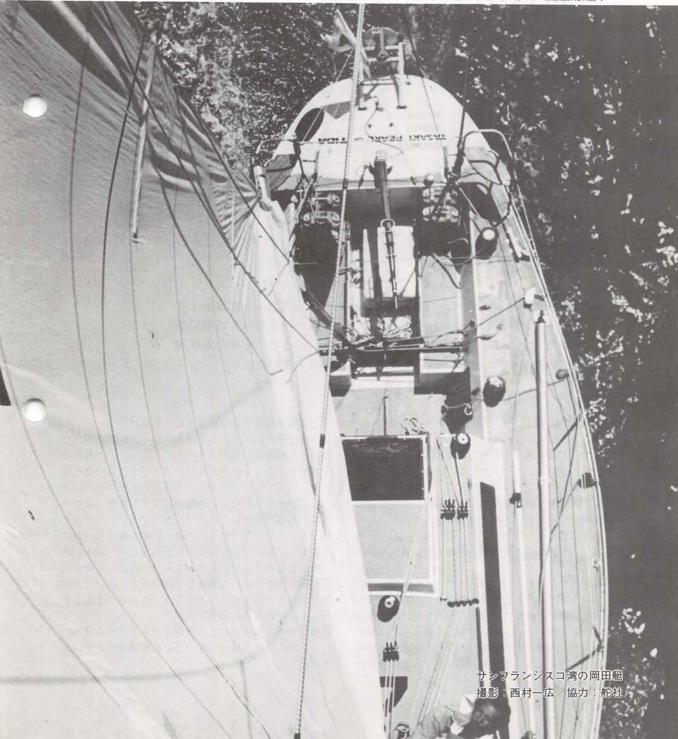


昭和56年7月15日発行(毎月1回15日発行)昭和52年7月21日 第三種郵便物認可



特別企画

神戸PI博記念

太平洋シングルハンドレース

北?南?勝利の行方を占う

〈太平洋シングルハンドレースの気象とコース〉

対談

大儀見 薫

(NORC副会長・太平洋シングルハンドレース実行委員会副委員長)V.S.

馬場邦彦

((株) 気象海洋コンサルタント代表)



6月7日、それぞれの作戦を胸に秘めてサンフランシスコをスタートした各艇は、太平洋のキャンバスにたった1本の栄光の航跡図を引くために、北と南に分れて走り出した。そこで、今年の太平洋の気象をもとに、レースの行方を両氏に占って頂いた。

■ 6パイが南, 4ハイが北へ

大儀見 第一回の時はスタートとフィニッシュだけを 規定して、どこを通ってもかまわないということで、 ドイツのクラウス・ヘナーが大圏コースを引き、結果 的には失敗して、悪戦苦闘したんです。あの時は無線 が不要で、我々はどこを走っているのか判らず、最後 に蓋を開けてみたら、ああやっぱり北へ行っていたの かということになったわけです。だから各艇のコース 選定についての経過が追えず、傍観者にはあまり面白 くなかった。

二回目はハワイからの I OR のレースも併行して企画していたので、それと並走してシングルハンダーも走れるようにと、モロカイ水道に関所を設けた。そのため、サンフランシスコからの間、高気圧をどうかわしてハワイに入り着くかにコース選択のポイントはあったんですけれども、そっから先はほとんど同一コー

ス上を順番も変わらないまま走ったわけです。

今回は第一回にもどって途中のコース制限を設けなかったら案の定、当初スタートした10パイのうち6パイが南コース、4ハイが北コースということになりました。大まかに言って南コースは北の大圏コースに比べれば25%かそれ以上に距離が延びてしまう。北コースはいわば黒潮という逆のベルトコンベアーにのって走っているばかりでなく、海象・気象も良くないわけですが、今年はどうも例年の気圧配置とやや趣きが違うのではないかと思います。まずその辺から今年の気圧配置の特徴とそれに関連して北コース、南コースの選び方のさわりといったところを一つかいつまんでお話ししていただければと思います。

馬場 かなり以前から、太平洋をアメリカから日本に 向かう帆走コースについていろいろ検討はされていま すね。

(3)

現実に本船の場合ですと、真冬でも北回りのコース によって多くのメリットを産んだ、という実例もあり ました。

今回のレースの場合でも私なりにその企画の段階から、いろいろ過去の気圧配置と風系にあてはめて検討してみましたが、確か何年かに一回ぐらいの割合で北を回った方が有利だ、という結果が出ています。

今年は、気象庁の長期予報関係のデータにも大体出ていたのですが、6月の東太平洋高気圧は発達がおくれ未熟である、ということ、そして7月には次第に回復して平年なみにもどるだろう、という予測が出来ました。こういったことからも北回りのコースも今年はある意味でチャンスは多いような気がします。

ただ,乗っている人の精神的かつ肉体的な耐久力に キーポイントがあるような気がします。

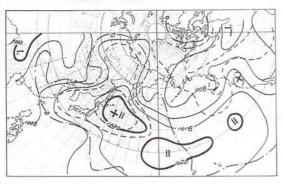
大儀見 その点面白いんですね。今度北のコースを取った船が〈シャルレー〉、〈たからぶね〉、〈かざぐるま〉、〈ブルージェー〉なんですけども、〈たからぶね〉、〈かざぐるま〉、〈ブルージェー〉は自力回航してるわけですね。〈たからぶね〉が一番北へ行ったと思うんですけど、48°ぐらいまで上がって回航の時に大圏コースを回った時の海象・気象を試して来たわけです。シングルハンドじゃないという条件の違いはありますけども。〈シャルレー〉の小田さんの場合は、行きの本船コースもほぼ北回りコースを行くということで、本船の上からまば北回りコースを行くということで、本船の上から意味では北に行った連中は、ある程度どんな状況かを体験している。そこがちょっと面白いと思うんです。

馬場 そうですね。そこで今日はそのへんの模様を御説明するために資料を用意して来ました。

これは北太平洋全域の5日ごとの平均気圧配置図(第 1図)です。6月5日から9日までの分ですが、毎日 毎日の天気図ですと非常に変動が大きく、かえって特 長が掴みにくいのでこのような図を使う方が便利な場 合があります。

それからこれが6月10日から13日にかけての平均図 (第2図) です。

〈第1図〉 6月5日~9日までの平均地上気圧配置とその平年偏差



この図の右半分に大きく出ているのが東太平洋の高 気圧で、この中に破線で引いてあるのが気圧の平年偏 差量を示したものです。第1図を見ますと東太平洋の 大部分がマイナスの領域になっていますね。というこ とは東太平洋の高気圧が平年に比較すると非常に弱く、 しかも中心が南に偏っていることを示しています。で すから当然スタート時から南回りの各艇にとって不利 な条件のもとでレースは始まった、といえますね。

■ 南の貿易風は?

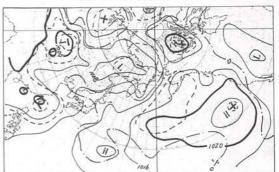
大儀見 スタート直後の状況では、サンフランシスコ沖の東太平洋の高気圧が、スタートの前日から10ノットぐらいで中心が南下していたんですね。ですから南回りのコースを行く艇は、ある意味ではもろにこの高気圧の真っただ中の弱風帯に飛び込む形になってしまわないかと心配していたわけです。そこで、むしろ、次の高気圧が来る前にその間を南に下がって行くような感じで南下せざるをえないし、下手すれば20ぐらいのところまで南下しないと、本当の貿易風は拾えないんじゃないかというようなことが検討されていました。

それから高層気象図を見ても、偏西風帯のジェット気流が大分南へ偏っていますね。そのため、日本の南海上の梅雨前線がなかなか上がってこないというようなことと、アリューシャンが低気圧の墓場だと言われていますが、北太平洋の低気圧が走っているルートが通常よりも10°前後南を横切る形になり、ハワイあたりではむしろ冬型に近い気象になっていることが言われていた。だから今年はひょっとして北ルートが当たるかもしれないなあ、なんて話がスタート当時のドックサイドで話題になっていた。その辺、馬場さんのみているところとどうですか。

馬場 ここにあるのは第1図,第2図の5日平均の地 上気圧配置図に対応した上層500MBの平均図です(第 3図,第4図)。

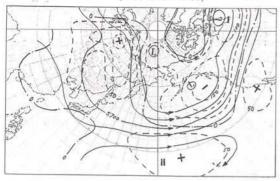
大局的な傾向はこういった上層の図の方が良くわかりますが、東太平洋の広いマイナス偏差の部分がよく 出ていますが、これによっても今、大儀見さんが言わ

〈**第2図**〉 6月10~15日までの5日平均地上気圧 配置とその平年偏差



(第3図)

上層500mb の 5 日平均図 (6月5日~9日)



れた, 上層ジェットの南偏傾向がよくわかると思います。

地上の平均図では第2図にあるように、6月10日~14日にはほぼ平年の状態にもどっていますが、上空では第4図のように状態はあまり変わっていません。ですから地上の風系も、一時的には平年なみにもどっても、またすぐ今年特有の傾向に帰る、という繰り返しが続くのではないかとみています。

これは今日6月18日の9時(日本時間)現在の天気 図です(第5図)。

大儀見 低気圧も1000ミリバールをきったかきらない かぐらいであまり強くないようですね。

馬場 そうですね。まあ6月の中旬すぎというのは、 北太平洋の低気圧活動も次第に不活発になる時期では あります。けれども、今日の天気図 (第5図) にある 低気圧の中心示度は988MBで、まだ結構強いようです ね。

大儀見 そうですね。

馬場 北回りの艇が、昨日まで1日平均100浬前後走っていますから今日は大体42~44N、経度で140Wから142Wあたりで、今日SW風力6、大体25ノットぐらい吹いています。

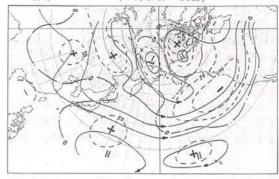
大儀見 これから前線へつっ込むわけですね。

馬場 そうですね。この低気圧 (第5図中央部の) はこのまま次第に停滞気味になりますから、今のこのままのコースですと、低気圧の北側の東風を拾うというところまではいかないと思います。ただこのまま更に北西進を続けて、次々と襲来する低気圧の平均的なコースラインの先に出てしまえば、それからは有利な態勢になることが考えられます。

今の配置から見るとまだしばらくはシンドイ時期が 続くと思いますが、それでも例年に比較すると有利で はないかと思いますね。

大**儀見** 今走っている通路の北側に出て、そこで東よりのいい風をつかんでいくと、北コースを選んだメリットが初めて出てくるということですね。

馬場 そうです。それから、今まではグレートサーク ルにほぼ忠実に走っているわけです。しかし逆に、こ (第4図) 上層500mbの5日平均図 (6月10日~14日)



ういうとき、もっと思い切って北上してしまうと、後 で絶対有利になるのではないかと思います。

大儀見 あんまりつめいっぱいで上らせないで、フリーでスピードかせいで北へ高さかせいでおくと……。

馬場 そうです。それで50°N線をこえたあたりから東に向けると案外うまく行くのではないかと思います。

ただここで私たちは専門の立場から、毎日こうした 天気図を作ることが出来るので、やや戦術的にも考え ることが出来るわけですが、艇では北か南か戦略的に 方針を定めたあとは、僅かな情報や経験をたよりに修 正しながら走り続けなければならないところにつらさ があると思います。

まあしかし、以上のような意味から言えば、〈たからぶね〉よりもずっと北よりのコースをとっている〈かざぐるま〉の方がそういった点を狙っているんだなあ、と思いますね。だから見かけですと〈たからぶね〉が前に出ているようだけども、これから先は〈かざぐるま〉のほうが僕は有利なポジションだと思います。同じ北でも戦術的な扱いによって随分条件が変わってくるんじゃないかなあ。

大儀見 そうですね。南の場合も実際に高気圧の位置が相当南にきている。それから今1013ミリバールぐらいで平年並の強さに……。これがだんだん西の方へ張り出してきて,梅雨あけの時期の「くじらの尾」になるわけですが,この時期に丁度レース艇が走っていくわけです。

■ ハワイから北上?

馬場 そこで太平洋を西へわたるコースを分類しますと、北か南かという考え方があります。北の方は〈たからぶね〉と〈かざぐるま〉という比較をしたわけですが、南の場合は多少緯度の違いはあってもハワイまでは大体誰でも同じコースを走るだろうと思うんです。

ところが、高気圧の南側の偏東風帯をそのまま西に 行って、どこかで北上するというのが従来の常識的な 帆船のコースなんですが、ハワイの北あたりから逆に 今度はグレートサークルに沿ったコースにスイッチす るという考え方があるんです。 大儀見 ああ、なるほどね。

馬場 その場合、高圧帯をくぐらなければならないので、ベロンコを拾う恐れがあるんですが、その先までいってしまうと今度は日本がまだ梅雨前線が残っていたり、最近の天気からみると結構東風の領域が多いんです。今年は長期予報でもそういう傾向を予想しています。というのはオホーツク海高気圧が非常に優勢なことが一因ですが……。

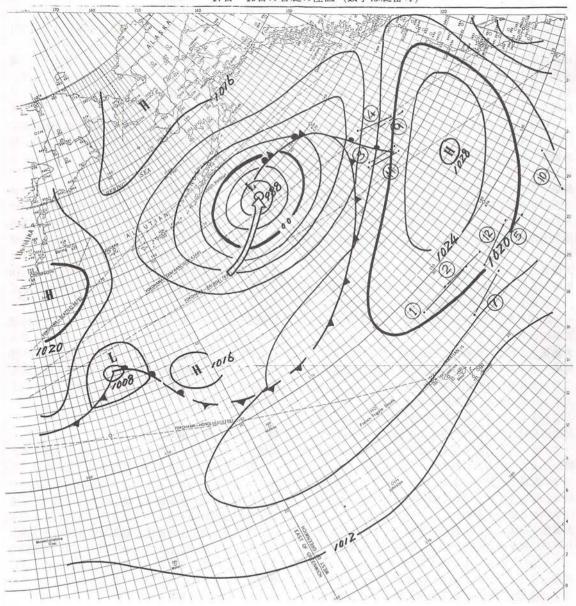
日本の南岸からそのまま東に進むと低気圧がありますでしょ。そうするとNEなりSWなり結構風があります。すると今のヨットっていうのは、結構上り性能

がいいですからね……。

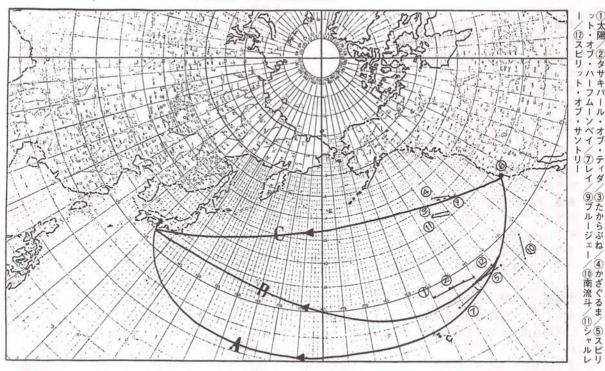
大儀見 そうです。そうです。

馬場 そうするとね、この前線沿いに西進する手があります。その場合、30~35Nの間を前線帯に沿って東にすすむ低気圧の南側で、SW風に会っても一寸上り加減の風といった程度で走れるし、一方、低気圧の北側のNE風の領域でしたら結構な状態、ということになって、従来の常識的なコースの約6600浬に対して、5500~5600浬と1000浬ぐらい得をすることになるんです。この辺のことを図にしてみるとこんな感じになるんです(第6図)。

〈第5図〉 6月18日午前9時(日本時)の東太平洋の天気図と17日~19日の各艇の位置(数字は艇番号)



太平洋シングルハンドレースの3つのコースプランと6月17日~19日の各艇の位置



Aが常識的な南回りコース、Bがハワイ北方から大圏(Great circle)に切り替えるコース、Cが北回りコースと、いずれも基準的ではありますが、こういった三種類の線が考えられます。

ただここで、AからBへいつ切り替えるか、それともそのまま走るか、という選択が必要になると思います。

大儀見 ええそうですね。

馬場 ですから、そういう意味では今回は非常に面白いレース展開と言えますね。私自身これに近い近似的な数値を使ってシミュレーションを簡単にやってみましたが、結構Bコースがベストになる年があるんです。

大儀見 うんなるほどね。一番南のコースに行っちゃうと最終的には結局また高気圧の中を上がってこなくちゃいけない。それに距離が長いし、しかもその途中で高気圧を横切って北上しなければいけないという大きな難関がありますからね。

馬場 そうです。だからうんと南へいった船が北上するチャンスは台風ができた時だけなんです。

大儀見 今年は台風といえば、4号、5号と時期的に 早く発生してますね。

馬場 矢つぎ早にでてきた。

大**儀見** ええ、しかも通常だとこの時期には南シナ海 へ行っちゃって北上して来ないわけですが、今年はど んどん北へ向かって走って来ている。その辺はどうで すかね、もう一つ気がかりな点なんですけどね。

馬場 これはねまだ続きますよ。今気象庁が発表している一カ月ぐらいの気圧配置のパターンの予想をみますと、大体6月の下旬から7月の上旬には本州の南岸沿いの低気圧帯が非常にはっきりするんです。もし台風が出ますとね。

大儀見 それに沿って走る。

馬場 そうです。パッと東に……。

大儀見 そうするとフィニッシュのいわば梅雨前線の 最後の時期にかなり顕著な前線が形成され、台風がそ のレールにのっかって走って行く、という可能性があ るんですね。

馬場あります。

■ 最後は岸ベタ?

大**儀見** フィニッシュ前後のつゆ明け前の日本近海へ来てからが最後の大きな山場ということは、今回のスタート日時を決定する時から言われていたことですが、もう少し遅らせて6月半ば過ぎにしてはという案もあったのです。

馬場 まあレースとしては6月7日のほうがいろんな 対応のケースが考えられて興味もあると思いますね。 北回りはそういった意味で日付変更線あたりから北海 道沖までは圧倒的に有利だろうと思います。さらに今 年はことによると房総沖あたりまでそうかも知れない。 大儀見 ああそうなんです。そうです。そうです。 馬場 ところが最後のレグは逆に北回りはつらい立場 に……。

大機見 おそらく北回りの連中は房総まで来たら、それこそ鳥羽回航みたいな要領で黒潮の反流を利用して岸ベタでずっと潮ノ岬まで行って潮ノ岬をスレスレにつっ込んで回るというようなコースを引くことは、当然計算してやってると思うんですけどね。北へ行った〈シャルレー〉は追っての性能ではどうみても〈太陽〉とか〈レイ〉、〈ティダ〉にはかないっこない。あとの3バイはいずれも小さく、追っ手ではとても勝負にならんということで北を選んだんでしょうが、まあ一般論以外に、今年の気象がたまたま北に有利に展開する可能性があった、ということが言えるでしょうね。

馬場 はい。南回りの場合は、2日で5~6°、1日で経度にして2.5~3度ぐらい走ってますから、先頭の船が日付変更線に近くなるのはもうあと一週間ぐらい。その辺で、ハワイの北あたりからそのまま東につっ走るか、このあとのどれかが逆にBコースにトライするか……。

大儀見 〈太陽〉は一番軽排水でプレーニング性能を 重視して、徹底的に追手をねらって造った船なんで、 伝統的な南コースを走る可能性が強いと思うんですが ね。恐らく〈ティダ〉もそうじゃないかという気がし ます。あのハワイからの大圏コースという話はね、ス タート前には皆さん胸の内を明かさないでね……。

馬場 アハハ, そうですね。

大**儀見** 皆んなそのへんは何も言わなかったからわからないんですけど、そこまで考えていたのはいなかったんじゃないかという気がします。まあ、ハワイを越えてからが見物ですね。

馬場 そうですね。それともう一つはね、チャートを 見ますとハワイからフレンチフリゲートショアですか、 それからミッドウェーまで、ずっとバンクがあるんで す。

大儀見 ええ続いていますね。波が悪いですよね。 馬場 波も悪いし、みんな低いリーフですからね、遠 くから視認しにくいんです。これはシングルハンドの 場合は相当精神的に重荷だろうと思うんですよ。細か いチャートを見ると全部のってますけどね。相当数、 浅瀬と水面に露出している岩があるんです。昔から漁 船が多く、いい漁場でもあるんですけどね、引っかけ る場合もあるんです。

そこでどうすればいいかっていうと、一つはね、最初からこれを越えることをやめて、Great circle 作戦へ切り替える案と、もう一つは、カウアイ島を確実にランドホールしてから通る方法とが考えられる。

大儀見 はあ、位置を正確に。

馬場 この二つの知恵しかないんじゃないかと、つまり寝ている間にこれに引っかかるのは一番不安ですね。 伊豆七島よりもっといやらしいんですよ、地形を見ま すと。今年の場合は南を通ったら必ずこれに引っかかってくる。

大儀見 一回目に二位になったイヴテールランは25° ぐらいのとこを走ったですね。優勝したタバリーがモロカイ沖を通って、そのまんま20°線に近いところをずっと走って勝った。イブテールランは追手専門に造ったタバリーをまともに追っかけてもしようがないと、もう少し距離を短く一番北側の貿易風帯をつかもうということで、少し北寄りのコースを選んだんですけどれ

馬場 そうですね。ただ25°というのは、今まではいい けど今年はそれでも中途半端で、高圧線の真ただ中に 入るという感じがしますけども。

大儀見 そうですね。今年は本当に高気圧が大分下がっているんで南へ行くならかなり南へ行かないと……。 馬場 はい、徹底して行かないと。普通の年でも7月に入ると南鳥島から小笠原というのは風がないですからね。皆さん出る前にその辺はある程度調べたと思うんですけどね。

大儀見 アメリカのリンダさんは今回の〈スピリットオブサントリー〉で去年のハワイまでのシングルハンドレースと同じ船(違う名前)で出てるんですね。彼女の選んだコースを見るとオーソドックスなコースですね。彼女の艇はヤマハ33ですから船の性格からいうとね、ハワイへ来てから馬場さんのおっしゃる大圏コースを選ぶには船として丁度いいですね。

馬場 いいかも知れませんですね。

大儀見 他の艇は追手に強いということで、オーソドックスの南の大回りを狙う誘惑が強いと思うんですけ どね。

馬場 はい、やっぱりこれも一つのかけですからね。 大儀見 一つのね。ハワイから大圏コースなんていう のは、リンダさんあたりの選択のコースとしちゃあ面 白いですね。

馬場 そうですね。

大儀見 まあ,果してそううまくいくかね。ハハハ……。 面白いですね。

馬場 僕は、ですからね、ハワイを過ぎてからもし仮にリンダさんがそのコースを通ったとしても北緯30を超えれば、あとはあまり心配することないと思うんですよね。その間、何をどうするかってことですかね。 大儀見 しかし本土へ近づいてからシンドイっていう

馬場 ええ、これはもう。

のは同じですね。

■ 船は船。人は人

大儀見 いずれにしても本土に近づくと全部が集まって来る。丁度これが活字になるころには、まさにその 最後の修羅場で、皆さんが悪戦苦闘してる真最中にな るんですけどね。

馬場 そうですけどね。これは大儀見さんのほうが良

くご存知だろうと思うんですけど、やっぱり船は船だけど、人間も人間ですからね。あの南回りの人っていうのは体力、気力ともかなり温存しながら走っているわけですよ。ですから、いわゆる人間としての要素は最後に彼等が温存したものを吐き出せばいいわけですね。スタミナの配分からいくとね。

大儀見 コース選定について、船は船、人は人で、まさにそうなんですね。その人は人という角度で見ると一回目のとき、ドイツ人が北回ってね、フランス人が南へ行った、というあたりにも、国民性の違いのようなものを感じます。今度も北回りをやった人はスパルタ的な人間じゃないですか。

馬場 はあ、なるほどね。

大儀見 質実剛健といいますかね、戸塚さんのヨットスクールのスパルタ教育の教官連中二人と卒業生一人、でしょ。小田さんはシドニー・ホバートその他に風来坊グループで本格的なシビアーなレース体験の多い人ですよ。〈ティダ〉の岡田豪三さんもキャリアとしては非常に豊富なものがあるんですが、船は沖縄ですからね、やっぱり南国的な性格が出ているかも知れないですね。ハハハ……。個人の性格からみても、北回りそうな人は、それなりの面魂っていいますかね………ハハハ。パーソナリティーを持っていると思いますね。馬場 そうですね。確かにそんな感じはしますね。非常にストイックな性格を要求されますからね。

大儀見 ええ、ですからそういう意味では北を選んだなりに苛酷な条件に身を置いてもある程度の自信を持った連中がやっぱり北に行っているということが言えると思うんですね。

馬場 そうですね。今までよく、ヨットデザイナーの 方と話しましたが、風の条件と船の走りについては、 割り合いによく調査、研究してますけど、大洋の航行 では必ず波という条件が入るわけですよ。けれどもそ の波に対応した各艇のパーフォーマンスカーブという のは、あまり整備されてないんです。

大儀見 はい、そうですね。

馬場 ですから一つのケースとしてね、これは非常に面白い数値が、あときちんと解析するとでてくるだろうと思うんです。つまり風プラス波の要件というのが南回りでは、追い風、追い波ですからね、あまり出てこないんですけども、北回りというのは非常に乱れた波が多いわけです。

大饑見 そうですね。ええ。

馬場 低気圧の中心が近いから、各方面から波と風が来るという中で、どれだけ走ったかというのは、これからデザイナーにとって非常に貴重な試料を提供するんじゃないかと思います。従来の沖縄とか、小笠原のレースよりもこのレースの方が波の果す役割というのは、もっと比重が大きくなるだろうと思うんですよね。 大**億見** 内容的にもデータ的にも大変面白い。ここまでは予想された通りの形で来ていると思っていいわけ ですね。残りの日程を無事消化していただいて、これからどうしても通らなきゃならない日本近海の最後の 難関を無事こなして、全艇めでたくフィニッシュしていただきたいと思いますね。

馬場 確かにそうですねえ、フィニッシュごろの台風 に気をつけていただきたいところです。

大儀見 本日はお忙しいところどうもありがとうございました。

〈かざぐるま〉浸水でリタイヤー

艇番号No.4 〈かざぐるま〉(M&W32 9.9m) 加藤 忠志艇長,はもっと北よりの大圏コースという興味あるコースを北西進中だったが,日本時間6月21日06時,船底から侵水,米国沿岸警備隊に救助を要請,同隊の飛行機による位置確認と同時に現場に急行した日本船イースタンハイウェイ(ホンダの自動車専用船)により17時救助され、加藤氏は同船とともに日本に向かった。同氏の健康状態は良好,同船の日本着予定は6月30日,なお同艇の遭難位置は46-35N,141-45W,また同艇の救助にはHalfmoon Bay 号,サンフランシスコ、ハワイ、日本をはじめ海上移動中の多くのアマチュア無線が活躍した。(このニュースは対談の行なわれた3日後に入電してきた)。

太平洋シングルハンド レースの受入れ体制 松 木 哲

3回目の太平洋シングルハンド・レースのスタートも終わり、参加艇はそれぞれの作戦のもとに、一路西へと急いでいる。ところで、このレースはサンフランシスコ湾内から、神戸ポートアイランド沖のフィニッシュラインまでとなっているが、我々にとって最も身近かなフィニッシュ関係は一体どうなっているのか。実はフィニッシュラインが正式に確定したのは、レースのスタートも近づいた5月に入ってからであった。このレースが立案された時から、フィニッシュ地点は最も安全な和歌浦湾内、せめて大阪湾に入ってからの洲本沖、ポートアイランド博覧会を記念してのレースだから博覧会場の近く、果ては、一つ神戸港大関門をラインにしてはという威勢のいい説まで、さまざまな意見があった。



〈たからぶね〉東山洋一君

フィニッシュラインをどこにするかは、受入れ側の 人員配置に大きな影響があるばかりでなく、博覧会協 会の意見や、海上保安庁の意向も考慮しなければなら ない。結局5月上旬、神戸側の受入れ関係者と、博覧 会協会との会議で洲本沖に決定された。

洲本沖とすることによって、紀伊水道を不眠不休で帆走してきたシングルハンダーに、船の多い大阪湾を帆走する危険を冒させないですむし、ポートアイランド近くの、神戸港域内を帆走するという問題を避けることもできる。また、受入れ側にとっては、設備の整ったサントピアマリーナが基地になるので有難い。ただしレース艇がフィニッシュしたのに、実際に博覧会場に本人が姿を見せるのは、大分あとのことになるというのは、少々しまらないことになるかも知れない。その代り、本人を迎えるマスコミ側としては、準備時間があって好都合な面もある。ただ受入れ側としては、無線が故障して、連絡が取れなかった艇がでてきた場合、田良瀬戸で艇を発見してから、フィニッシュまでの時間が短すぎて、あわてることになりはしないかという心配がある。

まあこういうことはいくら考えてみても、なるようにしかならないもので、考えられる一通りの事態を想定して対策を立てておけば、あとは臨機応変にやるより仕方あるまい。

太平洋の真中を走っている間は、ウィンドベンにお 願いして、余り起きて舵を握ることもあるまいが、紀 伊水道に入るころからは、おそらく皆寝る気にはなら ないだろう。ということで、田良瀬戸には大分くたび れてやって来るはずである。

そこで、田良瀬戸通航をエスコートするため、瀬戸の南までエスコートボートを出す予定にしているが、夜には果してうまくレース艇と出会えるか、これも頭の痛いことである。さて、フィニッシュした艇はまず検疫等の手続きをしなければならないが、この手続きは開港場ですることになっている。そこでフィニッシュ艇は直ちに神戸港へ向かう。これも皆さんお疲れだろうから、御希望があればエスコートボートが曳航することになる。

ファーストフィニッシュや、女性ともなれば報道陣も押しかけるだろうが、うしろ半分の順位ともなれば、ずい分とさびしい歓迎陣となるに違いない。しかしレースコミッティーとしては、最終の艇まで変わることなく、暖かく迎え入れなければならない。とにかく遅く入って来る艇ほど、長時間の孤独に耐えて来たのだから。受入れ側としてはファーストフィニッシュの一週間ぐらい前から、最終艇が到着するまで1月足らずの間、当直を続けなければならず、全く御苦労様である。できることなら短い期間に入って来て欲しいが、そうかといって1日に何艇も入られても大変で、1日1艇づつ毎日入ってくれればと思っても、こればかりは思うようにはならないもので、運を天にまかすより仕方あるまい。

参加艇からの無線連絡は日本、サンフランシスコ、ハワイのほか、太平洋上の漁船の協力を得て受信した結果を、東京のセンターに集める。その情報によって、神戸側の受入れ体制を進めることになるが、神戸に連絡詰所を設置して連絡調整にあたる。この詰所には必要に応じて24時間当直を置くことになっている。レース艇が接近すれば、エスコートボートとその乗員が待機状態に入り、フィニッシュライン設置の準備を始めなければならない。フィニッシュラインは、サントピアマリーナの海岸と、光マイル沖のブイの間である。

神戸港で検疫などの手続をすませた後、艇は須磨ヨットハーバーで当分の間保管することになる。今回の参加者はほとんど日本からなので、フィニッシュ後の問題が極めて簡単になりホッとしている。外国からの参加者が多ければ、宿舎の手配、通訳、案内、艇の返送と、ずい分仕事が増えるところだった。

シングルハンド・レースの表彰式は、8月5日の夕方、博覧会場の隣にあるポートピアホテルで行なわれる。その日までに全員フィニッシュしてくれていると良いのだが、遅くなった人には申し訳ないが見切り発車ということになる。何しろ表彰式を離れた所でやることもならず、唯一の会場のポートピアホテルは、早くから予約がつまっているため、表彰式の日程だけはレースがスタートするどころか、博覧会がオープンするより前から決めて、予約しておかなければならなかったとの話である。さて、表彰式にはどれだけの顔ぶれがそろうだろうか。

この原稿を書いている現在は実のところスタート直前である。さて、この記事が読者の手もとに届くころにはレースも後半にさしかかり、もしかすると先頭艇は日本に近づいているかも知れない。レースの様子も大分はっきりしていることだろう。あれこれと考えて準備した受入れ体制も、手直しを迫られているかも知れない。準備に手ぬかりが見つかってはいないか。予想外の事態が発生してはいないか。当たるも八卦、当らぬも八卦、果して事態は当初の予想通りに順調に動いていってくれているであろうか。



KUROFUNE CUP OPEN YACHT RACE

黒船カップオープン・ヨットレース

第1回黒船カップ・ ヨットレースを開催して

下田フリートキャプテン

伊藤秀利

レーサーヨットのクルーにとって、下田港への入港 は鬼門である。「やあどうも、また来ました。1週間 預かって下さい」。つまりリタイヤー艇諸君の合言葉で ある。いつの日か、ロデームの武市氏と交した会話に、 「下田をフィニッシュにしたら絶対リタイヤーはない ね。そんなレースをやりたいね」と言って笑ったこと があった。

この度機も熟してか、下田ヨット協会の会員諸兄から、「我々は下田の海に大変お世話になって来たので、お礼をする意味から、下田市が主催する黒船祭を盛りあげるお手伝いをしよう」などと大変結好な話が飛び出した。私もかねて2度ほど日米親善をうたい文句に、市の有力者等と企画したことがあったが、頭多くして兵なく、挫折の浮目を見ている。そもそもヨットレースなるものは、参加する者には実に面白く楽しいものだが、観戦する一般大衆にとっては理解するまでが大変だ。主催する実行委員がそれを何如にアピールし、祭りの盛りあがりに一役買えるまでにもっていけるか?。

種々苦慮したが、準備委員会が出来あがり、メンバーの中でも、東京でゴルフのイベントを企画したりするプロの吉田さんが大活躍を始めた。彼の企画は従来の組織下にあるレースではなく、お祭り化させたオープンヨットレースである。会員のメンバーにとっては、打重なる会議と準備で苦労が始まった。準備委員長渡辺守男氏を中心に、地元クラブ員と下田ボートサービス管理艇の諸氏、ジュニアヨットクラブを含む、下田市ヨット協会が一丸となって発起した準備態勢ではあるが、初回とあって全てが生々しく難しい。

機を同じくして、私の友人で、花火の大メーカーの

細谷火工㈱の細谷専務が、下田市に二尺、三尺の花火を黒船祭に打あげて欲しいと売り込みをしていた。しかし下田市としては1発百万円もする花火を打ち上げるだけの予算が組めない。日本に於て、新潟県片貝町で毎年一度打ち上げているが、関東はもとより他には例が無い、ギネスブック物の大花火であると言う。専務の細谷一夫氏いわく、「第1回黒船カップヨットレースの祝砲として打ち上げて下さいよ。予算は相談に応じますよ」。つまりヨット協会にスポンサーになれと言うことである。

ヨットのイベントを組もうと言い出したそもそもの始まりは、「黒船祭と言うのは浦賀が本家じゃないの」とか、「下田の観光は下降線を引いてるよ」とか言うメンバー諸兄の話からで、「黒船は下田が本家だ」とアピール出来る新方式の目玉行事を考えた我々にとって、ヨットレースは勿論成功させたいが、一般市民へのアピールは、国民性にマッチした見たこともない大花火も面白い。早速準備委員会の面々に花火屋さんを紹介し、予算を組むのも後回しにして、企画のメインに盛り込んだのである。それから後は花火屋さんのお供をして、防災上の対策や打ち上げ場所の交渉、役所関係の許認可等、共に一つ苦労が増した次第である。

さて,企画は出来て来たが,広報をするためのパン フレットの作製等に時間が掛り、参加を呼びかけるに も時間を考えると多くの無理が読めてきた。企画倒れ をしては次の機会は無い。会員皆んながやる気になっ ていてくれる。当初準備委員会からは,一歩下って身 を置いた形になっていた私でしたが、2月中旬から次 第にシャシャリ出ることになってしまった。東京へ出 向き, 多忙中の清水NORC専務と面談し, そのまま大 儀見関東支部長を含む銀座の夜の会談へと急ピッチ。 その上、清水専務は早大ヨット部の大先輩と言うこと から、勘定は先輩持ち、お世話を掛けての上塗りで、 申し訳ないと思いつつ"先輩とはありがたいものだ" とも思ったりもした。御意見に基づき, 下田港のメン バー諸艇を特別会員または会友艇と言う形で加入して いただき、3月7日の総会に於て、下田フリートを承 認していただき、フリート結成をまず実施、更に黒船 カップの頭に、下田フリート結成記念と題し、石原慎 太郎会長の参席を要請し、快諾を得た。年間スケジュ

ールに組まれていないレースを飛び入りさせるため、 NORCの歌田氏も頭をかしげていたが、5月16,17両 日は小笠原レース後の後休みの形で空いている。清水 と小網代からの艇を集めれば、なんとか30~40隻の仲 間は集まりそうだ、との観測。

関東からは〈サンバード〉OBの石合幸彦氏、駿河湾支部からは塩川支部長、柴田帆走委員長がNORC本部に御集まりになり打ち合わせを行なう。NORCの皆さんの御支援と御協力をいただき、心からうれしく思った次第でした。それにつけても初回の試みとは言え、準備期間は日に日に過ぎ、オフショアへの案内も間に合わぬ仕末で、葉書と手紙での御案内で、広くに広報出来なかったことが残念に思われる。レースのエントリー艇は小網代より12艇、清水より5艇と決まり、5月16日0時、各々スタート、北東の風3~4mでスタートし、明方より8~10mに変わる状況下にあって、相方共に小型艇に優利であったと思われる。第1回黒船カップョットレースの成績は別記の通りであった。

成績表を見ておや? と思われる特筆事項が2件あった。まず第1件は、〈RODM V〉の総合優勝であった。若手ばかりのクルーで、中に下田市漁河岸の漁問屋の山下正明君、通称マー坊が乗艇していたことである。地元の海に明るかったか、下田の仲間に良いとこを見せたかったか、とにかく下田の仲間にとってガッ

ツな出来事だった。武市氏が陸から見えていわく,「そんな訳ないだろう? 俺もお役御免かな?……」であ、った。

第2件は特筆中の特筆, 失格艇の〈天城〉である。 多くの方が御存知の通り、(天城)の提督、渡辺修治氏 は下田市が生んだ造船界の大御所である。昔, 中学時 代ディンギーを自作し, 下田近海を帆走り回ったと言 う。下田の海を知り尽しており、北東の風は"出しの 風"だと言って下田気質を忘れていない。望郷の念か、 帆走指示書に記載した「シオガネと須佐利崎との間を 通過してはならない」を無視させたとしか思われない。 提督とクルーの証言にはあいまいな点があった。コミ ッティー報告の折,石合大会副委員長は、「〈天城〉を 含めこの件は全艇に申し渡した」と言う。クルーは「た しかに聞いてオーナーに伝えました」と言う。提督い わく「ぼくは何も知らなかったがなあ、そんなこと聞 いたかなあ」のおとぼけで、カンビールをうまそうに あおっていた。失格を申し渡したら「ああそう、まあ しょうがねーな」とニコニコしていた。

いよいよ表彰式とパーティーが始まった。場所は下 田温泉ホテルの大庭園。「下田市にとって意義多い大会 だ」と、当ホテルの酒井専務、山下支配人の配慮で無 料開放してくれた。設営は下田ヨット協会の会員全員 の奉仕、演出は長谷川俊一、桐ケ谷金男両実行委員長

黒船カップ・ヨットレース

成績表

(シーボニア~下田・清水~下田)

(15日24:00~16日16:00)

G	7	ラス	順位	セール番号	艇 名	回航	所要時間	TCF/TMF	修正時間(秒)	総合順位
(清水フリ			Шз	1922	駿 河 Ⅱ		11:45:06	0.7892	9:16:27	5
	1	-	∭3	2455	マルジエ		11:31:36	0.7873	9:04:29	4
ÍH)		П	IV4	2263	デスコドーリー		11:31:09	0.7550	8:41:49	ファース3
1		Н	V5	2121	スピリットオブバロン		11:57:07	0.7290	8:42:46	3
	1	L	VI ₆	2499	プレアデス・クラスタ		12:12:43	0.6866	8:23:04	1
(湘南フリ			Ιı	2299	BIG APPLE	6:27	6:55:07	0.8440	5:50:21	ファース トホーム 11
	1		\prod_2	2400	月 光 VI	6:32	7:03:56	0.8086	5:42:47	4
			∏ 2	2777	光	6:30	7:07:37	0.8114	5:46:54	8
		П	IV_4	1383	天 城		7:43:33	0.7509	5:48:04	失 格
	2	Н	IV4	1987	DOZEN-A		7:41:43	0.7479	5:45:19	7
1	1	Н	IV4	2116	海猫	7:12	7:36:50	0.7489	5:42:07	3
		Н	IV4	2640	青 海 波	7:00	7:38:39	0.7570	5:47:11	9
		\Box	V_5	2129	SYLPHIDES	7:30	8:09:14	0.7139	5:49:15	10
		H	V5	2212	衣 笠	6:30	7:58:04	0.7172	5:42:52	5
	2	H	V5	2279	CHUBURINKO	6:55	7:46:11	0.7215	5:36:21	2
		\vdash	V5	2282	POINCIANA	7:35	7:56:16	0.7226	5:44:09	6
	1	Н	VI ₆	2260	RODEMV	7:25	7:58:38	0.6913	5:30:52	1

の心に掛けた、厚木市指折りの、ノンプロバンドメンバー7名の演奏と、下田市勇士の下田夏祭りの太鼓で大変なにぎわいとなった。賞には静岡県知事杯、市長杯、市議長、県議、観光協会、旅館組合、商工会議所、それにフリートの杯を加え、大手ホテルの副賞等、一寸寒いが、魚河岸用のタルにつまったカンビールは、飛ぶように飲まれていった。盛沢山の賞に加え、三尺玉花火の模型が、両水域の優賞艇に美人から渡され、フラッシュの嵐に見舞われる一瞬もあった。やがて花火の打ち上げが始まり、21時3尺玉の大音声と共にフィナーレを迎えた。

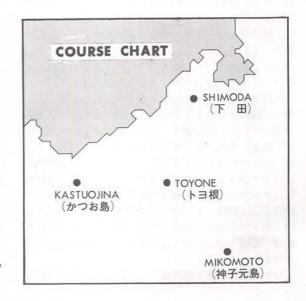
明けて5月17日、7時、オープンヨットレースの出 艇申告の受付を開始した。昨夜から吹き荒れ出した北東の風は、風力を増し、海上では20メートルを記録するのでは、と思われた。外海の状況が分からない河岸での受付のため、吹いてるなと思いながらも、各艇の申告の出足は良好であった。〈天城〉の提督は例により「伊藤君、どうだ、出しの風だろう」といいながら地元のズブの素人の旧友を2人伴ないエントリーしてきた。地元の名士の社長さんと絵かきさんである。私も知っている方達なので、「今日は止めた方がいいですよ」と一言注意してあげたところ「大丈夫だよ、修ちゃんと一緒なら」との大変な信頼を寄せている様子である。

8時、艇長会議を始めたところへ、下田海上保安部 の警救係長が自から、中止勧告を持参して、保安部の 意志を通達された。河の外に係留していた、〈月光〉、 〈ビッグアップル〉、〈光〉の各オーナーより、エントリー したが不参加の申し出が来た。外の桟橋は北東風で出 港出来ないとのこと。河の仲間はまだ頑張っている。 遠方より来る友には、レース海面へ出る前からの中止 は何としても気の毒でならない。コミッティーボート は既にレース海面に出向いている。とにかく,「実施致 します」と決断し、参加艇をレース海面まで出すこと にした。当初10数艇エントリーしていた艇が、不参加 を申し出て徐々に減り、最終的には8艇がスタート地 点に集まった。私も海上保安部先の岸壁に立ち, コミ ッティーの〈海猫〉の井上氏と無線で交信し、各艇の 様子を打診した。9時30分がスタートである。9時15 分現在, 伊豆急海運の黒船は依頼通り観客を乗せて, スタートラインの風下で観戦している。私が「井上さ ん,無理かね?」「無理そうですね」「よーしN旗を揚 げて下さい」。「了解」。ついに第1回黒船カップオープ ンヨットレースはノーレースと決定した。結果的には 良かった。下田~神子元島~かつを島~下田のコース を帆走ることになっていたが、かつを島を回航するで あろう時間の10時30分~11時の石廊崎の観測では、N E風速25メートルを記録していた。

さて一曲面を乗り越えたところへ、ジュニアの大会 本部より無線が入った。9時35分「ジュニアの大会は どうしますか?」。これまたエスビースポーツクラブや、 清水、熱海とOPディンギーを持って、前日より泊り 込みでの参加である。今年の夏,世界選手権に参加す る名選手も4人含まれている。レース海面は北東の風 でブランケットになり、波は無く、風の状況も判別し 難い。世界大会のジューイ監督、オリンピック強化委 員長の松本富士也氏,武市俊氏,森繁泉氏の面々が顔 をそろえてくれている。何とか一回実施させたいなど と思いつつ現場に来ると,下田市ヨット協会長,体育 協会長が開会式のために早々来ておられた。10時、全 員集合を掛け開会式を実施, ジューイさん, 武市さん などと地元役員が協議し、A級選手のみ参加させ、内側 海域で一回戦やってみることに決定。11時スタートで 実施するむね海上保安部に通報,レスキュー5艇,監 視船3艇、コミッティー1艇、海上保安部よりレスキ ュー1艇の態勢で、18艇のOPディンギーが追風を受 けて浜より出ていった。しかし、スタートラインに着 く間もなく,吹出しのコースでバタバタと沈を始め, 18艇の参加艇の中、15艇が沈をした。一瞬足がすくみ、 顔色無くした。北東風に吹かれ、艇は沖へ流れ出す。

「船体放棄!! 子供を先に上げろ!」の声がとぶ。レスキュー全艇スタンパイである。30分後、人員点呼するが、一人いない。無線がとび交う。「コミッティーボートに一人早くからいるよ」の声、艇を拾い集めて無事一件落着であったが、「こんなこともあるよ」とジューイさんは平然としていた。閉会式には石原慎太郎先生が来て、ジュニア、PTA諸兄60数名を前に激励のあいさつを送っていただくことが出来、それを以外と平然と聞くジュニアを見ていて頼もしい限りであった。

大会が全て終わり、下田の協会員一同欲も得もなく グロッキーであったが、全員の顔に満足感はみなぎっ ていた。第1回は苦心がつきものだ。第2回は今回を 教訓に充実させたいと今から思う、全員一同の気持で ある。



黒船カップ·ヨットレース 優勝記

(RODEM V) 後藤明

5月16日早朝 (RODEM V) はNo. 2ゼノア, フルメ イン・フラットニングリーフで下田港にアプローチ, その時の僕達の話題は服装がいかに乾燥しているか. そして……なにしろクォータートンでオーバーナイト のレースをして、ズブ濡れにならなかったのは今レー スが初めてなのです。いつもならフィニッシュが近く なる頃には、カッパの中はビシャビシャ、ブーツの中 もヌタヌタになって、どこからともなくたとえようの ない異臭が、僕達の周りに漂ようのです。特に今回の "黒船カップヨットレース"では、臭いに関して、20 名を超える「RODEMファミリー」でも最右翼で、一、二 を争う2人が参加しているのです。レース出場メンバ -が決定した時から、本人を含めて一同が一末の不安 を胸に秘めて……。ところがスタートからフィニッシ ュまで,クローズホールドの帆走は下田湾内だけだっ たのです。

波のない海面を一気に滑るようにフィニッシュラインへ!フィニッシュラインを横切ると、下田ボートサービスの方が操つるテンダーボートが寄ってきて、微笑を浮かべながら出迎えてくれたのです。「オメーら遅いじゃねえか!!」。アァ・・・・何と暖かいお言葉! 僕達は顔では笑っていましたが、心は海より深く沈み込んでいったのです。もう船外機をセットする気にもなれません。出迎えてくれたテンダーボートにたのんで、泊地まで曳航してもらいました。

泊地の下田ボートサービスの前に近づくと、岸壁に集まっている人々から、僕達に向けられた罵声が聞こえてくるのです。こともあろうに「オメデタイ」などとは! あの人達は下田の人間なのだろうか? ついに僕達はオメデタイ人間にされてしまった。知る人ぞ知る「RODEMファミリー」、下田にまでその名が鳴り響いていることに驚き、また、無理もないとチョッピリ反省。それにしてもこうあからさまに言われるとは、沈んでいる心はますます……、もう浮ぶことのない原子力潜水艦になってしまう。それでも気を取り戻し、ファーストホーム艇との時間差を確認してみた。時間差は1時間。もしかして優勝? 僕達は思わず互いに顔を見合わせたものでした。深く沈み込んでいた心は"優勝"の二文字を浮力体にして、たちまち浮上を始めたものです。

レース本部に事故報告書および航跡図を提出に行っ

て優勝を確認したときは、喜びが胸の奥から込み上げてきました。周りの人の「おめでとう!」の言葉と共に。そして改めて悟ったのです。岸壁の人達のかけてくれた言葉は「おめでとう」という歓声であったことを。

思えば、「RODEMファミリー」としては黒船カップレースの出場を一時断念したこともあったのです。しかしファミリーの重鎮であり、下田に住むMr. RODEMこと山下正明氏の強い要請により、条件付で出場することが決まりました。条件というのは、"山下氏がスキッパーとして出場すること"、"帰りの回航にも乗艇し、徹底した練習を行なうこと"の二つでした。出場を決めた時の余談に、レース自体もナイトセーリングの練習である、との有難いお言葉も頂戴した。

さて, 出港時には船外機を艇内に格納し, スタート 海面付近まで、同じレースに出場する艇に曳航しても らいました。この頃には、艇長会議が始まる頃に降っ た雨は上がったが、まだ雲は厚く天空を覆っていまし た。そんな時, 航海灯に異常が見つかったのです。月 も星も出ていない闇夜の海、まさにお先真暗!!調べ て見ると、航海灯のブラケットが腐食でやられている のです。まったくもう、船検の認定商品の品質の悪い ことといったら……ブツブツ……。何とか応急処理を 終えた時にはスタート前数10秒, スタートラインまで 10数メートル,すぐにジャイブ,そのままスタート。 遅れた!! と思いながら風上側で最も本部艇寄り、す ぐにスピンを展開する。すぐ目の前に一艇, そして他 の艇は? 何と、ほとんどの艇が後ろにいるではないか。 近年にまれな夜間スタートで勘の狂った他艇, そして ハーバーから出港して、そのままスタートしたような 我が艇, まさにラッキーだ。他艇の影響を避けて一番 陸寄りに走るが、一艇だけ僕達と同じコースを引いて、 走り比べになりました。僕達はスタート前のあわただ しさを忘れ、徐々にレース気分が盛り上がってくるの でした。風は弱く、波のない海面で視界が悪い。この 風なら大型艇に大きく離されないだろうし、時間もか かり、我が艇にとっては有利だ。このレースは貰った と僕達は思いました。

とにかく大型艇は先行するから見失なわないようについて行こう。スタート後1時間、他艇のスターンライトが遠い、意外に船足が伸びているようだ。その上、僕達に比べて異常に南下していく。これはマズい!あわただしくトリムコントロールが始まるが、現在のタックではこれ以上南下できないことが分かり、誰も何も言わない。わずかな空白時間が僕達を包み込んだ。「ジャイブ!!」、静寂を破るかのようにスキッパーの声が響いた。「今日はナイトセーリングの練習だ。そうだろ?」、僕達は"有難いお言葉"を思い出したのです。そしてジャイブを繰り返しました。その時の航跡はまるで他艇の航跡を縫いまとめているようだったでしょう。先航艇のスターンライトは闇の中に霞み、絶望の

中に取り残されたのです。僕達には"練習"という名 の免罪符が唯一の心の支えでした。

夜が明ける頃から徐々に風が強くなり、波も高くなってきていて、時々波に乗り始めた。

僕達が門脇埼の沖あいに達した頃、前方にはヨットが朝もやの中に解け込むように見える。4~5ハイはいるようだ。稲取岬あたりまで来ると、さらにヨットがはっきりと、しかも6~7ハイと多く見えてきた。僕達には波に乗れる風だが、他艇はまだ波に乗り切れないらしく、みるみるうちに追いついていくのが分かる。爪木崎付近まで来ると、僕達の周りには8ハイのヨットが数えられる。出場艇は全部で12ハイ、残る4ハイの大型艇はフィニッシュしたのだろうか?〈ビッグアップル〉、〈光〉、〈月光〉、もう一パイは何だろう?僕達には艇名がどうしても思い出せないのです。結局、見えない4ハイは既にフィニッシュしたものと結論しました(後で我が艇を数えなかったことが分かりました。この頃には自艇がレース艇であることを忘れていたのです)。

爪木崎をかわしジャイブ、最後のジャイブになるのです。きれいに決めなければ! ジャイブ!! しかしその時、波にスターンをさらわれ見事に失敗、艇はそのまま横倒しになったのです。波の悪さはもとより、風が意外と強くなっていることに改めて驚かされました。再度ジャイブに挑戦、今度は成功、そのままアビームで走る。すぐ目の前にジブに換えたヨットが2ハ

ュラインへ。結局、目の前の艇には、今一歩のところで先んじられましたが、僕達は総合優勝の栄冠に輝いたのでした。レース中のほとんどを練習気分で参加して優勝、ウフフ・・・・・笑いが止まらなくなっちゃう。その日の晩の表彰式とパーティーには、下田で僕達を出向えてくださった、オーナーの戸田氏と共に出席させていただきました。この季節の下田にしては、珍らしいと思われるほどの肌寒い気温に見舞われ、用意されたビールが山のように残っている。それでもパーティーは盛況のうちに進み、地元の青年団による太鼓、生バンドによるディスコ等、楽しい一時を過ごさせていただきました。また、パーティーの最後を飾った花火大会は、全国に先がけて行なわれ、賞品の一つとして供された三尺玉をはじめ、各種の新型花火が数多く打ち上げられて、それはそれは圧巻そのものでした。

イ,こちらはスピン帆走,下田湾はもう目と鼻の先だ。

「ヨシ! 抜くぞ」、レース気分が戻ってくる。下田湾口にさしかかり、No. 2ゼノアに換え、一路フィニッシ

"黒船カップヨットレース"の第一回に優勝の栄誉、山下氏は故郷に錦を飾り、そして"秋に強い〈RODEM〉"から"オールシーズンの〈RODEM〉"への足がかりと、いいことづくめです。この勢いで明日のレースも貰っちゃおうと、気勢を上げたのですが、当日は強風でレース中止となり、非常に残念でした。皆さん、〈RODEM〉に注意して下さいる。会後のレースも貰

〈RODEM〉に注意して下さいネ。今後のレースも貰っちゃいますよ! ウフフ……。



優勝の花火を手にしたオーナーの戸田氏



スキッパー山下正明氏

NORC 玄海支部主催

第5回アリランレース1981

コースレコードを更新して 〈ジグザグ〉号 3 度目の ファースト・フィニッシュ! (13°38′10″)

> NORC玄海支部·広報委員長 堀田総八郎



ファースト・フィニッシュを喜ぶ〈ジグザグ〉号メンバー

5月3日正午、釜山港沖をスタート。博多湾は小戸ヨットハーバー前のゴールまで、およそ110浬の1981年第5回アリランレースは、地元の〈ジグザグ〉号が3度目のファーストフィニッシュか、遠来の広島からやってきた、前アドミラルズカッパー・TOGOの〈カズ〉号が雪辱するか、この2艇の熾烈なファーストフィニッシュ争いに焦点が当てられたレースとなりました。結果はファーの船型を生かした〈ジグザグ〉号が、文字通りジグザグのコースをとり、11分の差でゴール、〈カズ〉号がまたもや涙をのむ……という結果に終わりました。以下出発からゴール、表彰式までをレポート致します。

1973年「韓国までヨットで渡ろう……」という話から発展して、釜山~博多間の国際親善レースに発展したこのレースも、今年で5回目を迎えました。

主催する玄海支部では世話をする委員への負担が大きく、毎回ながら、終わってから「次はもうやめよう」という話が出ていました。委員、特に総務担当への公私共の負担は想像を絶し、ために総務委員のなり手がなく、大原支部長からの懇請で引き受ける、というのが実情でした。しかしこれらの重圧をはねのけて、何回もの常任委員会での検討と、会員からの要望、他支部への彰響もあり、今回も実行する運びとなりました。

新ルールでの計測にとまどう

レース前の計測では、今年からの改正ルールに合わせてのもので、マストを高くしたり、ブームを長くした艇は、今回の改正で、自艇がどれだけのレーティングをもらえるか、それにともなうT. C. F. はどうか、出場申告遅れの艇もあって、データを本部に送り、計算の結果を知らされたのは、出発直前の4月28日で、艇によっては新ルールがよく分からず、特にレーティングが予想よりも大きな数字になってとまどっているところもあったようです。

参加状况

さて、今年の出国は4月29日、博多港と下関港で手続きをとり、対馬の比田勝港で集合、アンカリング、5月1日0時に比田勝港を出て釜山へと向かいました。

当初35艇のエントリーが、まず岡山からの2艇と広島からの1艇、それに伴走船の小戸からの1艇が抜けて31艇となり、前回よりも2艇少なくなりました。渡韓したのは空路を含め、185名、レース参加は177名ということになりました。

参加艇は別表の通りですが、艇種はギンギンのレース艇あり、参加に意義あるクルージング艇あり、このレース出場が目的で直前にNORC加入艇ありと、話題に事欠きませんが、玄海支部広報委員でもある、"岸壁のおっ母さん"こと片倉静江さんの〈カラコルム〉号

(ピーターソン30)、小戸ではおしどりセーラーとして 有名な〈キャプティーヌ〉号(ソレイユルボン27)の 松雪満夫妻など、女性の参加が特筆されます。

緊張の中、オールフェア / でスタート

5月2日の大韓ヨット協会, 泊地でお世話になった 海洋大学の来賓が出席しての親善パーティーでは、各 艇の艇長が奮闘宣言をしました。その中で〈中で〈カ ズ〉号の有田オーナが、韓国民族衣装のチマチョゴリ で挨拶, 満場の大拍手の中, ファースト・フィニッシ ユと総合優勝を宣言され、レース前から早くも舌戦が 展開され始めました。

5月3日、釜山は快晴、1013mb, WSW、2~3m/sec, 出国手続きが遅れ、正午のスタートが危ぶまれました。 しかし、末松レース委員会の采配でどうやら間に合い, 正午スタート。緊張の中で1回でオールフェアとなり ました。

各艇No.1ゼノアとフルメイン……ところがスタート 直後、7~8m/sec と吹き出し、各艇ともオーバーセ ールぎみのリーチングで、ヒールしながら早くも快調 にとばし始めました。毎回ながら風が足りず朝鮮海峡 の2~3Ktの逆潮に流され、海の難所、対馬北端の 三島沖をかわすのが心配の一つでしたが、これなら大 丈夫。後は潜水艦銀座のこの海峡で, 原潜にぶつけら れないよう祈るばかりと冗談も出るほどでした。各艇 ともアビームからリーチングの中を、大潮の2.5Ktの 大逆潮もなんのその、スタート2時間後には早くも対 馬を視認するほどになりました。

16時30分、先頭艇団は早くも三島をかわします。こ の頃から風は徐々に強まり、2mの波は横から打ち込 み始めました。この辺から〈ジグザグ〉号と〈カズ〉 号のかけひきが始まります。〈ジグザグ〉号はおとしぎ みのスピンランで、船型を利用したプレーニングを続 けスピードをかせぎ、次にリーチでつめ上るの繰り返 し、天気図によると決して風は前にまわらないとみて これを続けます。一方〈カズ〉号は対馬沿いにつめ上 り、次にスピンランという長いレグを引く、という走 り方です。夕暮れ時の19時頃、漁業監視船がコース近 くでレースを見守っています。というのは、この海域 は韓国の密漁船が多く、おまけに覚せい剤や金塊など の洋上取引が多いところで、巡視船もそれらの取り締 まりが忙しく、とうてい我々のレースを支援してもら うということなど考えられません。

20時過ぎにはもう日がとっぷり暮れ、星が2つ、3 つ輝いていたのが次第に雲行きがあやしくなり、風も 平均10m/sec と強まり (瞬間では15m/sec にもなる), プレーニングを続ける〈ジグザグ〉号は15Kt のスピー ド計を振り切ることさえありました。

20時30分、沖ノ島を視認。あたりは新月で真暗闇。 灯台の灯と, 前後を走る艇のマスト灯だけしか見えま せん。この辺が勝敗の分かれ目。トライラジアル・スピ ンをあげて頑張った〈テクニシャン〉は、ここで他艇 より1Ktほどスピードをかせぎ、逆にブローチングを 避け、安全策をとってゼノアで走った船は遅れをとる ことになります。

この辺より小戸大会本部の江頭さんのコールが入っ てきます。21時、〈ジグザグ〉号の光安さんと本部との 交信で、"沖の島近し"との応答があり、本部につめか けたメンバーから一様に驚きの声が上がり、フィニッ シュラインをつくるため、至急呼び出しをかけ始めま した。

〈オットセイ〉号ラダーを損傷。リタイヤー

ところが21時、〈ジグザグ〉号を中継して〈オットセイ〉 号 (渡辺一洋艇長・スプレンダー27) から、ラダー半 損の連絡が入ります。同艇はここでレースをリタイヤ 一、と同時に機走を開始します。無線によると、自力 回航をなんとか試みるとのことで、本部一同ホッとし ていたところ、22時頃同艇より、ラダーを全損、応急 ラダーで走るとの連絡が入ります。しかし、しばらく して打ち込む3mの波に保針ができず、23時頃には本 部へ曳航を依頼してきました。





釜山でのスタート

第5回 アリランレース 成績表

着順	艇 名	レー ティング	T. C. F	所要時間	修正時間	修正順位	クラス 別順位
1	ジグザグ (F38)	34. 2	0.8448	13-38-10	11-31-11	11	A 8
2	かづ (DOU42)	32. 1	0.8266	13-49-27		10	A 7
3	サクラ (Y A 1 ton)	27. 2	0.7815	14-34-00	11-23-01	9	A 6
4	テクニシャン (E.D. 30)	22.7	0.7364	14-37-16	10-46-01	1	A 1
5	マリエ (E. D. 1 ton)	28. 1	0.7901	14-40-50	11-35-56	14	A 10
6	ノンビリア (YA33)	23. 9	0.7489	14-41-00	10-59-46	4	A 2
7	ホットスパー (F920)	25. 3	0.7630	14-49-05	11-18-22	7	A 4
8	ワイルドダック (E. D. 30)	24.0	0.7499	14-52-13	11-09-04	5	A 3
9	美美 (エリクソン39)	27.3	0.7825	14-52-50	11-38-38	15	A 11
10	玄鳥エクスプレス (E.D.30)	23. 9	0.7489	15-06-37	11-18-57	8	A 5
11	ネオアンタレス (F727)	20.3	0.7106	15-26-08	10-58-06	3	B 2
12	サムライ (G. ソレイユ34)	25. 0	0.7600	15-37-52	11-52-46	20	A 12
13	アルフィー (F727)	18. 9	0.6947	15-40-44	10-53-31	2	B 1
14	プリンプリン (NIC 30)	22.4	0.7333	15-47-58		13	A 9
15	ありあけ (J 24)	21.5	0.7237	15-55-25	11-31-26	12	B 4
16	クォーターアップル (HOL25)	18. 9	0.6947	16-10-32	11-14-13	6	B 3
17	エスペル (DOU30)	22.0	0.7290	16-17-46		21	B 9
18	寿宝 (Y A 30)	20.9	0.7172	16-17-50	11-41-18	16	B 5
19	山笠 (Y A 30)	21.3	0.7215	16-21-47	11-48-12	17	B 6
20	ブルームーン (G. S. 30)	21.4	0.7226	16-24-06	11-51-06	18	B 7
21	カラコルム (DOU30)	21.6	0.7248	16-25-21		22	B 10
22	レディーバード (DOU30)	21.8	0.7269	16-29-58	11-59-36	24	B 12
23	アポロニア (DOU33)	24.7	0.7570	16-31-11	12-30-19	30	A 13
24	国士無双 (DOU30)	21.6	0.7248	16-32-59	11-59-42	25	B 13
25	バンガード (DOU30)	22.0	0.7290	16-42-32	11 - 59 - 54	26	B 14
26	ピクニック (Y A 25P)	20.1	0.7083	16-45-29	11 - 52 - 11	19	B 8
27	ムーンライトエクスプレス (Y A 30)	21.5	0.7237	17-11-06	12 - 26 - 12	27	B 15
28	モーニングクラウド (YA30)	21. 1	0.7193	17 - 19 - 00	12-27-21	28	B 16
29	カピテーヌ (ソレイユ8m)	18. 2	0.6866	17-24-07	11-56-53	23	B 11
30	トロピカーナ (HOL25) オットセイ (スプレンダー27)	19. 6	0.7027	17-47-04 RET.	12-29-49	29	B 17

本部では21時の連絡と同時に、〈アポロニア〉 号のオーナー、福元征四郎副支部長を呼び出していたので、直ちに玄界灘界隈の漁師に顔が広い福元さんが、高速漁船をチャーターする交渉を始めました。

23時30分、 $\langle x_{\gamma}\rangle$ トセイ〉号はWSWの風速7m/sec, 3~4mの波で応急ラダーも使えないようになり、沖ノ島西10浬で遂にヒープツー開始します。

無線交信にも虚々実々のかけひき

この間に他のレース艇は順調に走り、21時30分〈ジグザグ〉号は"小呂島近く"との交信後、"近くに〈カズ〉号がおり、非常に競い合っているので、これにてしばらくは帆走に専念したく、次回は23時にしたい"旨連絡が入ります。続いて22時30分、〈カズ〉号からも"近くに〈ジグザグ〉号がおり、位置はあまりいいた〈ありませんが、小呂島近くです"との交信が入り、トップ艇のデッドヒートが、本部までもひしひしと伝わってきます。この時、この両艇は小呂島近くのラムライン上でしのぎを削っていたのです。

続いて〈アルフィー〉号(吉良正彦艇長・ファー27)

から"配電盤のショートで、コンパスなどの計器類が一切読めないが、前の艇の灯(後で〈サムライ〉号と判明)を頼りに走っているので、レースには影響ありません"と〈ヴァンガード〉号の無線中継で連絡が入ります。

暦が変わった翌5月4日1時頃〈ジグザグ〉号より "玄界島をかわした"と交信が入り、本部艇が直ちに マークを打ちに出航、続いて写真撮影にと、大型フラ ッシュを用意した〈エスペランサ〉号が、トップ艇を 出迎えに出航していきます。

15艇がコース・レコード、 \langle カズ \rangle 号は惜しくもファースト・フィニッシュを逃す!

博多湾内,能古島の西に赤いマスト灯が二つ,漆黒の海に左右にゆれながら,かなりのスピードで近づいて来ます。果してどちらがトップ艇でしょうか? 機走6 Kt の〈エスペランサ〉号は,出迎え途中を慌ててフィニッシュラインにもどります。

本部艇には鯉幟をあげ、クセノンランプの閃光を発 して所在を示していますが、ハーバーの水銀灯と重な



2着〈カズ〉号、ゴール

って、今一つレース艇には分かりにくいようです。

1時35分, ゴール200m前で風が落ちる。静寂の中, ウィンチ音と人声で, 戦前の予想を裏切って, トップ 艇は〈ジグザグ〉号と分かります。早い!……。13時38分10秒フィニッシュ。コースレコードだ!! しかもこれまでは第1回の〈アルテミス〉号(カーター・1トン)がたてた, 16時間2分5秒を2時間23分も短縮してのレコードだ!!!

続いて11分余り遅れて〈カズ〉号がフィニッシュ。 更に〈サクラ〉号 $(YA \cdot 1 + \nu)$ がゴールした後、総合優勝艇となった〈テクニシャン〉号 (デュポア30)が、〈ジグザグ〉号に1時間足らずの遅れでフィニッシュ、以下15番の〈ありあけ〉号 (J-24) までが、いずれもコース・レコードというハイ・ペース。電気系故障の〈アルフィー〉号も13番目にゴールして、Bクラス1位、総合2位に入りました。以下30番目の〈ト ロピカーナ〉までが5時47分, 薄明の中でフィニッシュしました。

各艇の無線連絡に勇気づけられ、荒海の中を〈オットセイ〉号10時間も頑張る!

ところで、ラダー全損の〈オットセイ〉号ですが、 1時には漁船のチャーターができ、同艇に連絡、3時 には福元さんが乗って福岡の伊崎漁港を出航しました。 この間に、海上保安部に事情を連絡、曳航は当方です る旨伝えます。〈オットセイ〉号からの電波は悪く、この 間〈美美〉号や〈カラコルム〉号の無線中継協力で、 状況が遂一本部に報告されていました。前夜から本部 につめかけていた大原支部長が、「どんなメンバーが乗 っているのか?」と心配そうに聞かれたのに対して、

「艇長はヨット暦15年のベテランで、他も潮っ気たっぷりの連中です、なんとかやりますよ……。」との返事が返り、本部は意外と明るい表情でした。しかし後で聞くと、沖ノ島近くに寄せられて、また針路を釜山へ向け、クローズで逃げたり、スピンポールのねりがいを2人がかりで支え、手を真赤にはらしたり、シーアンカーがわりに流したポリタンクの柄が次々に抜けてしまったり……、とかなりの悪戦苦闘をして、沖ノ島近くから遠くに流されるのを防いでいたようです。そして6時頃には"沖ノ島を252度にみて3浬"のところまでやっと10浬ほど流されるに留めたようでした。

曳航に向かった福元さんからは7時に沖ノ島から船 舶電話が入り、同艇の位置を知らせると、20分後には 同艇を視認の報が入り、一同ホッと致しました。

これより40浬の曳航が始まりますが、ラダーのない 同艇は尻を振るので、ロープを長く後ろにたらしての 曳航となりました。そして13時には無事検疫阜頭に着





き,一応ことなき次第となりました。

リーチング・スピンランが勝敗の分かれ目!

今回のレースを振り返ると、ラダートラブルによる リタイヤー艇が出こそすれ、全員無事帰国、大幅なコ ースレコード更新と様々な記録で飾られ、大成功のレ ースだったと言えるでしょう。

5月5日, 博多の東中洲は城山VOプラザで開かれた表彰パーティーでは, 真黒に陽焼けした元気な顔が集まり, お互いの健闘を讃え合いました。

今回のレースの特徴は、全艇ノータック、ノージャイブで走りましたが、特に強風時に、リーチングのスピンランで頑張った艇が上位に入賞しました。また、強風のアビームからリーチに強い艇には有利に働いたようでした。

〈ジグザグ〉号と〈カズ〉号(前アドミラルズカッパーTOGO)の一騎打ちは、3度〈ジグザグ〉号に凱歌があがり、「これで地元博多での面目が立った」と同艇のスキッパー、石橋征一さんが思わずもらした言葉に実感がこもっていたようです。

第 7 回

オレンジカップ・レース

オレンジカップ・レース 観戦記

サントピアマリーナ(株)飯塚功二

ついにやって来ました、地獄のゴールデンウィーク、 筆者にとっては、地獄以外の何ものでもない季節です。 毎年恒例となりました本レースも、早いものでもう7 回目、内海の春のイベントとして定着致しました。私 も主催者側の一員として、初回より本レースコミッティーを務め、一貫して陸上本部留守番役に徹しており ます。そんなことで、本レース報告は陸上コミッティー側より見た、観戦記(奮戦記?)とさせていただき ます。

4月24日 (金)

いよいよ地獄の日々の幕開けです。私共マリーナ関係者にとっては、唯でさえ忙しい時期なのに、これに加えて30数艇の受け入れ、レース運営をするわけですから、地獄という言葉が御想像できると思います。

さて、私、陸上本部の最初の仕事は、エントリーリストの作成から始まります。本来エントリーリストなどというものは、レース開催一週間前には出来ているものなのでしょうが、内海の悪習慣とでもいいましょうか、コマーシャルベースのオープンレースという気楽さから、例年のごとくメ切日を過ぎてから当日までのエントリーが結構ありまして、毎度のことながら、レース前日の作成となるわけです。35艇のエントリーが確定したところで、次に恐怖のレーティング決定作業

に入ります。これもまた残念なことながら、折角IOR、 JORを取得していながら、更新手続きの未処理、4月 過ぎの手続きなどで、エントリー艇の過半数は有効な 証書がない状態なのです。本コミッティーは、これに 対処する方法として、やはり参加艇には出来るだけ公 平に競い合うことが出来るようにし、それが戦闘意識 にも, ひいてはレース全体のムードにも大きな影響力 をもつ、という認識のもとに、極端なペナルティー・ ハンデは付けないと方針決定。まず原則として、'81年 版のIOR・JOR 証書取得艇はそれを使用する。'80年ま での証書取得艇で未更新の艇については、そのレーテ イングを基準に、本年度のルール改正に伴う各艇種ご との変化傾向をもって調整し、まだ取得していない艇 については、同様に各艇種ごとの一般的(平均的)レ ーティングを基準とする……。とはいうものの具体的 に決定する段になると、'81年版の資料をNORC事務局 にお願い致しまして、出来るだけ集めてはおりました が、これを私の独断と偏見(?)と公平さで、処理する わけです。過去のレースにおいても、いろいろとこの レーティング決定で頭を悩ませられました。基準レー ティングに対する、ペナルティーをどの程度にするか が問題なのです。レーティング未更新の艇、特に新艇 で未取得の艇などは、フリーボード、トリム、リグ等 において、レーティングが大きくなる要素が多いとい う経験より、やはり多少のペナルティーを加味する必 要があり、また、進水年月や他の要素など、それぞれ の艇を頭に浮べながら……, ということで、ようやく 決定の段と相成りました。時すでに20時過ぎ。さて、 次なる仕事は、出艇申告書、レース報告書、成績の集 計表などコピーの大活躍、果ては翌朝のコミッティー 各員の弁当手配,各コミッティーボートの要員割り振

り、レースコースの打ち合わせ等、毎年のことで慣れた手順とはいえ、その間にぞくぞくと集まってくる参加諸氏との雑談など、夜のふけるのは早いもの、陸上本部兼ハーバー事務所の店じまいは深夜12時。

4月25日 (木)

0600前,本部開業。昨夜の前線通過のなごりで雨,SWの風, $5\sim 6$ m/sec.風は申し分ないが、雨がなんともうっとうしい。予報では午後は晴れとのこと、まずは出艇申告の受付より業務開始。いくらローカルレースとはいえ、乗員名、連絡先住所等の不備なものが多く、コミッティーを手間取らせる。

0645, 艇長会議開始。エントリー28艇, 土曜日ということで, クルーの通合がつかないのか, 5 艇ほど欠場。これという質問もなく0700終了。

0730, 各艇ハーバーよりレース海面に出陣。陸上本部はここでようやく一段落,後はレース結果を待つだけ。

0830,第1レースは予定通りのスタート。陸上と海上のコミッティーは、アマ無線とトランシーバーの二本立て体制で一応万全でしたが、なんせ陸上本部は私一人のため、コミッティー業務に専念するわけにもいかず、本業とのかけもちで、受信時に留守ということもしばしばあり、多少のもたつきはありましたが、まずは快調。

最終艇フィニッシュ。1100, 予想してたより風が落ちず, 結果的にやや短めのコースとなってしまいましたが, 無事終了。私の予想では前記4強の他に, ダークホースとして〈カゲロー〉(TAKA-30),〈カリブー7〉(Y-26S), の走りを期待していたのですが, 進水間もないレースということで, チューニング不足か以外と走らず, やや期待はずれの結果となりました。

ション時のみ、その真価を発揮するだろうが、6m/sec 以上ではコントロールが難しいという印象でした。その結果は第3、第4レースで証明致しました。なお、デザイナー兼オーナーの山崎氏から全レース終了後、「メインセールのエリアをもう少し小さくし、インサイドバラストを積み、レーティングを下げると共に、中風以上の風にも十分対処できるよう、大改造する」とのコメント。結果的には未完成だったが、その努力と意欲が今後のレース活動に大きく躍進することを確信し、応援していきたいと思います。

1230 第2レーススタート

雨から一転、雲一つない快晴に風もNW3~6 m/sec に変わり、マークを打ち直し、第1レースよりやや長めのコースとなる。展開はやはり4強の争いに終始。陸上本部は入ってくるフィニッシュタイムを順次計算、得点表作成に全力投球。帰港した各艇のスキッパー、クルー、続々と陸上本部に集合、結果に注目。1650、レース終了。1700には得点表完成。4強が4点差内でデッドヒート、やはり明日の第3レース、沼島回航が大きく優勝の行方を左右することになりそうです。ただ、毎年このレースが風に恵まれず、終始ベタか、強風波浪のいずれかの極端で、コミッティー泣かせのレースなのです。予報では移動性高気圧にすっぽりと入り、ベタとなりそうな今回、すべては明日の風まかせということで、1900からの艇長会議を終了。

4月26日(日)

0630、陸上本部開業。予想通りの晴天、1~2m/sec の微風。0730, 予定通りスタート。エントリー32艇, 私も本日は本業までの時間, レース海面に出て伴走観 覧。ランニングスタート、全艇横一線のまずまずの出 来栄え、上手より〈ウイザード〉、〈チサト〉、中央より 〈シードリンカー〉、〈マリンケヤー〉、の4強がジャス トスタート。そして微風スペシャル艇(ワイワイミミ) が,昨日のスプレッダートラブルを修理し,快調にすべ り出す。友ケ島水道入口まで約1時間 (シードリンカ ー〉をトップに、続いて〈ワイワイミミ〉、それほどの 差はなく後続艇一団のままに南下、幸いにも潮流が南 流のため、微風ながらも全艇無事水道を通過、沼島を 向け鈍走。海上コミッティーも一旦帰路、後は風だの みの心境。1100、陸上では無風状態に近く、沼島周辺 の風に期待するが絶望的。1400過ぎ、Sの風3~4m/sec, これでレース成立と思いきや、この風は友ケ島より北 側だけのもの、沼島周辺は相変わらず無風状態、レー ス報告書によると、1500過ぎ大半の艇がリタイヤー。 その後、4~6m/secの風になるが、結局全艇タイム リミットのノーレース。

陸上本部は得点計算の労をまぬがれたものの、やや 拍子抜け。逆に数艇のみのフィニッシュで上位確定、 第4レースの興味半減ということを思えばまだノーレ ースということで、全てを最終日へ、と期待を残したこ とが不幸中の幸いと、私の素直な感想。

4月29日 (水)

中2日おいていよいよ最終レース、コースは正三角約20マイル。いつもの段取りで出艇申告受付、艇長会議。特別事項として、帆走指示書によると「本レースは3レースをもって成立」という項目を、「最悪の場合は2レースにより成立」と変更し、各艇長に了承、確認。と言いますのは、0700現在、Nの風 $1\sim3\,\mathrm{m/sec}$ 、くもり、最悪の場合はコース短縮の約12マイルコースとしても、ベタになると速い潮流が命取りとなる可能性があったからです。ともあれ、風だのみの第4レースのスタート。海上コミッティー間の無線がそうぞうしい、なんと第1マークが見当たらないとのこと。マークボートが所定の位置に向かったが、付近に見当たらないとの連絡(流失か沈か、結局最後まで発見できず)。取りあえずマークボートにM旗展開、移動連絡艇にて各レース艇に通告。

レース各艇は視界の悪い海面, 微風の上に強い南流

のため、マークボートをなかなか発見できず四苦八苦の様子。1030過ぎ、ようやく第2マークをトップ艇回航、コース短縮か否か・・・・コミッティーの判断がいよいよ難しい状況となる。陸上・海上両コミッティー相談の上、第3マークのトップ集団回航が1130~1200までなら短縮なしとの結論。1130過ぎトップ艇回航、予定通りフルコース続行。

1200過ぎ一転、NよりSに風が変わり5~8 m/sec の風、コミッティー一同一安心。ところが風はどんどん強まり、 $10\sim15$ m/sec、最大22m/sec (陸上での記録)、こうなりますとタイムリミットの心配から一転、強風によるトラブルの心配に変わり、コミッティー間の無線連絡大繁盛となります。リタイヤー艇の帰港の確認、トラブル艇の曳航、その間に入ってくるフィニッシュタイムの確認等、最終日らしくいよいよ本領発揮、表彰式をむかえ得点計算に集中。

最終艇フィニッシュの連絡 1430 (なんとタイムリミ

'81 第7回オレンジカップ・レース成績表

※第3レースはノーレース

SAIL	艇 名	艇 植	R.	T. C. F.	第1レース			第2レース			第4レース			総合	総合
NO.	36 (1				E·T	順位	得点	E · T	順位	得点	E · T	順位	得点		順位
2235	/ 1	DOU-42	32. 6	0.8310	1:39:05	15	14	2:16:08	17	12	DNF		1, 2	27. 2	21
1122	アルビレオ	T&P42	31.9	0.8248	-		0	_	:_:		DNF		1.2	1. 2	29
2388	マリンケヤー	HOL37	27. 4	0.7835	1:34:13	4	25	2:08:45	3	26	5:11:54	12	24	75	4
2469	ベンガル	YAM36	27.0	0.7796	1:38:18	8	21	2:16:09	8	21	5:06:17	7	30	72	6
2421	ピートル	YAM33	24. 3	0.7530	1:41:21	6	23	2:20:11	6	23	DNF	_	1.2	47. 2	15
2198	ストーミーベトラル	HOL33	24. 6	0.7560	1:43:28	10	19	2:25:36	15	14	5:27:03	14	21, 6	54. 6	13
2771	シードリンカー	HOL33	24.7	0.7570	1:35:30	2	27	2:14:07	4	25	5:14:28	13	22, 8	74. 8	5
2875	ワイワイミミ	YY-27	25. 0	0.7600	DNF		1		-	1	DNF	-	1.2	3. 2	28
2535	チサト	DOU-34	24. 4	0.7540	1:35:44	1	281/4	2:12:21	2	27	5:07:26	4	33, 6	88, 85	2
2444	ウイザード	NAK-295	22. 4	0.7333	1:39:15	3	26	2:14:19	1	281/4	5:11:30	3	34.8	89, 05	1
2766	バルバラ	NAK-295	21.9	0.7280	1:52:03	12	17	2:25:29	7	22	5:11:05	2	36.	75.	3
2637	トップオブザモーニング	NAK-295	22.0	0.7290	1:46:57	9	20	2:36:40	18	11	5:33:39	11	25. 2	56. 2	12
2788	フェイテス	NAK-295	21.7	0.7258	1:57:07	20	9	2:29:51	13	16	5:40:14	13	22.8	47.8	14
2446	カタリナスペシャル	M C-30	22.0	0.7290	1:44:31	5	24	2:22:45	5	24	5:51:38	15	20. 4	68. 4	8
2450	エバーマウント	N1C-30	21.8	0.7269	1:45:18	7	22	2:26:05	10	19	5:29:07	8	28. 8	69.8	7
2860	カゲロー	TAK-30	22, 8	0.7375	1:47:30	11	18	2:25:40	12	17	5:21:08	5	32. 4	67.4	9
2811	プローアッフ	TAK-30	24. 2	0.7519	1:48:35	14	15	2:22:30	11	18	5:21:21	9	27.6	60.6	11
2206	ブリリアント	DOU-30	21.5	0.7237	2:29:45	27	2	2:45:51	24	5	DNF	-	1.2	8.2	25
1798	アクエリアス	BW-30	21. 4	0.7226		250			-	-	TVO.TTO		158351	0.	
2391	h 7	KAUF-30	21.9	0.7280					-	-		-		0.	
2583	エンズビル	YAM-30	21.0	0.7183	2:07:03	22	7	2:40:32	20	9	6:29:59	18	16, 8	32, 8	18
1930	アンドモア	NOL-30	20.4	0.7117	2:07:13	21	8	2:50:42	25	4	6:21:17	17	18	30	19
2776	rēi PA	POM-870	22, 0	0.7290	1:55:45	19	10	2:37:41	19	10	DNF	-	1, 2	21.2	22
2458.	オーシャンベル	J-24	21.4	0.7226	2:12:14	24	5	2:41:29	21	8	5:36:27	10	26. 4	39, 4	16
2468	バジェナ	HOL-26	18.7	0.6924	1:59:52	17	12	2:40:22	16	13	5:23:54	1	37.5	62, 5	10
2876	カリブ7	Y-26S	18.7	0.6924	1:57:51	13	16	2:33:21	9	20	DNF		1.2	37.2	17
2447	青 波 行	SOL-26	18, 6	0,6913	1:59:58	16	13	2:39:13	14	15	DNF		1.2	29. 2	20
2821	ボーグ	SOL-26	18.6	0.6913		-			-	-	DNF		1. 2	1.2	29
1914	甲 龍 V	DOU-26	17.6	0.6795	2:04:04	18	11	2:53:43	23	6	DNF		1. 2	18. 2	23
2809	さざなみ	Y-21	17.0	0.6723	2:29:47	26	3	3:19:34	26	3	DNF		1.2	7.2	26
ess	プレークポイント	Y-21	17.0	0.6723	2:20:56	23	6	2:54:48	22	7	DNF		1. 2	14.2	24
1966	st. アポロニア	N-240	18. 1	0.6854	2:23:47	25	4	DNF	-	1	DNF		1. 2	6.2	27
2670	菊 水	Y-21	16. 6	0.6674		-			1-1	-	DNF		1.2	1.2	29

ット1 秒前の14:29:59)、結果は強風に強い〈ベンガル〉(YAM-36)のファースト・フィニッシュ、同じワントンの〈マリンケヤー〉にようやく一矢報いた感じだ。続いて4強の各艇が続々とフィニッシュ。そしてこの4強に割り込んだのが〈ベルバラ〉(NAK-295)、着順3位、修正2位と大健闘。前記の〈カリブ-7〉は、ディスマストでリタイヤー、〈ワイワイミミ〉は、一転の強風でメインのコントロールが出来なく、やはりリタイヤー。〈バジェナ〉(HOL-26)が前半の微風時にトップ集団に維持、強風に変わってからも善戦、着順9位ながらも一挙に修正1位と最終レースを飾る殊勲。

1500, 海上コミッティー帰港, レース委員長との最終チェック, フィニッシュ時のマークタッチ艇の検討が行なわれた。ここで登場したのがビデオTV, 便利なもので, すぐさま一部始終を再現してくれ, あっけなく結論が出る。直ちに全レーストータルの成績表作成。

1530, 予定通り表彰式, 結果的には本日のレース成績が大きくものをいい, 僅少差で〈ウイザード〉の逆転優勝, 2位に〈チサト〉, そして3位に最終レースの健闘により〈ベルバラ〉が入り込み, 4位に〈マリンケヤー〉,5位に〈シードリンカー〉と決定。ここに無事レースも終了, やっと幕を閉じました。本年は沖縄~西宮レース, 小笠原レースと期間内にダブリ, 大型艇の参加が少なく, 参加艇も多少減りはしたものの, 盛況の内に終わりました。主催者の一員として参加各艇に心より感謝する次第です。

なお、最後になりましたが、本レース運営を務めて下さいました内海支部帆走委員長、谷川晴彦様始め、各レース委員の皆様本当に御苦労様でした、御礼申し上げます。苦労の割には報われないコミッティー業ですが、今後共よろしく御協力の程、御願い致します。

オレンジカップ優勝の記

日柳政俊

早いものでオレンジカップレースも今年で7年目になりました。第1回より皆勤の〈ウイザード〉ですが、オレンジといえば参加することに意義を見い出し、ベテラン達のセールワークやタクティクスを後ろの方よりただただ眺めているだけでした。1号艇の〈ウイザード〉(Nakayoshi-295)3世が進水し、1年半経ったこの艇での2回目のオレンジは少し苦しい。ただ今回、2トン、¾トンの新艇多くが沖縄レースのため不参加で、〈ウイザード〉にとって幸いでした。しかし今年に入ってからの西宮での新艇の進水等を目の当たりに見て、西宮では万年2位という(名誉というか不名誉というか)名の通り、今年も2位ぐらいが妥当だという気がしないでもありませんでした。特に今年1月から西宮

ポイントレースにおいて、3連勝の〈チサト〉(ピーターソン¾塩見スキッパー)がオレンジに的をしぼっており、我々の最大の関門と思われました。

クルーは私の他にキングセールの庄崎さん、コスモマリンの田代、西口さん他に高田さんの5名、平均年齢40歳というオヂン臭さで、ただオリンピック一回りでビール1カートン飲みほぐすぐらいが唯一の取柄で、ビール飲みたさのため、1年半不動のメンバーとビール5カートンと共にレースに臨みました。

サントピアでは我が艇の隣に、今年進水の〈かげろう〉 Takai special (ハーフトン)や〈ブローアップ〉が、もやい設計者の高井さんを初め、江戸ッ子弁のベテランが入れ込んでおり、不吉な予感がありました。しかし艇長会議でレーティングがはるかにオーバーとのことがわかり、ついていったらこちらの勝とホッとした次第です。

第 1 レース 西 5~10m/sec

下からスタート、すぐ下に〈チサト〉、両艇タック。 〈チサト〉の位置が良くそのままトップ回航、続いて 〈シードリンカー〉[ホランド¾トン〈トーゴー〉の寺 山さんがスキッておりました]、〈マリンケア〉[ホランド1トン〈バイバイチャッピー〉の田中氏がスキッパー]、の順。我々はタック、結果このコースが悪く第4マークでは大き〈差が開き敗北。1位〈チサト〉、2位〈シードリンカー〉、3位〈ウイザード〉、当面の敵、ハーフトンは大き〈遅れ、やれやれといったところです。 やはりビールは1カートンなくなっておりました。

第2レース 西4~7 m/sec

下からスタート、すぐ上に〈チサト〉、〈チサト〉の後ろをかわしタック、この返しのタックが良く、そのまま〈チサト〉マークで〈チサト〉、〈マリンケア〉、〈シードリンカー〉、〈ウイザード〉の順で回航。風が下へ振りぎみのため落としぎみ、スピードをつけ、6ノット強をキープ、¾トンと遜色なく勝利を決めるポイントでした。そのまま〈アリンケア〉、〈チサト〉、〈シードリンカー〉とほとんど同時にフィニッシュ。2トン、¾トン、¾トン、数をはるか後ろに見ながら、オーナー冥利につきる一戦でした。1位〈ウイザード〉、2位〈チサト〉、3位〈シードリンカー〉となんだか強豪相手の西宮ポイントレースの様相になって参りました。いい忘れましたが、やっぱりビール1カートンが空。

第3レース 沼島回航レース

このレースは島回りでベタリ再スタート気味になる ため、レーティングの低い我々には有利と考えていま したが、〈チサト〉に大きく遅れ、少し焦りが入りまし た。沼島回航後一気に〈チサト〉に並び、そこで完全 なナギ。やはり予想通り全艇足止めをくらいました。 4.30エンジンをかけ全艇タイムリミット。

第4レース E1~4m/sec→S10~15m/sec

第2レースまで〈チサト〉との差1点差、このレー

スは1.2倍されるので、このレースに勝った方が優勝です。

ポートで上からスタート。下の集団が早く、小さい 艇が先行して一時〈チサト〉より先行するも、ダンゴ 状になって全艇マークさがし。モーターボートよりマ ーク流失の連絡があった時には全艇既にタックし、は るかに先行、我々は90%敗北を意識しました。〈チサト〉 の塩見氏はこの時〈ウイザード〉がずっと遅れ、勝利 を確信したといいます。

第3マーク回航までシコシコとゾトンやJ-24等を一杯また一杯と抜きながら、なんとなくしめっぽくお通夜のようなセーリングでした。なお、この時初めて気がついたのですが、全員だまり込み、ビールもほとんど口にせず、やはりポジションが良いと「一杯」という我々のパターンで、「負け戦はビールが安くつく」など負けおしみをいっていました。

〈チサト〉との差10分余り、第4マークへ近づく頃少しずつ風が落ち、S旗も揚がらず、最後の10%の望が大きくなりました。現金なもので急に皆元気が出て、ビールもはずむようになりました。〈チサト〉は風の変

わり目の不安定な中をスピンで第5マークへ、我々は本格的な吹出しの前線に乗り、一気に追いつき、第5マークでは5分差。しかし前にTakai ½トン2艇が未だガンバッております。その後ますます強まる風の中、セールチェンジをコマメにやり、あっという間に½トン勢を抜きさり、〈チサト〉との差4分まで縮めてフィニッシュ。0.2ポイントの差で優勝。"やった"と全員でまたカンパイ、なんとかかんとかいいながらビールを飲む口実を見つけているような我々です。

レースを振り返って、優勝出来たのは、名艇 295 や Good Sail はもちろんのこと、なんといっても 2 年間 同じメンバーで、艇のボテンシャルを 100 %引き出せたこと、〈チサト〉には〈シードリンカー〉に負けられないというプレッシャーがかかったこと、最終レース、風の神が我々にほぼ笑んだことなどでしょうか? 本当は〈チサト〉の後ろからついていっただけ。

我々はレース中、飲物(ビール)と弁当は必ず用意、 毎日楽しんでレースをやって来ました。これからも安 全第一にレースを楽しんでいきたいと思います。しか しよく飲みました。

相模湾

スモールボート・ミーティング予告

日本ミニトン協会

すでに"舵"6月号、"HELM"6-7に予告を出したので本誌を読まれている方々の大半はご存知かもしれないが、あらゆる機会をとらえてPRをと考え、さいわい本誌編集部の方の快諾もえたので、その主旨、その他ダブるのを承知でここに書かせていただく。

かつてJOG はなやかなりし時代から、次第に、より大きなクルーザーへと天下の形勢が変わりはじめたころ、だんだん外洋レースでJOG の出る幕がなくなりはじめたことがある。これではJOG セーラーの楽しみがなくなり、ひいては健全なクルーザー底辺も育たないということで、石原慎太郎氏らが発起人となり、サントリーをスポンサーに、相模湾スモールボート・ポイントレース(こんな名称ではなかったかも知れないが、とにかくこういう性格のレース)が始められた。

ところが、これが気がついてみたら、いつのまにか JOG はクォータートンになり、ハーフトンになり、軒を貸して母屋をとられるようになり、またまた現実はスモールボートにとってもきびしいものとなってしまった。

今, 気楽にスモールボートの参加できる相模湾でのレースはSSCR ぐらいしかないが、これとても大型艇の間にはさまって、はるか後方を走るていたらくである。いくら修正や、クラスでトップになってもダントツの味、人の前を走る快感は味わうべくもない。いつかクォータートン以下のスモールボートは1艇、2艇と減って、クラスも成立しない有様である。

加うるに、今年からスモールボートの大部分はNORCでのレーティング17ft、以下のグループWに入れられ、その公認レースにはひとつも出られなくなってしまった。

昔のJOG は貧乏人の外洋クルーザーで、それなりに十分な外航性能を持っていたが、今のスモールボートは種々雑多で、なかには耐航性を犠牲にしてスピードだけを追求し、かつ高度な技術を持たねば乗りこなせぬレーシングディンギーのようなものも多い。スモールボートということで一括して考えるとき、おのずからそれ以上の艇と同じ考え方はできぬから、スモールボート・オーナーは一方的にNORCを恨んではいけな

い。もっともクォータートンの中にも同じような危険 な艇はあるし、乗手の質も含めたトータルのレベルで いえば、危険は同じようにどのクラスにも昔よりはる かに多く潜在し、別にスモールボートに限ったことで はないが ……。

さて、ヨーロッパを中心に、クォータートンよりさ らに安直, 安価にレースに参加できるミニトン・クラ スが盛んになっていることは、すでに諸兄ご存知の通 りである。我々はその流れに多少遅れたが、一昨年か らヨーロッパの大陸ルールと英国ルールの統一がなさ れたのを機会に、このクラスがディンギーとクルーザ ーをつなぐ接点として日本に適したクラスであるとい うことで、日本ミニトン協会を結成した。以後NORC 傘下の協会として、ささやかながら全日本選手権も毎 年行ない、今年は第3回を関東で、レベルレースの一 環として行なう。

以上、ミニトン協会の宣伝じみたが、元来スモール ボートのオーナーはビギナーとか一匹狼が多く、レー スになじみがなく、したがってグループで集まる主体 を持たない。そこで我々は勝手にスモールボートの利 益代表であると考え(実は仲間がもっと欲しいので)。 今年9月、全日本が相模湾で行なわれるのをチャンス スに、そのプレ・イベントとしてミニトンにこだわら ず、湾内の全スモールボート・オーナーに檄をとばし、 とにかく集まろうよということになったわけである。

"舵"や"MELM"の予告 No 1 では 8 月16日佐島でや る予定と書いたが、その後いろいろ交渉難行して、結 局当初我々が勝手に設定した通りにならず.

> と き 8月9日 (日曜) ところ 江ノ島ハーバー

で行なうことにほぼ9分9厘決まった。9時~9時半 受付, 9時半集合挨拶, 10時半スタート, 佐島沖雷々 ブイを回航するミーティングレース、帰着後パーティー というスケジュールで行ないたいと考えている。

出艇資格は原則としてクォータートンを含まぬそれ 以下のクルーザーとするが、これは追ってさらに詳細 を次号でお知らせしたい。"舵"でおなじみの蒼竜窟御 主人のような根っからのシーマンで艇は万人認めると ころの?などというのは多少大きな艇でも是非出ても らいたい。そういうのが各ハーバーに必ず一紙や一紙 はいるものだから……。そこはそれ、スモールボート・ レースではなくミーティングなのだからあまりやや こしいことはいいたくない。レース派もお祭派も潮気 のある男 (言葉のアヤで女の方勿論) 大歓迎。相模湾 スモールボート・ミーティングといっても、もちろん 湾外もまた大歓迎である。

いずれ各ハーバー, マリーナに要領, 申込書, ポス ター等おかせてもらうつもりであるが、前述したよう に、スモールボート・オーナーは"舵"や"HELM"や"オフシ ョア"に無縁な人が結構多い。この記事を読まれた諸兄、 たとえビッグボート、¾、½、¼トナーオーナー、ク ルーでも関係ないと思わず自分のまわりのそういう方 方にぜひ情報を流していただきたい。ご協力ありがと

尚、ミニトン以外のクラスボートとしては次のような 艇が考えられます。

BW25, REU23, ECU26, N260, OCE25, VEL24, OCN22, BW24, SK25, SAM24, CAN23, CAN23, CAN25, BW21, BW23, N220, 等。

求む・/ NORC本部女子職員

NORCでは、明るく、さわやかな貴女を求めています。

- 25歳ぐらいまで。 ●年齢
- ●給与 当会規定により優遇。
- ●応募 履歴書・写真を同封の上, 下記本部事務局宛, 月中に郵送して下さい。

〈外洋ヨットの経験者歓迎〉

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル) ●宛先 社団法人 日本外洋帆走協会

第1回東京湾カップ シリーズ'81(仮称)開催について

工業立国日本の表玄関である東京湾の小さな入江、 河筋にも海を愛し、海とのつながりを求めるヨットマ ンがそこここにクラブ,フリートを作り,地道なクラ ブ活動をつづけてきたことを、関東ヨットのメッカで ある湖南のセーラー諸氏はあまりご存知なかったかと 思います。それも道理, 東京湾は世界で最も本船の往 来の激しいところなのです。

しかし世界中の大都市, たとえばニューヨーク, ロ ンドン, シドニーetc はどうでしょう。勤めをおえた社 会人たちが、今日のようにナイトレースを行ない。本 船の航路をさまたげることなく(?)ヨットライフを十 分満喫している姿を、海外のレースに参加された方々、 また、ビジネスで行かれてセーリングに招待され、身 をもって体験された方も多いと思います。そうなので す。海外では漁業に従事している人たちだけが海の市 民権(?)を持っているのではなく、ヨット、モーター ボートの数があまりにも多いため、かえってヨットマ ンが市民権を持っているといっても過言ではないと思 います。

このような背景には本船乗りもセーラーであり、海 軍に勤務する人もセーラーなのです。そしてこの話の きわめつけが漁民にもセーラーが多くいること、うら やましいかぎりのセーラー数ではありませんか。国民 のほとんどが何らかのかたちでセーリングを楽しんで いる国では、当然セーラーに市民権があるのはあたり まえなのでしょう。

少し話が脱線してしまいましたが、東京湾も江戸時 代まではりっぱなセーリングゾーンだったのです。こ のような夢を見ながら、ダウンタウンヨットクラブが、 東京湾のそこここに、小さく小さくなって点在してき ました。しかし今のままでは、係留の問題。セーリン グできる場所の問題等、悩みごとばかり多くて、とて も楽しくヨットライフをすごすどころではありません。 今の現状は大小の差はあれ、苦しいヨットライフにな ってしまっています。同じような悩みを持つわれら東 京湾ダウンタウンヨットクラブが、親睦をかねて今回 下記のような「第1回東京湾カップヨットシリーズ'81」 (仮称)を開催するはこびとなりました。東京湾周辺で セーリングを楽しんでおられる諸氏の奮っての参加を おまちしております。(第1回東京湾カップシリーズ'81 実行委員会)

第1回東京湾カップシリーズ'81(仮称)

催 浦安セーリングクラブ、東京都連クルザ

一部会、ドルフインクラブ(木更津)、千 葉オーシャンヨットクラブ, (社)日本外 洋帆走協会横浜フリート, (船橋セーリン グクラブ)

(社)日本外洋帆走協会, (日本ヨット協 協 会未定 佐野氏が交渉する)

H 程 7月19日(日) 木更津にて 8月23日(日) 浦安にて 9月6日(日) 横浜にて

7月19日 浮島レース 50マイル スタ - FA.M 5 00

8月23日 浦安沖トライアングル

9月6日 アシカ島回りまたはトライア ングル

※コース、スタート時刻等につきまして は帆走指示書による

1977年IYRU 競技規則および帆走指示書 適用規則 安全規則 船検(詳細は実行委員会の決定による) 計

実行委員会の決定による

順位の決定 同 上 クラス別け 同上

責任の所在 実行委員会の決定による

乗員の規定 同 上

○各レースごとの賞に順ずる

○シリーズ参加艇は最終レースである 横浜フリートレースの時に表彰をする

加料 木更津 木更津 横 浜 浦 安 会 員 艇 2000円 2000円 3000円 会 員 外 艇 3000円 3000円 3500円 パーティー(1人) 1000円 1000円 ※各フリート、クラブ等の代表艇は会員 外艇として参加料を支払う。

申込み方法 主催するフリート, クラブ等に2週間前 に申し込む。フリート、クラブにて参加 艇をまとめ、フリート、クラブの代表者 が一括して申し込むことがのぞましい。

申込場所および帆走指示書の交付

木更津 セントラルボート大島

(0438) 23-2091 連絡先 横 浜 柿島亮一 (045) 712-3013(自) 浦 安 石井 孝(0473)53-8011, 2606(自)

帆走指示書 各フリート・クラブまたは個人で2调 間前に直接連絡し受けとる。

実行委員会 浦 安 石井孝 (0473) 53-8011 岡田興-(03) 961-7438

> 東京都連 佐野龍太郎(03) 641-0226 木 更 津 平野 (0439) 65-0279

福田 (045) 481-4621~2

千葉オーシャンヨットC

結城義之 (0472) 45-0141

横浜フリート

藤森紀明 (045) 781-8228 枯島亮一 (045) 712-3013

第1回実行委員会開催 7月4日(土) 1800~

木更津セントラルボート内

第1回東京湾カップシリーズ'81(仮称)連絡会

6月18日1830~

出席者 石井孝, 岡田興一, 小林, 斉藤, 歌田道教(以上浦安セーリングクラブ), 佐野龍太郎(東京都連クルーザー部会), 佐久間, 大島博, 平野, 鈴木, 福田(以上ドルフインヨットクラブ 木更津), 結城義之, 岡田, 天沼(以上千葉オーシャンヨットクラブ), 藤森紀明(沿日本外洋帆走協会横浜フリート)の以上15名の方々が出席

欠 席 船橋

第8回 大島ランデブーへ のお誘い

今年も待望の大島ランデブーの季節がやってきました。ヨット乗りなら一度はあの勇壮な御神火太鼓を聞きに来て下さい。常連の貴方ならまた御一緒に飲み合い、語り合い、あのバチ音に酔いましょう。8月1日の朝、波浮の港でお待ちします。

日時および場所

8月1日 AM1000 波浮港にて大島の小中学生を招いてのヨット教室。御協力をお願いします。

PM1730 大島勤労福祉会館にて親睦パー ティー

会 費

一般 3,000円

男 3,500円 女 2,500円 小中学生 1,500円

メ切期間

7月20日 毎年大変好評で、予定人員を大幅に上回 り嬉しい悲鳴をあげていますが、反面、 皆様に御満足して頂けているか心配です。 何卒前もっての申し込みをお願い致しま す。

申し込み先

横浜市南区六ツ川 1 -310 柿島亮-TEL (045) 712-3013

主催

NORC 横浜フリート キャプテン・後藤雄三

●海事思想普及委員会●

当委員会では6月9日および6月11日, NORC事務 局において委員会を開催し、56年度事業計画・予算案 について審議し、予算原案を作成、財務委員長宛、提 出しました。

出席者……岩田禎夫委員長, 亀井澄夫, 内藤清郎, 今 岡又彦, 長江博人, 高坂武雄, 兵藤茂各委員

来年度事業計画および予算案の概要

海事思想普及事業は大変広範囲であり、他委員会で 取り扱っている事業とかなり重複するので、来年度は 下記の2事業を重点的に行ない、予算措置を講ずるこ ととしました。

- 1. 助成金の交付・講師の派遣等, 当委員会が適当と 認めた海事思想普及事業 (レース・フェスティバル 等) に対して
 - ① 5~10万円の助成金を交付する
 - ② 講師を派遣する
 - ③ 映画等を貸出しする
- 2. 各種報道機関への NORC 事業の広報活動

パーティーのお知らせ

年に一度の楽しいタウンパーティーを企画しました。かつてのクラブライフを取り戻しましょう。今からスケジュールに入れて下さい。

日時 12月4日(金) 午後6時~

場所 帝国ホテル孔雀の間

主催 NORC海事思想普及委員会

第1回衣浦レガッタ

去る4月19日,第1回衣浦レガッタが参加32艇を集め成功裡に開催された。愛知衣浦湾には100艇以上のクルーザーが係留されているが、レースは各クラブの島回りのポイントレースが中心で、一堂に会する機会は少なかった。そこで、気軽に参加できるトライアングルレースをと、碧南ヨットクラブがコミッティーを引き受け、第1回が行なわれた。

レースは小雨の混じる微風の中,朝鳥(Dub-37)などのオフショアレーサーから、シングルハンドのタートル(Sun-22)まで, 艇種が入り乱れ盛況を呈した。

優勝をさらったのは、A クラスではスタートから飛び出した桃太郎(YA-36)、B クラスでは微風をうまくとらえたエム(YA-24)であった。第2回は10月18日に開催される予定である。(碧南ヨットクラブ: 邨瀬、樅山)

第1回衣浦レガッタ成績表

56年4月19日 衣浦湾(於)

スタート時間 10:00(B クラス) 10:10(A クラス)

参加艇 32艇 (内, A:13艇 B:19艇)

	艇	ź	TYPE	所要時間	TCF	修正時間	順位
				h m s		s	
-	桃太	郎	Y A · 36	1:05:34	0.780	3068	1
Aクラス)	朝	13	Dub · 37	1:06:52	0.785	3149	2
5	オリオ	>	Hol · 33	1:14:21	0.757	3376	3
Z	ホライズ	2	Dou · 30c	1:22:06	0.724	3566	4
-	エビキュリ	72	Dou · 30p	1:30:31	0.757	4111	5
	ア ド ニ	ス	GRA · 34	1:36:01	0.765	4407	6
	ı	-4.	Y A · 24	1:23:55	0.689	3469	1
B	トライデン	6	REV · 23	1:36:05	0.679	3914	2
7	くんて	3	Sol · 26	1:47:43	0.692	4472	2
5	ヨ シ	コ	OHA • 24	1:56:42	0.690	4831	4
ス	バンシャー	- 7	YA · 25[[2:01:32	0.686	5002	5
	ガンバルジュ	+2	ELVE ·26	2:22:00	0.680	5793	6



微風の中のマーク回航

玄海だより

玄海支部 片倉静江

「貿易風」が沖縄の糸満港を出港してグアム島へむかったのが去年の11月27日、あれから四ヵ月たったことになる。短いような気もするし、もう二年位たっているような何かしら不思議な感じである。糸満からの最後の電話を受け取った時嫌な予感がしたが、何の何の、順風満帆けんかもせず、ひっくりかえりもせず12月13日グアム島のアプラ港外に到着したとの無線を聞いた時はさすがにホッとした。早速大原支部長に報告したら、「グアムに着きましたか?そりや上出来。私はまたアリランレース中ひょっこり済州島あたりから現われるじゃないかと思っていましたよ」。(嬉しさをかくして平静をよそおうのも演技力が必要です。)

そして波にのった敵はヤップ、パラオ、アドミラルティ、ラバウル、3月12日がダルカナル島のホニアラに入港。今日3月31日、先週の国際電話によればホニアラ港を出て一路ニューへブリデス島へむかっているはず。さて、ここらあたりからタックのオンパレードかな?荷物をどっさり積んだケッチにとってあまり面白くない海域に入ることになる。当初の計画より四カ月おくれているが、スポンサー無しの気楽さと、気心が知れている仲間三人という事もあって呑気な船旅。「こばん鮫を気にしながら、カメラをかまえて……」とか何とか手記に書いてあっても危険さを感じない。すでに60本近くのフィルムが届いているそうだが、私自身小さい動物や魚に興味がないし、わからないので写真はあまり見ていない。

彼等のお手伝いをしているうちにヨットウーマンと して、また、航空業務にたずさわる者としてもいろい ろな勉強をさせていただいている。そのひとつが「入 港許可願」である。アリランレースに参加して海から の出入国は何でもわかったような顔をしていた私も, 彼等からの手紙で初めて知った。グアムでは一日待た されただけで入港しているので深く考えず, 二番目の ヤップ島ではその事で役人ともめ、緊急入港という名 目で水と食糧だけ積み、半日位で出港、三番目のパラ オで「入港許可願」なるものを前の国から事前に出し ていないと入港出来ないことがわかり、港外で待たさ れている間、グアムの友人に無線でお願いしてやっと 入港が許されたとか。その電報のコッピイが手許に届 いたのは、彼等が赤道直下のアドミラルティ島へ南下 している時だった。「アドミラルティ島のロンブルム・ シーアドラー港に入港許可願の電報を入れてほしい」 旨の無線が入り早速電報局へ馳せ参じた。海外への電 報は初めてではないが、結婚祝いや、簡単な通知程度

の内容なので一行か二行ですむものばかりだった。と ころが入港許可願となると艇の屯数,長さ、船籍港名, ETCあり、一語を十文字以内に収めないと、たとえ 一文字でもあまれば二語分の料金をとられる。電報代 は彼等からもらうことになってはいるが、何せゼロ所 得者の貿易風の野郎共、少しでも節約してあげようと オッカさんは頑張る。 LAST PORT やTRADE WINDのようにくっつけても意味が通じる言葉同志は つなぎ、その他にもスラッシュで結んだり、複数のSをは ずしたり、IMMIGRATIONをIMMIGRATNと二文字 ひきぬいたり苦心サンタン。しめて一万三千いくら払 ってヤレヤレと思っていたら、翌日の無線で「すみま せん。あれはヨットハーバーでした。もう一本オープ ンハーバーのロレンガル港に打って下さい。どうぞ」 と。中間に北海道の8さん、福岡のJA1VVさんが 入っているのも忘れ「馬鹿!」とどなってしまった。 また、電報局へ行って打ち直し、その後入港予定のラ バウルとホニアラにも打たなくてはならないので紙を 2, 3枚余分にいただけないかと局の人にお願いした ら、50枚つづりの用紙一冊バッサッと下さった。アド ミラルティからの手紙によれば、二本ともオープンハ -バーの方に入っていたおかげで、沖縄出港以来初め てスムーズに入港、もし電報が入っていなければ2、 3カ月は待たされただろうと役人に驚かされたそうだ。 孤島とか、小さな国程うるさそうな感じがする。「こ れからは電報位自分で打ちなさいよ」とか何とか言い ながらも私自身すごく興味を持ち、電報局の窓口で日

GOVERNMENT OF SOLOMON ICLANDS

ATTENTION: Chief Immigration Officer (\$10.0-15- <10-)
Honiars Harbour
Quadalcanal Island

Requesting entry permit for 36feet yacht TRADE WIND to enter Honiara Marbour on or about March 7th/Ath for provision, rechecking engine, and sightseeing.

Net tonnage : 8.48tons
Gross tonnage : 11.56tons
Length : 10.76meters
Breadth : 5.27meters
Depth : 1.49meters
Reg. No. : 290-15518
Off. No. : 1302

Solomon Islands

Port of Reg. : Hakata (Fukuoka) Japan Last Fort : Rabaul Harbour, Fapua New Guinea

Owner/Operator : Kenji MATSUKCIO, kr.
Address : Fukuoka, Japan

Address : Pukuoka, Japan

Operator : Same as above

Crew : 3, including operator

Yoshihiro INANITSU, Mr. Takeshi ASAMI, Mr.

Your kind permission would be highly appreciated.

Faithfully Yours,

Kenji MATSUNUTC, Kr. Yacht TRADE WIND 38feet at Rabaul Harbour 28.2.1981 本から各国への料金を調べた。理由はわからないがバ ラツキがある。パプアニューギニアが一語 180 円、ソ ロモンが220円、カレドニヤ260円、ニュージーラン ドとオーストラリアはそれぞれ150円。しかし電報ば かりでは高くつくので、国名、入港予定港名と日時だ けブランクにした書式をタイプ作成しホニアラ宛送っ た。その後,彼等自身その紙を次の寄港地へ航空便で 発送したとの連絡を受けとった時、もう電報打ちも終 りかと思うと何だか淋しくなった。何といってもホニ アラへ打った電報が傑作中の傑作だったと思う。入港 許可の他にVISAでなく、VISITOR PERMITも願い 出たもので、短い文章によくもまあこれだけの意味を こめて……と誰もほめてくれる人がいないので一人で ほれぼれと何度も読み返した。ヨットで海外へ出られ る方の為にサンプルをつけさせていただく。電報と手 紙と両方出しておけばまず安心。

その他に勉強になったのが航空便である。空港から 空港へ発送する貨物は仕事の一部なので知っていたが 郵便局から発送する小包にも「小包」(1キロ以上) と「小型包装物」(1キロ未満)があるのを知った。 例えば、1キロ半の荷物を送る場合一個の小包にする よりも、わけられる内容なら二個の小型包装物にした 方が良い。割高にはなるが手紙類と一緒に送られるこ とになるので取り扱いが丁寧になる利点がある。

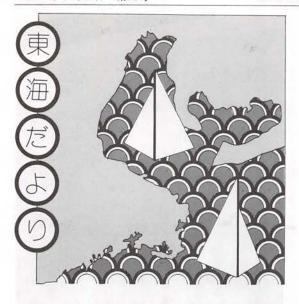
甘えん坊の長男ばかりのお世話も大変だが、荷物発送のこと、入港許可、また、小さい町なのにオープンハーバーが二つもあることがわかったり、一緒に世界一周しながら貴重な資料も集めさせていただいている。しかし御両親や恋人達から甘いやさしい手紙ばかり届いているようなので一人位はコワイ人がいなくてはと、特に無線ではドヤシっぱなし。これも楽しみのひとつである。

KOKUSAI DENSHIN DENWA CO., LTD 国際電報発信紙(委託局用) 国際電信電話株式会社 TIME SENT SENT BY COLLATED BY CHARGES RUN, NO. KDD IND PREFIX IND 欧文前置符号 通過番号 KDDあて符 ORIG. NO. B :: DESTN. IND. P / T IND. 順位課金符号 ORIG. IND 発信所符号 ROUTE 17 18 12 32 ACCEPTED BY EXAMINED BY B 1415 20 JPNT OFFICE OF ORIG 発信 筋 WORDS DATE 受付日 REMARKS 机用 紀本 有科語數/実語數 10 LETTERS 内に収めた 苦心作:: SERVICE INDICATION 取 报 报 图 王 E CHIEF IMMIGRATN TO A T LOREMGAL HARBOUR ADMIRALTY ISLAND NEW PAPUA GUINEA · (8.85) :: TEXT * X REQUEST ENTRY PERMIT YACHT TRADEWIND ENTER LOREMGAL ONORABOUT S Ę FEB13/14TH FOR PROVISION SIGHTSEING NET8.48TON GROSS 11.56TONS つけ 1.49M REG/NO 290-15518 LENGTH 10.76M BREADTH 3.27M DEPTH Te LASTPORT PALAU OWNER OPERATOR OFF/NO 1302 PORT/REG HAKATA JAPAN 1 KENJI MATSUMOTO PLUS TWOCREWS STOP MATSUMOTO AT PALAU 17 0 1-.*.(EE) SENDER'S NAME AND ADDRESS 発信人居所氏名(伝送されません) TEL.NO. (NOT TRANSMITTED)

(30)

太線のわく内の欄のみご記入下さい。

* Please fill in columns in the thick frame only.

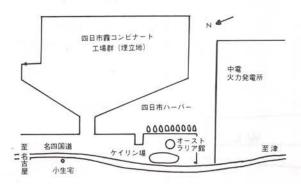


ヨットにも 雷が落ちる!

加藤蔵男

永年語り伝えられていた、ヨットには雷は落ちないということも、夢々安心していられない、各位くれぐれも御注意を。畑でやられた、ゴルフ場で雷にうたれた等、時々テレビや新聞をにぎわせているが、そのうち我々も雷様におへそを取られるかも知れない。ピップエレキバンか、バンドエイドでも貼っておかれては如何ですか。実は、四日市ヨットハーバーに係留してある艇が(2隻)、落雷の被害にあったので報告しておきます。

当ハーバーは、周囲に石油コンビナートの煙突が林立し、全く安心と思っていましたが、昨年8月ごろ雷雨があり、後記の如き被害がありました。以後四日市ハーバーではマスト(ほとんどがアルミマスト)からバラストへ、太い電気の良導体で接続しておくよう指示



しました。ちなみに避雷針の効果は保護角60°内で、すぐ近くに避雷針があると安心していても、60°から外れていればアウトです。その避雷針も完全な引下導線と、接地電極があっての上です。もし接触不良とか、引下導線が細かったり、接地電極が不良であれば雷は情け容赦なく自分の好みの場所へ落ちる。昔は木製マストであったが現在はほとんどがアルミであり、小型ディンギーも同じで、夢々安心してはならない。筆者は木造マストのころは太い配電線を三条用意して、航海中雷雲に会ったり、雷が近づいて来たりすると、必ずサイドステー(両舷)とバックステーに海中へたらし、最寄りの港へ逃げたものです。皆さんも用心して、マストからキールへ銅線で接続して下さい。(接続の電線の断面績は30‰2以上でなければならない。)なお、心配ならば三条の銅線を用意して御使用下さい。

被害1 ピーターパン ヤマハ21下 オンデッキマスト

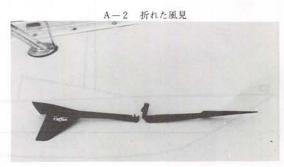
- ①左舷 FRPハルにクラック1点(吃水線より上)
- ②右舷 吃水線下FRPハル 2点
- ③バルクヘッド小破
- ④マストトップの風見 融けてデッキに落ちていた (写真:A-①, ②)
- ⑤トイレ (陶器製) 破損

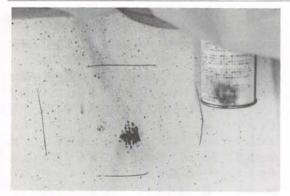
被害2 赤とんぼ なかよし25F スルーマスト ①マストトップの風見 (ウインデックス) 破損

- ②マストトップのアマチュア無線のアンテナ融ける。
- ③マストステップとバラストの間の船底にヒビワレ

A-1 折れた風見



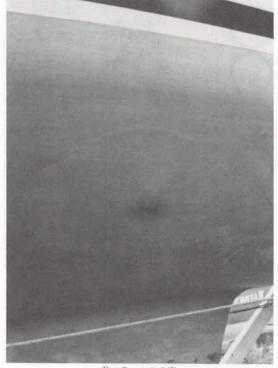




B-1 ハル内部(CRCの缶よりハルへ穴があく)



C-1 航灯電球切れ



B-2 ハルの穴

ピーターパン

(トイレ陶器破損) ヤマハ21F

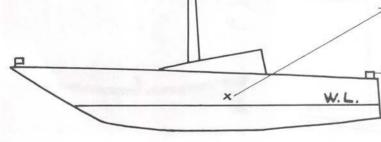
> ウインデックス損傷 (とけてデッキ上に落ちていた) (写真: A-1,2)

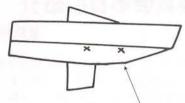


C-2 トイレ大破損

吃水より上にクラック状の穴 これは内側にCRCのスプレーかんが イハルに当たっていた為、アースした と思われる

→ ライトバルブ全部破損



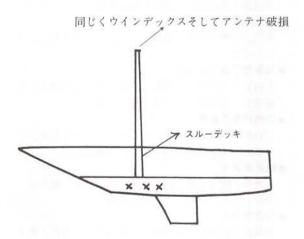


吃水下であったが水の浸水はほとんどない位の穴であった。この部分は以前に外側にキズがあったのでFR P補修した部分であった。

他にマストサポート付近を中心にバルクヘッドにヒビが入っており、内部で相当の圧力変化があったと思う。幸いにガソリンタンクがいつもと違って外のハッチの中であった為、火災の発生がなかった。

赤とんぼ

なかよし号



スルーデッキマストの為マスト下部からバラストの間 でクラック穴が入った。二重ハルの為,上架してわかった。

加藤蔵男 NORC理事 三重県ヨット連盟会長 伊勢湾海洋スポーツセン ター常任理事 四日市ヨットクラブ会長





NORC協会ニュース

「海の旬間」についての お知らせ

事務局

運輸省においては今年も7月20日の海の記念日から 同月21日までの間、下記実施要領により「海の旬間」 を実施する旨の連絡があり、協力方依頼があったので お知らせ致します。

昭和56年「海の旬間」実施要領 第1:目的

この「旬間」は、四面を海に囲まれた我が国にとって国民生活と密接に結びついている海の重要性、とりわけ我が国の将来の発展に必要不可欠である海の開発および利用の重要性について、広く国民の関心を喚起するとともに、海洋環境の保全、海上における安全の確保等に関する健全な海事思想の普及を図り、もって海洋国家日本の発展に資することを目的とする。

第2:基本的な方針

第1の目的を達成するために、「海にひらこうわれらの未来」をテーマに、運輸省が中心となり、海運、造船、港湾、水産の関係者等海を生活の場としている人人をはじめとする国民の「旬間」行事への全国的な参加を図ることにより、一般世論の盛り上がりを喚起するものとする。

第3:期間

この「旬間」は、7月20日(海の記念日)から7月31日までの12日間とする。なお、この「旬間」を効果的なものとするための諸準備および周知活動を行なうため、7月10日から7月19日までの10日間を準備期間とする。

第4:主催

この「旬間」の主催団体は、運輸省、海上保安庁、 気象庁、日本小型船舶検査機構、海上災害防止センター、(財)日本船舶振興会、(財)日本海事財団、(財)日 本海事広報協会、(財)日本海難防止協会、(財)日本海 事科学振興財団、(社)日本港湾協会、(財)日本水路協 会とする。

第5:組織

この「旬間」を強力に推進するため、中央においては主催団体で構成する「海の旬間推進委員会」を設置し、総合的な実施計画を作成して、その実施に当たり、地方においては各海運局(海運監理部)および沖縄総合事務局が中心となり、関係行政機関および団体等で構成する「海の旬間実行委員会」を設置し、各地域ごとの実施計画を作成して、その実施に当たるものとする。

第6:実施事項

この「旬間」の期間中においては、下記の実施事項を極力広範囲に実施するとともに、これら以外の事項についても、地域の特殊性を考慮して、「旬間」の趣旨にそった有効な事項をおりこみ実施するものとする。

なお、周知活動については、準備期間も含め、広範 に実施するものとする。

記

- 1. マスコミ、掲示物等による周知活動
- (1) 白書, 広報資料等の作成・配布 白書, 広報資料等を作成し, あらゆる広報媒体 等を通じ,「旬間」の趣旨の周知に努める。
- (2) ポスター、字幕等の作成・掲示 「海の旬間」のテーマおよび「海の記念日」を モチーフにしたポスター、字幕等を作成し、広範 に掲出を行なう。
- (3) 配布物による一般への周知 各種配布物を作成し、「旬間」行事を通じて広く 国民一般に配布する。
- (4)「海の歌」の作成 海への関心を高めるための新しい「海の歌」を 作成する。

2. 実施行事

(1) 海上・街頭におけるデモンストレーション, コンクール等

海上パレード, 街頭行進, 船舶の一般公開, フェスティバル等の海上・街頭におけるデモンストレーションを実施するほか, 体験乗船, 図画・写真コンクール等を開催する。

- (2) 講演会,映画会等 海洋に関する講演会,映画会および海事ゼミナ ール等を開催する。
- (3) 訪船指導等 海洋汚染防止,海難防止のための訪船指導を行 なうほか、港内,海浜等の清掃を行なう。
- (4) 海洋スポーツの振興 海洋スポーツの振興を通じて海事思想の普及を 図るため、ヨット、モーターボートへの体験乗船、 レース等を開催する。
- (5) 記念式典

「海の記念日」記念式典を開催し,海事功労の 顕著な者に対して表彰を行なう。

各専門委員会委員の紹介

事務局

昭和56年度を担当して、(社)日本外洋帆走協会の事業を推進して下さる方々は、一部の方々の変更がありましたが、昭和55年度に引き続き、下記の方々が担当されることとなっておりますので紹介いたします。

●総務委員会

委員長/清水栄太郎 委員名/大儀見薫(会報小委員長),鳥山睦郎(財務小委員長),嶋田武夫(常務理事),小林和太郎(常務理事),塩川孝二(駿河湾支部長),都築勝利(東海支部長),三井祥功(近畿北陸支部長),秋田博正(内海支部長),岩田行史(西内海支部長),大原敦(玄海支部長),城間祥行(沖縄支部長)

会報小委員会

委員長 / 大儀見薫 委員 / 近藤禎之, 亀井澄夫, 高 坂武勇

●財務小委員会

委員長/鳥山睦郎 委員/石川光男

●法政委員会

委員長/鳴田武夫 委員/松永武士,一木正治,大河原明徳,中村真

●海事思想普及委員会

委員長/岩田禎夫 委員/高坂武雄,長江博人,内藤清朗,亀井澄夫,今岡又彦,兵藤茂

●泊地対策委員会

委員長/山崎達光 委員/武村洋一,石合幸彦,内藤清朗,渡辺卓保、増井宗男、高橋雅行

●帆走委員会

委員長/周東英卿 副委員長/谷川晴彦,鎌田稔 委員/「オフショア」3月号参照

●計測委員会

委員長/武市後 副委員長/嶋田武夫 委員/倉本泰治,今北文夫,金指昭郎,沢地繁,櫻井常雄,歌田道教,高橋太郎,都々川修一,大橋目典,橫山一郎,福島甫(東北方面地域指導員),伊藤静美(関東方面地域指導員),田中龍雄(内海方面地域指導員I),飯塚功二(内海方面地域指導員II),增山豊(近畿北陸支部方面地域指導員),西田兼義(駿河湾方面地域指導員),花川幸一郎(東海方面地域指導員),深田敏雄(近畿北陸方面地域指導員),斉藤彰(九州・沖縄方面地域指導員)

●技術委員会

委員長/渡辺修治 委員/嶋田武夫,武市俊,野本謙作,松木哲,戸田邦司,横山晃,歌田道教

●ルール委員会

委員長/平松栄一 福委員長/石井正行 委員/清 水泰治,尾崎博司, 岡田豪三,鈴木忠,鳥本洋一, 加藤祐一郎

●安全委員会

委員長/橫山晃 副委員長/武市俊 (関東支部委員 長),加藤武(駿河湾支部委員長),菰田光治(東海支 部委員長),中西幸彦(近畿北陸支部委員長),野本謙 作(内海支部委員長),藤川竜生(西内海支部委員長), 加茂佳須仁(玄海支部委員長),大口章,伊藤静美, 伊東政信,長谷川裕,松原康孝,薬師寺千代美,永 江良三,歌田道教

通信委員会

委員長/篠原要 委員/伊藤修二,大谷正彦,清水 栄太郎,鈴木康之,臼井優太郎,渡辺龍彦,横沢真 則,浦部紘一,前川治美,榊原伊三,秋山福夫,有 竹恒夫,岩田行史,平良健,福元征四郎,鈴木保夫

●PI博記念シングルハンド・レース実行委員会

委員長/秋田博正 副委員長/大儀見薫 委員/清水栄太郎,武市俊,嶋田武夫,周東英卿,貴伝名一良,谷川晴彦,松本哲,鳥山睦郎,小林和太郎

• 関東支部泊地対策委員会

委員長/大見儀薫 副委員長/清水栄太郎,山崎達 光,*岩田禎夫(江ノ島),亀井澄夫,*山口彰夫(葉山), 矢吹秀邦,*鵜飼恒(佐島),大河原孫一,*草間信二(小 網代),横沢真則,平野喜美夫(シーボニア),羽柴宏 昭,*延滋男(油壺),岩井良浩,名当英臣,宮森和美, 平田克己,*川久保史朗(諸磯),石川平八郎,*竹下義 紀(横浜),藤森紀明

※印はフリート・キャプテンを示す。

関東支部泊地対策小委員会

委員長/大儀見薫 副委員長/清水栄太郎, 山崎達 光 委員/亀井澄夫, 矢吹秀邦, 菅原留意, 大河原 孫一, 草間信二, 平野喜美夫, 羽柴宏昭, 種村道彦 名当英臣, 川久保史朗, 藤森紀明

新登録艇の紹介

セール番号, 艇名, 帆装, フリート, 全長× 水線長×巾×吃水, オーナー名, その他の順 ☆印は会友艇

2855 ハミングバード 2 Farr 920 8.99×7.15×3. 05×1.32 辰巳和正/艇名の由来:世界で最も美しく,最も小さな鳥ハミング・バードは,小さな体でメキシコ湾800 キロを無着陸飛行します。小さなヨットで長距離の無寄港クルージングをとハミング・バードの名にシーロマンをいっぱい詰め込みました。/抱負:クルージングの目的地となる島に恵まれている玄海支部の海ですので,「ひょっこりひょうたん島」を求めて,上陸可能な島にはすべて上陸してみようと思っています。

自分の艇こそひょうたん島だったとなるかもしれませんが……。/NORCへの要望:ヨットの安全備品の製造に関しては、我が国は他のヨット先進国に遅れをとっているのが現状なので、各船具メーカーとタイアップして、ハーネス付ライフジャケット等のセーフティギアの新製品を開発して、NORCの内外を問わずその普及に努めて頂きたい。

2876 Caribb 7 Excellence YAMAHA-26 S 志度 小型船安全センター 7.98×6.25×2.80×1.50 小西 賢二

2906 モーニングクラウド ヤマハ30-C 天草パールマリーナ 8.97×7.20×3.23×1.75 後藤賢治/艇名の由来:天草の朝雲のやわらかい美しさに感激して。/抱負:アリランレースへの参加が目的です。天草でレース・クルージングを行なって来ました。今後もその予定です。

2900 SINDBAD Ⅲ Sloop 衣浦武豊 11.38×8.70×3.78×2.04 松本太一/艇名の由来:七つの海を自由に航海するつもりで……。("SINDBAD I" から11年になります)/抱負:レースを中心にコンペティティブなセーリングを。/クリー:小池孝,高城昌彦,斉藤杉男,近藤貴晴,柴垣辰夫,山本達雄,前修司,浜口佐利,中嶋邦子。/NORCへの要望:楽しいレース企画と今後の御指導を。日頃の御努力には感謝しています。

2930 ZOO (ズー) YA-30C 下田 $8.97 \times 7.20 \times 3.23 \times 1.75$ 田村豊彦, 平間章弘(共同) /艇名の由来:誰が何とは書けないけれど, ウワバミ, ゴリラ, クマネコ, ビーバー, ゾウ, トラの乗っているヨット「ZOO」 (動物園) !そして船長 (園長) は, これまた, 一癖あるムジナが 2 匹, いや二人の共同管理! /抱負:二人で始めたディンギーが20フィートのクルーザーに, そして30へと変わり, クルーも増えました。人, 船, そして借金も増えたこれからは, 内容のより充実化がテーマです。

/クルー:レギュラークルーは日大歯学部の学生・助手で、全員がヨット以外にテニス、自動車レース、山登りとそれぞれ何か特技があります。/NORCへの要望:まだわかりません……。

OFFSHORE 第75号 昭和56年7月15日発行 毎月1回15日発行

昭和52年7月21日 第三種郵便物認可 1部定価200円 (郵送料45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



空間の多様性を追求したヤマハ30オールラウンドな帆走性能と居住

- - ●バラスト
- ●水線長…7.20(=)

- ●全セール面積·36,27(m) ●排水量·3,450(kg) ----YSM12(12hp)

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 室内スペースを最大限に生かせます。 始まろうとしています。これから 時・レース時・停泊時など、 えた設計です。キャビンは3タイプ ルーワークの効率化と安全性を考 えるT型に使い分けできます。 そしてウインチ、 でムダのない安定した走りつぷり パワフルに。低速域から高速域ま グに強い最新の船型となっていま とした深めのV字型。ブローチン す。船型はタンブルホームを基本 のクルーザー。 応じてアレンジメントが自在です。 に使い分けが可能。 で。レース時にはスペースを広く使 ルージング時にはノーマルタイプ 集中リードしたコックピット。 シンプルにまとめられた、デッキ。 性能を誇っています。 を発揮。 いま、新しいクルーザーエイジが 微風には敏感に。中・強風には ひときわ伸びのある帆走 ヤマハ ハリヤード類を クルージング すっきりと 30の登場で 状況に 2