の影響が始めます。水路誌によると上げ潮には西流が、下げ潮には東流があり、干満2時間後に転流すると記されていますが、実際には私にもわかりません。潮の速さは日によって、また、時刻によって違いますが神子元島付近では時に4～5ノットもの流れになることがあり回航出来なかったこともあります。回航の際あまり接近しすぎますと北東側に水面下1m近くまで針のように立ちあがったかくれ根があり要注意です。

神子元島を回航し西北西へ針路を向けますと伊豆の南端石廊崎灯台が見え、そのすぐ沖に台形のかつを島が見えます。潮の影響はこの間にもあり、東流の強い時には石廊崎に向っているつもりがずっと北へ流されてしまうことがあります。石廊崎からかつを島までは西へ約1.2マイル、北東の風の場合はブランケットとなり急に風が弱まりますが、かつを島周辺ではまたもとにもどります。潮流の具合はかつを島の釣師のウキが何よりも良い目安となります。かつを島の南側は深く、回航にかかりますと島の北側は約20m位にかけ、2～3mの浅さの為か潮が湧きあがっています。そこから岸側の北東の暗岩の間は約350mあります。この水路は遊覧船や時には200トン位の内航船も通りますので、思った程苦労はなく回航出来ると思います。

次にかつを島から下田へ長い上りにかかりますが、3通りのコースがあるように思います。一つはずっと沖出しして横根の東を通るコース。次は途中からトヨ

根、石取根の西側につっかけてサク根を通るコース、3つ目は岸ベタのコースと分けられると思います。この岸ベタコースは一寸おすすめ出来ませんが海図をよく読み、手石港を過ぎたら田牛沖のかくれ根（波があれば白く波立ちますが）をみつけ、その岸側へ入らなければ良いと思います。サク根は一寸見つけにくい根ですが、この周囲は5～10mの深さがあります。このサク根と石取根間は時として強い東流があり、思わぬ艇速を伸ばすこともあり面白いコースといえます。いづれにしろこのレースコースは、良い潮をつかんだ艇が勝利を得ることが出来るのではないのでしょうか。参加艇のご健闘を祈ります。西風の場合は今まで書いて来ましたが逆を考えて頂ければ良いと思います。

このレースに参加される多くのヨットマンそして一般観光客・マスコミ関係者の方々が、観光都市下田の歴史と文化とスポーツを今一度深く理解していただく絶好の機会であると思います。

巨砲三尺玉火花

てんじようきんりゆうこうばなざきだいりんにしきかむろこわりうきもよう に だんざき
「天昇銀龍小花咲大輪錦冠小割浮模様二段咲」

今回の第一回黒船カップオープンヨットレース開催にあたり前夜祭の一環行事の中に、三尺玉火花が下田市ヨット協会より打ち上げられます。ひとくちに三尺玉と申しましてもピンとこないと思います。直径が90cm。かつての日本海軍が誇った巨大戦艦「大和」の主砲は46cmですからその2倍近くの大きさであります。

この巨大な火花を明治24年以来、連綿と打ち上げ続けている所があります。新潟県小千谷市片貝町であります。初孫の誕生をこの三尺玉で祝ってもらうために、また還暦祝いでも、金・銀婚式でも、親の何年忌でも、あるいは先祖への大きな献花の意味でも、すべての慶弔事をこの三尺玉に託して打ち上げられていると聞きます。我々もNORCのますますの繁栄、参加者の方々の航海無事と安全、本大会の成功と今後の繁栄、そして地元下田市および静岡県のますますの繁栄等を願ひ、打ち上げるものであります。

ところで、この玉の総重量は280kg。この中に直径43mm、重さ56gの星が900粒と、これを八方に吹き飛ばす割火薬が50kgとこれまたケタはずれの量が入っています。一方これを打ち上げる筒のほうは、長さ3.7mの鉄筒で鉄板の厚さは12mm、同じ厚さの輪金を数カ所にまいたものです。打ち上げに必要な発射薬は黒色小粒火薬15kgです。この三尺玉火花を打ち上げる費用は百万円。わずかに20秒程の時間ですので参加された方々はどうぞお見逃しなくご覧下さい。打ち上げ予定時刻は午後8時45分頃（5月16日）です。打ち上げられた玉は上空600mまであがり、直径600mの円を描いて花を咲かせてくれます。どうぞご期待下さい。

最後になりましたが、去る3月7日NORC第25回通常総会にて、関東支部下田フリートが承認されまし

た。下田市ヨット協会所属の艇は30艇程であります。ほとんどの艇はもっぱらクルージングをたのしむ艇であります。今回特別会員および会友艇あわせて30艇のほとんどが登録を致しましたが、各地で問題になっていす泊地問題等の現状をかんがみ、もはや個人でヨットライフをたのしむ時期ではなく、NORCに入会しNORCの組織の拡大と充実に協力し、その上で我々個人の今まで以上の豊かなヨットライフを楽しむべきであると判断したからであります。このことはもは

やクルーザーヨットを持つオーナーとしての義務であり、さけて通れない時期にあると思われます。「NORC＝レース」も大変に結構でありますし、「NORC＝豊かなヨットライフ」であれば尚結構であると思えます。今後共生まれたばかりの下田フリートをよろしく御指導・ご協力いただきますようお願い致します。

下田市ヨット協会 吉田 猛
(ペンタゴン3オーナー)



NORC協会ニュース

第78回理事会

(社)日本外洋帆走協会第78回理事会が次のとおり開催されましたのでお知らせします。

1. 日 時 昭和56年3月7日 1230
2. 場 所 港区虎ノ門1-15-16
船舶振興ビル10階会議室

3. 出席者 28名

(出席理事) 秋田博正 大儀見薫 清水栄太郎 嶋田武夫 小林和太郎 石井正行 岩田禎夫 篠原要 周東英卿 武市俊 鳥山睦郎 平松栄一 岩田行史 渡辺修治 塩川孝二 都築勝利 大矢隆 秋山福夫 三井祥功 貴伝名一良 松木哲 石原慎太郎 (以上 22名)

(委任状提出者) 山崎達光 加藤武 加藤蔵男 野本謙作 大原敦 横山晃 (以上 6名)

(監 事) 飯島元次 平野喜美夫 (以上 2名)

4. 議事概要

委任状を含めた出席理事は28名で、第78回理事会は成立する旨事務局より報告があり、石原会長が国会開

会中のため秋田博正副会長が議長となり、議事録署名人に周東英卿、武市俊の両理事を指名し、清水専務理事が説明者となり議事が進められた。

5. 議 事

〈第1号議案〉 昭和55年度事業並びに収支決算報告の件

資料に基づき、小林常務理事から昭和55年度に実施した事業に関して船舶振興会からの補助金による事業および会費等による事業について報告が行なわれ、続いて、鳥山財務担当理事から昭和55年度収支決算を本部、関東支部のみの収支決算との絡みで報告が行なわれ、55年度は380万円が翌年に赤字で繰り越される旨の説明がなされた。続いて、平野監事より昭和55年度の証票及び決算書等を監査し、合法かつ適正であった旨の報告が行なわれた。次いで、秋田議長が昭和55年度事業並びに収支決算報告の了承を求めたところ、全員異議なく承認された。

〈第2号議案〉 昭和56年度事業計画並びに収支予算の件

資料に基づき、小林常務理事から、昭和56年度事業計画につき、船舶振興会からの補助金による事業およびその他会費等により行なわれる事業並びに神戸ポートアイランド博覧会記念シングルハンド太平洋横断レース、会友艇登録の特別事業について説明が行なわれ、続いて鳥山財務担当理事から予算計画の説明が行なわれ、繰り越し分を除き当期はほぼ収支均衡している旨の説明が行なわれた。また清水専務理事から、船舶振興会からの補助金は今年度は、確實、効果的に実施可能なものを対象として総額1,460万円を要求し、1,160万円の補助金が交付される見通しである旨の説明があった。

秋田議長より、56年度予算計画の説明は理解されたと思いますので、続いて値上げ問題の審議に入る旨の発言があった。

〈第3号議案〉 会費、および会友艇登録料、会友費の値上げについて

清水専務理事より資料に基づき、値上げ案の説明が行われた。これに対し、今後の財政の見通しに関する質問があり、清水専務理事および大儀見副会長より、健全財政を目途として厳しい事情の下に昭和56年度予算を計画したところであり、将来の展望については、今後早急に抜本的な検討を加え、皆様の知恵をかりながら対処していく予定としているとの説明がなされた。また、このほか全国的に会員および会友に対する積極的なアプローチにより、これが増強に努め会勢の向上を計るほか、借入金を極力少なくする等万般の努力が必要である旨の発言があった。

秋田議長より、今後の諸施策については総務、財務委員会をはじめ各委員会で検討していただくこととして、とりえず昭和56年度の収支予算計画及び値上げ案について異議をただしたところ、全員異議なく承認された。

〈第4号議案〉 昭和55年度除名予定対象者について

清水専務理事から、資料に基づき除名予定対象者および爾後の会費納入による除名取消し会員の説明がなされ、秋田議長より意見を求めたところ、今後、会員に対する「アプローチ」を積極的に行なうことを前提として了承された。

〈第5号議案〉 その他

1. 会友ならびに会友艇、船艇登録規程の一部改正について

小林常務理事より、資料に基づき、第77回理事会において、NORCレース規則の一部が改正されたことに伴い、上記規則についても、同様にセイルに表示する登録番号の最小の大きさを改正することとしたい旨の報告がなされ、了承された。

2. 会友ならびに会友艇船艇登録規程の運用について

小林常務理事から、資料に基づき、会友から特別会員へ登録替えの場合、会友が登録艇を手離した場合、また会友が所有艇を代替した場合の事務処理要領について説明があり、了承された。

3. 新入会員の承認について

小林常務理事から第77回理事会で承認を得た昭和55年11月21日以後の新入会員は関正顕氏以下31名である旨報告され、異議なく承認された。

4. 事務局職員の移動についての報告

清水専務理事より、稲富事務局長が一身上の都合で退職され、後任は歌田氏を事務局長心得として事務局長の事務を遂行してもらうこととなったこと、また計測関係の事務要員を採用すべく選考中である旨の報告がなされた。

5. 会費の自動振込み制度採用に関する調査結果について

清水専務理事より、懸案となっていた会費の自動

振込み制度に関し所要経費の高くつく点および徴収に強制力を持たすことに対する法制上の疑義がある点等メリットが少なく、なお研究の余地がある。旨の報告があった。

6. 「レース委員会の手引」第3章Ⅳ条1項但し書について

周東理事から、資料に基づき、レースの実施に関し、前回の理事会に提出された「レース委員会の手引」案第3章Ⅳ条レース委員会の権限と任務第1項の但し書きについて、理事会の承認を得たい旨の発言があり、同但し書きの内容の是非並びに記載することの可否について審議した結果、正式に原案通り承認された。

7. 1/8トンのレース出艇の可否について

大儀見副会長より、1/8トンの今年度レースに出艇出来なくなったことに対する陳情文書が配布され、審議の結果、今後レースおよび安全委員会で検討することとなった。

8. 下田フリートの発足について

大儀見関東支部長より、下田に会員艇3艇、会友艇20艇があり、なお増加傾向にあるが、この規模で正式な関東支部フリートとして発足したいとの申し入れがあったが、これに対し支部総会では、これを迎える手ははずとなっている旨の紹介があった。

1440秋田議長より閉会の宣言が行われた。

第2回全国代議員会が開催さる

社団法人日本外洋帆走協会では第2回全国代議員会が、下記のとおり開催されました。

1. 日 時 昭和56年 3月7日 (土) 1430

2. 場 所 船舶振興ビル10階会議室

3. 出席議員 (順序不同・敬称略)

兵藤茂、吉田節美、大倉治雄、高坂武雄、二村昭治、藺信雄、荒井敬一郎、松本太一、吉津弘一、金井準一、草間信二、山田邦彦、矢吹秀邦、清田博、古川保夫、中西幸彦、藤田弘治、横沢真則、篠原要、熊沢光政、大河原孫一、鈴木雄彦、亀井澄夫、大儀見薫、平野喜美夫 計25名

委任状提出者

額川三郎、平田克己、殿井志、並木茂士、上羽正男、寺田順、田中義夫、葉師寺千代美、保井明博、藤井茂、榊原嘉男、松田榮夫、原紀道、大原敦、岡田祥久、早川伴徳、西田兼義、北村勝彦、白崎謙太郎、南良治、竹内聡一、田中龍雄、田中昭愛、藤井勇造、有田一郎、芦田照夫、梅原功吉、真田恒男、

土肥丈志、延滋男、岩井貞男、大頼千秋、重森忠誠、中馬勇、坂田修一、高村孝、野沢進司、鈴木幹夫、阿部嶺男、森重新治、山本弘、加藤武、今井正徳、山本房生、岩井良治、諏訪禎男、川島正通、紫田邦敏、杉本智昭、近藤禎之、計50名 総合計75名

4. 議事概要

石原会長が議長となり、第2回代議員会を開催する旨の発言に続いて定足数の確認が行なわれ、事務局小林常務理事より、委任状を含めた出席者数が75名で、代議員数98名の $\frac{1}{2}$ を超える旨報告がなされた。更に議事録署名に清田博、古川保夫両代議員を指名し、清水専務理事が説明者となり議事が進められた。

5. 議 事

第一号議案：昭和55年度事業報告並びに収支決算報告

配布した第2回代議員会資料により昭和55年度実施した事業に関し、小林常務理事より、船舶振興会からの補助金による事業、および補助金事業以外の事業の順に報告が行なわれ、続いて鳥山財務担当理事から、昭和55年度の支部を含めた全体の収支計算および本部、関東支部のみの収支計算の順に決算報告が行なわれた。

その後、平野監事より、1月28日、飯島、平野両監事により、昭和55年度の証票および決算書等を監査した結果、適正かつ公正に処理されている旨報告があり、議長が異議を糺した結果、全員異議なく可決された。

第二号議案：昭和56年度事業計画並びに収支予算

配布した第2回代議員会資料により、昭和56年度事業計画に関し、小林常務理事より、船舶振興会からの補助金による事業および、補助金事業以外の事業の順に説明が行なわれ、続いて鳥山財務委員長により、厳しい財政事情の下における予算編成作業の経緯および昭和56年度予算計画について説明が行なわれた。特に本年度は、既に数次に渡り理事会で審議していただいたとおり、諸手数料の値上げは勿論、会費、会友費の値上げをお願いした上での計画である旨の説明がなされたほか、船舶振興会からの事業補助金も、今年度は確実に、効果的に実行可能な事業について、補助金を仰ぐこととして、総額14882千円を要求している旨の説明が行なわれた。

第三号議案：会員、および会友艇登録料、会友費の値上げについて

清水専務理事より、今年度予算編成作業に当たっては、極めて厳しい財政事情より、従来通りの方針では予算編成は困難であり、既に数次の理事会の議を経て、支出を極力圧縮し、諸手数料はもとより、資料のとおり会費および会友費等を値上げして、本56年度予算案を作成した次第で、事業補助金を中心に極力健全財政を目標としたほか、予算の執行に当たっても同様の配慮の下に行なうこととしており、また、将来の財政健全化についても、今後更に検討を進めることとしてい

る。以上の事情より値上げ案についても是非承認を願いますとの説明がなされた。これに対して会費、会友の増強等会勢拡大の方向で善処する必要がある旨の発言があり、続いて議長より、会費等の値上げを含む、昭和56年度予算、事業補助金、および事業計画について異議を糺したところ、全員異議なく可決された。

第四号議案：昭和55年度除名予定対象者について

清水専務理事より、配布資料にもとづき、2月3日現在の除名予定対象者、および3月6日現在の復活者について報告が行なわれ、極結419名の除名者となっており、今後とも復活者を期待しておる旨の発言の後、議長が異議を糺したところ異議なく了承された。

第五号議案：選挙管理委員の議決について

清水専務理事より、配布資料により各支部から推薦された、選挙管理委員長、および委員の候補者の紹介があり、議長より異議を糺したところ、全員異議なく早急に会長による任命手続きをとることとなった。

続いて1600、議長より、本日の議案はとどこおりなく議了したので代議員会を終了する旨、宣言がなされた。

泊地対策委員会からのお知らせ

係留艇の募集について

下田ボートサービス株式会社では今度(旧)日本外洋帆走協会関東支部下田フリートの結成に伴い、パースの増設を計画しており 下田フリートの加入艇または加入を希望される艇(含会友艇)で、同ボートサービスに係留を希望される方を募集しております。

(株)下田ボートサービス ハーパーマスター 富岡伝
〒415 静岡県下田市2-6-3
電話 (05582) 2-5511

お知らせ！

会費および会友費、会友艇登録料の値上げについて

(社)日本外洋帆走協会では昭和51年の総会で現行料金が決定されてより、諸物価等の高騰にもかかわらずそのまま据置かれてまいりましたが、会誌「オフショア」一つ取りましても送料を含め年間2940円を必要とするところより、今回の第2回代議員会で本年1月1日から会費等の諸料金が次のとおり値上げされることになりました。事情ご賢察の上、皆様のご協力をお願いする次第です。

なお、既に旧料金でお払い込み下さった方は大変お手数をかけ恐縮ですが、早い機会に差額をお払い込み下さるようお願い申し上げます。

1. 会費 (単位:円)

	旧料金	改訂料金	差 額
特別会員	18,000	20,000	2,000
正 会 員	6,000	7,000	1,000
準 会 員	2,000	3,000	1,000

2. 会友費および会友艇登録料 (単位:円)

	旧料金	改訂料金	差 額
登録料	10,000	13,000	3,000
会友費	5,000	7,000	2,000

3. なお、その他の各種料金については昭和55年12月6日の第77回理事会において改訂され、昭和56年1月1日から実施されておりますので参考までにお知らせ致します。(オフショア1月号・No.69参照)

会友から特別会員への登録替え等の場合における取り扱い要領

本年4月で会友制度が発足して3年目を迎え、会友から特別会員へと登録替えをされる方も次第に増加の傾向にあるため、(社)日本外洋帆走協会では第78回理事会でこれらの取り扱いを次のとおり定めました。

1. 会友から特別会員 (正会員) へ登録替えの場合

会友としての有資格期間中 (入会から3年以内) に特別会員 (正会員) へ登録替えをする場合は、奨励金として入会金の半額を免除するものとする。

2. 登録艇を手離して会友艇でなくなった場合

登録艇を手離した時点で会友としての資格を失ったものと見なす。

即ち残余の期間があっても、登録料の払い戻しは勿論、同時点から会誌の送付を停止するものとし、引き続き会誌の購読を希望する場合は新規購読者としての手続きをする。

3. 会友 (オーナー) が自己の所有する登録艇を代替した場合

外洋帆走艇登録申込書 (様式第8号) およびその艇の要目標 (様式第9号) を提出して、船艇登録料13,000円の会友費の半額3,500円を支払って同日付で新規加入者となる。

参考:

規定第1条

(社)日本外洋帆走協会 (以下「NORC」と言う) の会員以外のものでその船艇をNORCに登録するときは、この規定による。

2. NORCの会員ではないが会の趣旨に賛同し、NORCに船艇登録した艇のオーナーを会友という。

規定第3条

NORCに船艇の登録をしようとするものは、外洋帆走艇登録申込書 (様式第8号) およびその艇の要目標 (様式第9号) に所要事項を記入し、登録料を添えて会長に提出し、固有の登録番号記載の登録証明書 (様式第4号) の交付を受けるものとする。

規定第8条

船艇登録料は1艇につき13,000円とする。

2. 会友費は有効期限を3年とし、7,000円とする。
3. 会友費はNORC発行の月刊誌オフショアの購読料ならびにその他の経費に当てる。

NORC会友艇がセールに表示する番号の大きさが変わりました。

(社)日本外洋帆走協会ではNORCレース規則の改正に伴い会友艇がセールに表示する登録番号の最小の大きさを次のとおり変更することになりました。(第78回理事会決議)

1. 艇の全長12m以上の艇

高 さ	幅	太 さ	字 間
45.0cm	30.0cm	7.0cm	9.0cm

2. 艇の全長8m以上12m未満の艇

高 さ	幅	太 さ	字 間
38.0cm	25.0cm	6.0cm	7.0cm

3. 艇の全長8m未満の艇

高 さ	幅	太 さ	字 間
32.0cm	21.0cm	5.0cm	6.0cm

第25回関東支部総会が開催さる

(社)日本外洋帆走協会関東支部では、次のとおり第25回関東外洋帆走が開催されました。

1. 日 時 昭和56年3月7日 (土) 1600
2. 場 所 船舶振興ビル10階会議室
3. 出席者 864名 (出席者40名、委任状824名)
関東支部総数1708名×½

4. 議事概要

事務局より、委任状を含めて出席者は864名で、総会は成立する旨の報告があり、大儀見支部長が議長となり、議事録署名名人に武市俊、篠原要の両理事を指名した。続いて大儀見支部長より、関東支部のNORCにおける人的、財政、資金面の役割の大きさについて説明があり、また、将来の支部のあり方として、本部財政の建て直しをみたり、本部、支部の切り離しによる支部の活性化を計って行きたいとの説明があった。

5. 議 事

第一号議案: 昭和55年度関東支部基金の決算報告

配布資料に基づき、大儀見支部長より昭和55年度収支計算書の報告が行なわれ、例年と異なる支出として、第7回大島・初島レースのトマホークの事故に関連して、対策本部への見舞金およびその他の諸経費として、647,005円が支出された旨報告があり、全員異議なく了承された。

第二号議案: 選挙管理委員の選出について

大儀見支部長より関東支部としては、委員長に名和

幸夫、委員に名当英臣、亀井澄夫を押ししたい旨発言があり、全員異議なく了承された。

第三号議案：その他

大儀見支部長より、次の報告が行なわれた。

1. 関東支部基金

規約(案)および関東支部運営規則について、本部代議員制度の発足に伴い、現行両規則が実状に合わなくなっているため、今後の関東支部の活性化をも併せ考えたら、今後如何に改定してゆくか、一応問題を提起して、早い時機に具体的作業を開始したいと考えている。

2. トマホーク事故に鑑みて、支部基金の運用の一つの方法として、レース委員に対する保険および事故の保償、或いは民事、刑事より来る賠償責任による保険につき研究中である。

3. 下田から関東支部として新たにフリートを発足させたい旨の依頼文が入っている(正会員3艇、会友艇20艇がいる)。皆様の賛成を是非いただきたい旨の発言に対し、全員異議なく了承された。なお、5月17日黒船カップ・オープン・ヨットレースが計画されている。

4. 渡辺理事から、通信機に短波を取り入れる話があるが、日本の場合と全く通信関係規制に振り回されるようになり勝ちなので、十分配慮してほしいとの発言があった。

議長は1630、すべての議案は議了した旨発言して総会を終了した。

関東支部打合わせ会が開催さる

日 時

昭和56年 3月25日 1845

場 所

船舶振興会10階A B会議室

出席者

〈関東支部長〉 大儀見薫

〈各フリートキャプテン〉 佐島 大河原孫一、葉山 矢吹秀邦、江の島 亀井澄夫、小網代 横沢真則、諸磯 川久保史郎

〈各安全委員〉 葉山 村田和弥、油壺 高井理、小網代 藤原浩郎

〈各泊地対策委員(上記と重複)〉 江の島 亀井澄夫、葉山 矢吹秀邦、佐島 大河原孫一、小網代 横沢真則、諸磯 川久保史郎、油壺 清水栄太郎

議 題

- (1) 事故に伴う安全対策の検討
- (2) 支部運営のあり方について——関東支部運営規則の改正および関東支部基金規約(案)の改正を含む
- (3) 今後の泊地対策について

議事内容

定刻1830になるも出席者が余りにも少ないため1845

より大儀見支部長の司会で議事が進められたが、出席者の総意により、本日は支部長より各議題に対する考え方、或いは問題点等を提示するに止め、各々持ち帰り次の機会に審議することとなった。

(1) 事故に伴う安全対策の検討

去る3月12日のビッグボート・シリーズ第4レースは中止となったが、その間帰港中の〈エクスプローラー〉が横波を受けた際に2名の落水者があり、内1名が死亡するという事故があった。また、これとは別に1艇がラダートラブルにより航行不能となり、圧流され、岸近い岸礁に乗り上げ、船体が大破して10名中7名は自艇の救命ボートで、また、残る3名は他艇により渡された別の救命ボートで脱出するという事故が発生している。昨年の大島・初島レースの教訓が生かされないまま再び事故が発生したのは残念であり、各フリート毎に前向きに安全対策を検討願うのは勿論だが、艇長自身も安全対策を実施するような具体的な施策を検討する必要がある。また、トランシーバーの活用、事故内容の一般への報告等も積極的に進めて行く必要がある旨の発言があった。

(2) 支部運営のあり方について

関東支部運営規定は前回の改定以来既に11年が経過しており、この間に本部定款も改訂されてますます現状にそぐわないものとなってきている。

また、関東支部基金規約(案)についても運営規定程にはないが、多少現状にそぐわない面が出て来ているので、この際関東支部運営のあり方等をも考慮しながら両規定を改訂することと致したい。

このため改訂のための委員会を発足させ、改訂作業を進めることと致したいとの説明がなされた。

(3) 関東支部基金の使途について

関東支部基金は現在年間利息だけでも約200万円があるところより、これが使途について従来より話しのあった、①レース委員会の事故に対する損害賠償のための保険 ②レース参加者および遺族への賠償のための保険、に関し、一関東支部のみの問題ではないかも知れないが、支部の賛同を得て今後検討の上、具体案を本部総務委員会にかけて結論を出すこととしたい。

(4) 泊地対策のあり方について

泊地の問題は神奈川県と外洋帆走協会との基本的な考え方の相違、或いは料金決定の基盤に関する考えの相違等問題点が多く、今後実質的な活動に関する方法を見出したい。

以上の各問題点に関し、今後改めて関係者或いは関係機関に計ることとなった。

なお、参加者の中より「前回の会議で討議された事項が具体的に何ら進まないで同じことの繰り返しではないか」との苦情が表明されたが、現在の事務局の態勢で関東支部の懸案事項を具体的にフォローするには予算面、人的両面で不十分であるが、今後できるだけ運営面での改善を計りたいとの意向表明があった。

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

2834 SAKURA YAMAHA 36 II 山口県室津港
10.95×8.86×3.60/艇名の由来:桜の花の様に大海
原に華麗な姿を写したい。/抱負:アリランレース,
近海クルージングなどおおいにヨットライフを楽しみ
たい。/クルー:今里勇夫 ヨット歴8年, シバタタ
イスケ, イトウその他募集中。

2837 キャプティヌ ソレユルボン 福岡市小戸
8.00×6.20×2.78×1.50 松雪満/NORCへの要望
:レジャー船専用免許の早期解決, シングルレース,
ファミリー的なレースのあらんことを。

2845 TOMERIKA V TAKAI 30 名鉄西浦マリ
ナ 8.197×7.10×3.20×1.855 すぎうらよしとし,
やまざきよしのぶ, さかもとせいしょう, すぎたゆう
じ(共同)/艇名の由来:艇名の由来というほどの事
はないのですが...最初のオーナーがスナックへ行った
時の店の名前です。きっとよほどいい女性がいたので
しょう。しかしエリカという名も名古屋の自作ヨット
で名前が売れすぎましたので私の長男の一字をとって
トモエリカとしました。/抱負:まずは本年度の中部
地区のレースをすべて上位で, という心がまえで全員
ガンバリたいと思います。それから夏期にはすべての
クルーがファミリー共々最高のヨットライフが楽しめ
るようにしたいと考えています。/クルー:名古屋上
地木成セールハンサムボーイ坂本, マキタ電気勤務し
んせつやさん山崎, ナショナルクレジット勤務ヨット
狂杉田。

2800 SAKI III ロンホランド⅔ 木場 10.27
×8.07×3.28×3.88 多胡康敬/艇名の由来:我家の

大蔵大臣である母佐喜子の名よりとった。/抱負:安
全を第一に, レース, クルージング等のマリンスポー
ツをエンジョイしたい。レース=勝利。

2840 カザ7 タカイ ニシノミヤ フカミユウジ/
艇名の由来:カザとは追求という意味でセーリングの
技術を今後ますます追求したいのでつけました。また
7は生年月日がすべて7という字がつくため。/抱負
:所属している西ノ宮マリナーの仲間は高い技術の人
たちばかりなので, いろいろ教えを乞い, 私自身も勉
強したいと思います。

2865 NERO-XII ヤマハ26C 琵琶湖名鉄マリ
ナ 7.98×6.40×2.80×1.55 黒田正名

2846 アカデミーVI P10N30 走水港 9.025 ×
7.145×2.838×1.718 防衛大学校(代表池内正幸)
/艇名の由来:防大の学生から公募し, 採用されたも
ので, 防大の英名NATIONAL DEFENCE,
ACADEMYのACADEMYをとったもので, こ
の新艇で6艇目になるため。/抱負:学生による運用
の為, おのずと出場可能なレース等限られてきますが,
できるだけ機会をとらえて積極的にレースへ出場し,
学生ヨットのあるべき姿をお見せできるよう頑張りた
いと思います。/クルー:防衛大学校校友会ヨット部
学生及びOB。

OFFSHORE 第73号 昭和56年 5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

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(m ²) |
| ●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っぷりを発揮。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。クルーミ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。クルーミング時・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。