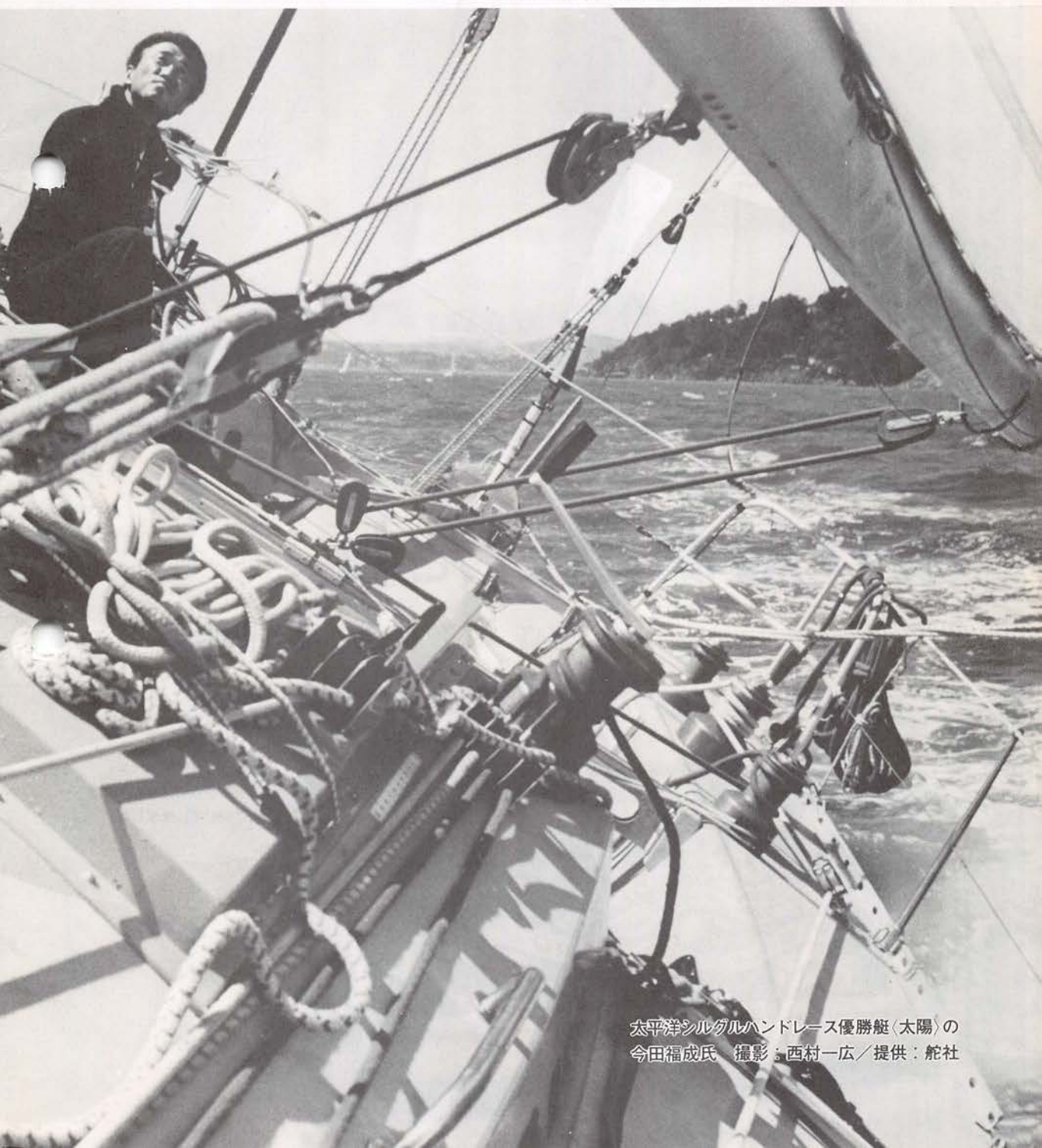


Offshore 8 1981

日本外洋帆走協会発行No. 76/200円

昭和56年 8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



太平洋シルグルハンドレース優勝艇〈太陽〉の
今田福成氏 撮影：西村一広／提供：舵社



〈ワンダー・バード〉 渡り鳥が甦った日

写真・文 「舵」編集部 西村一広



上：40年ぶりのセーリングを始めた〈ワンダー・バード〉
左：コンパニオン・ウェイのドアは、〈ワンダー・バード〉の歴史をしのばせる。実際には1883年に進水した。

6月1日、サンフランシスコ湾内のサウスリート・ヨットハーバーには、月曜日だというのに何百人もの人々が集まっていた。ハーバーの最も外側の桟橋には、アフター・レーキした2本マストが目立つ一隻の美しいスクナーが舳われていて、集まった人々の目と足はこの85ft.のスクナーに向けられていた。この艇、〈WANDER BIRD〉こそが、週日のヨットハーバーを人で溢れさせた犯人だった。

この日は、船齢98年の〈ワンダー・バード〉が、40年ぶりにセールを掲げる日だったのだ。サウスリートに集まってきた人々は、この愛すべき名艇が甦る瞬間を、自分の目で確かめるためにやってきた人々だった。

実際、彼女は完璧だった。50名以上の招待客を乗せ、10数名のクルーに操られた〈ワンダー・バード〉は、ヘッド・スルに風を受けて静かに桟橋を離れ（エンジンなどもろん積んでない）、40年のブランクを感じさせない素晴らしいセーリングを披露した。彼女に伴走しようとして集まってきた18隻の近代ヨット（レース艇もいた）を、1時間のうちに引き離してしまったというスピードも、時を超えた彼女の性能を蛇足ながら証明している。

名船長ウォーウィック M. トンプキンスに操られ、彼の家族共々、大西洋を何度も往復し、1936年には、あのケープ・ホーンを東から西に越えるという大航海をやったのけた〈ワンダー・バード〉だが、実は彼女は11年前、ほとんどその生涯を終えようとしていた。

1941年、現役を退いた彼女は無残にもサウスリートのハウス・ボートとして生き永らえることを強いられた。デッキ上に小屋が建てられ、雨漏りを防ぐためのベニアがデッキに打ちつけられたし、その上マストは切り倒されてしまった。1950年代にこの“安アパート”に住んでいたという Rick Madden の言葉が、この時代の彼女の様子を適確に物語っている。いわく「〈ワンダー・バード〉が再びセーリングするかもしれないと思ったかって？ とんでもない、百万年かかって無理だと思ってましたよ」。

しかし〈ワンダー・バード〉はすべての幸運から見放されたわけではなかった。11年前、1970年に Harold Sommer がこのオンボロハウス・ボートを手に入れたとき、〈ワンダー・バード〉は、再び海に出られるようになるかも知れないというチャンスに巡り会うことができたのだ。Sommer は根っからの海の男で、20年以上も



上：コンパスはピカピカに磨き上げられていた。

右：ホイールの前でポーズをとるオーナー夫人も嬉しそう。



タグ・ボートの船長をしっている現役の船乗りだ。彼と妻の Annaleese は、多くの友人の助けを得て、〈ワンダー・バード〉を蘇生させるための努力を始めた。

Harold Sommer が〈ワンダー・バード〉を初めて見たのは、彼が子供の頃の1939年で、〈ワンダー・バード〉はハワイへの出港準備で忙しいときだったという。少年の頃の海への憧れを育み、Sommer が船乗りという職業を選ぶキッカケをつくったとも言える〈ワンダー・バード〉が、今では立派な船乗りに成長した Sommer によって再び息を吹き返したという事実は、何かしら不思議な感動を覚えさせずにはられない。

(参考資料・San Francisco Chronicle 6月10日版)

なお、サウサリート在住の女流ライター、Ann Sutter による「ワンダー・バード・ストーリー」が近々「舵」誌に掲載される予定です。御期待下さい。



上：建造以来使われている「ストーブ」

下：美しいスターンには、WANDER BIRD の文字が誇らしげに描かれている。



第一回 琵琶湖クルーザー フェスティバル

琵琶湖クルーザーフェスティバル

実行委員会 委員長

三井 祥 功



琵琶湖には、大小とりまぜて 500 余りのクルーザーが浮いているという。それらのヨットに呼びかけてクルーザーレースをやってはどうか？また、社団法人として存在している以上NORCが、本格的に取り組むべきではないかという声が上がリ、昨年夏頃から準備にとりかかってきた。

55年12月の理事会で、この催しを本部主催でやりたいと提案したところ、心良く承認された。また、主管はNORC近畿北陸支部、70数艇の登録を数えるびわこ・クルージング・ヨット・クラブ (B・C・Y・C・会長・田村正男)、さらにヤマハのお客様の面倒を見ている大阪ボートヤマハ会の3者が当たることになった。不肖小生が実行委員長に任命され、準備に当たってきたので、簡単ながら経過を振り返ってみると……

やるからには盛大で派手にやりたいと考えて、まずシンボルマークをヨットのイラストレーターの高橋唯美氏にお願いした。出来上がったのは標記の通りのいかにもクルーザーの運動会にふさわしいもので大好評であった。

スポンサー探しにとりかかると、紹介して下さる会員諸兄の顔の広さが物言って、次々と気持ち良く協賛していただけた。段々と賑やかになってきた。中でも圧巻は日本専売公社が、メインスポンサーになっていただけたことであった。このお陰で単色のレース告示やプログラムがカラーとなり、併せて報知新聞に「参加艇求む」の全面広告まで打つことができた。この事は、単にヨットマンに参加艇求むと訴えただけでなく、一般の読者にヨットレースのPRが行き渡った点で効果満点と感じた。

プログラムについては、実施要項は誰が見てもわかるように、親切丁寧に、また、ルールのABCもイラスト付で数ページをさき、スポンサー以外に参加艇か

らも協賛を求めたところ、NORC近北支部の登録艇38艇中よりナント23艇26口も協力していただけた。この方針は今後共継続していきたいと考えている。

企画が段々と派手になってきたのに、参加艇が集まらないのでは格好がつかないと、役員の方々がシャカリキになって参加艇を集めてくれたお陰で、ナントナント166艇のクルーザーと、800人余りの参加人数を数えることとなった。最初の頃は100艇以上が目標で、その次は徳島の阿波踊りレース以上の130艇ぐらいに置き替えたが、それも大きく上回った。クラブに所属してレースの出来る人はいいが、それ以外のフネの人達も大勢いる。それらの人達のエントリーが早くて完璧だったことが特筆できる。

残すは当日の好天と順風を祈るだけとなったが、生憎と雨の降り出しが、金曜から土曜日、そして最悪の日曜日までずれこんでしまって、スタートと時を合わせた如く降り出してきた。

当日の雨天は大方予想出来たので、出走艇が大幅に減ることを予測したが、166艇中9艇がD.N.Sで、157艇がトラブルもなく一バツでスタートを切った時は、さすがにホッとした。

レースの方は、別表の通りの結果で無事に終わった。だが、このフェスティバルのメインとも言えるレセプションは、晴天を予想してガーデンパーティーを準備していただけたに、いまさら全員が入れる会場などある筈もなく、仕方なく小さなバーベキューハウスの屋根の下で、小じんまりと開くことになる。このドシャ降りだけに、参加者も半減して用意した飲物と食物が大量に残るナアと、余計な心配をしているうちに、ホテルのロビーに次々と集まり出し、ホテル始まって以来の異様な雰囲気になってきた。

エントリー以外に当日乗り組んだ人、レセプション



日本一広い湖面もごらんの通り…… 写真提供：読売新聞大阪本社

だけに参加する人等、パーティー券を求める人達が殺到して、受付は大混乱となる。表彰式が始まってもしり切れない人が、文字通り長蛇の列を作っている始末だ。この受付業務をテキパキとこなしてくれたレディスには、参会者の一部の人から感嘆の声が聞かれた。というのは、これらのレディスは、全員女性で乗り組み、堂々クラスⅡで19位と完走した後で、本来なら表彰台に上り“レディス賞”を受け取るチームが、その栄誉も投げ打ってこの激務を全うしていることを知っているからであった。

立錫の余地もない状態で、レセプションは終始し、各クラスの優勝艇から、ブービー賞まで、数多くの賞品が手渡され、出艇申告標を利用しての抽選の時まで、ムンムンとした人いきれも加えて、大きな盛り上がりを見せた。

最後に、次の開催時の再会を約して、レセプションは終わり、降り続く雨の中、人々は散っていった。大きな大きな幕が降ろされることとなった。

実行委員会が発足して以来、開催からさらに反省会まで、献身的な協力をして下さいました委員の方々に、「本当にご苦労さんでした」と厚く御礼を申し上げます。

最後に、このクルーザーフェスティバルの為に、協賛いただきましたスポンサー各位にも、厚く厚く御礼申し上げます。「本当に有難うございました」。

琵琶湖クルーザーフェスティバル

優勝者座談会

琵琶湖クルーザーフェスティバルの1週間後の5月24日、志賀ヨットクラブにて、運営側（三井祥功・岡田庄平・上羽正男）と優勝者（今村吉男・菊仲後美・真田恒男）3人で語り合った。司会は舵社の國分氏

國分：今日は今回のクルーザーフェスティバルの勝者3名の方々に集まりいただきまして、それぞれ感想をお聞かせいただきたいと思います。（クラスⅣの江沼氏は風邪の為欠席）

まず、クラスⅠでファーストフィニッシュされました〈SUEKO〉の今村さんからお願いします。

今村：正直言いまして今回のレースで勝てるとは思っていませんでした。でも、デザイナーの木原さんと、セールメーカーの人も、是非共日本最大の艇数の集まるこのレースに乗りたいということで、乗り組んでもらいましたから、良い成績は残せるだろうという安心感もありました。

最初は風上が有利でしたので、風上へ風上へと思っていましたが、あまり沢山のフネが集まりだしたので、

すいている真中のあたりからスタートしたのが結果的には成功したみたいでした。

國分：雰囲気としてはいかがでしたか？

今村：J-24の速いには、びっくりしました。始め先行した我々も、胃の痛くなる思いでした。

三井：しかし150数艇を後ろにしたがえてのファーストホームというのは気分がよかったでしょう。

今村：マア、大まぐれですワ

國分：〈TINKLE TICK〉の菊仲さんはいかがでしたか、どんなレースだったという感じでしたか？

菊仲：フェスティバルということですので、私の方も参加することに意義があるだろうと思い、かなり大勢（9人）で乗ったんです。夫婦が3組と独身者が3人とで、マア、あんなトップにいけるとは思わなかったんですネ。のんびり行こうというので、ホームポートで酒盛りをしてから行ったものですからネ。

スタートの時にうちはリーチャーをはったんですけどネ。とりあえずどこでもいいからすいたところを行こうということで、真中が一番すいていたんですネ、真中をスーと出たら前へ行ってしまったという感じでラッキーだったんです。

上羽：たしかに真中から出たら勝つスタートラインでした。最初、上有利でしたので、公平になるよう本部船を移動させたんです。それでないと上一点に集中してしまう危険性がありましたから。

真田：そうでしたネ。本部船を動かしてましたネ。

上羽：読めてた人はほとんど真中から出てますネ。

國分：しかし数が多くてスタートの時は大変だったですネ。

菊仲：よくあれだけ沢山集まりましたネ。あれは世話した人は本当に大変だったと思いました。プログラムをいただいた時は80艇ぐらいでしたが、出る時になったら166艇出ると聞いたんで、びっくりしました。

國分：〈酒処〉の真田さんはどういうご感想をお持ちですか？特にJ-24に乘られて！

真田：昨年の夏頃からNORCの委員長会議でこの話が持ち上がりまして、僕らはマア100パイぐらいと考えてました。コースも大体決まっていたし、ヨットレースとしては単純なコースですし、ヨットフェスティバルと名を打っていますし、内容はともかく、参加することに意義を感じてました。

160艇集まった中で、一度前を走ってみたいと思いました。丁度鳥羽レースぐらいしか体験してないもので、そこへJ-24に乘らないかという話がありまして、これは面白いと、一寸意欲的に取り組んだんですけどネ。それでファーストホームも夢でないと、走ってみたんですけど、風が一寸弱かったです。結局、前へ出たのはJ-24が2ハイと1/2トンが2ハイと今村さんの〈SUEKO〉と〈CENTENARIO〉の6パイでしたネ。

今村：後ろを見たらビヤッとしましたヨ。

真田：僕よりクルーが喜んでいましたネ。トップグル

ープより後ろを見たら100何十パイのスピニングが、かなり離れた位置で横一列に見えるという光景は、鳥羽レースに出て体験出来ませんからネ。しかし、沢山のフネが所属をはなれて出た、このクルーザーフェスティバルが末長く続くことを祈りたいですネ。

菊仲：私もマーク回航では〈めるへん〉に5艇身ほど先行されてましたので、“もうアカン”と思っていたんですが、本当にラッキーでした。それだけに森岡（めるへんのスキッパー）さんが何度も残念だ、残念だとおっしゃってられたんです。

三井：〈めるへん〉もいつものレースメンバーじゃない人達が乗ってましたからネ。これは他のフネにも言えることで、NORCの休眠会員という人もかなり参加したようです。

國分：全体としては、とっても楽しいフェスティバルという雰囲気でしたネ。

菊仲：エー、楽しかったですネ。

今村：あれで天気が良かったらネ。

真田：そうですネ。

今村：来年はもっと増えるでしょうネ。200パイぐらいいけるんじゃないですか？

真田：しかし今年出た結果、レースの内容がわかり、お祭りの好きな人は出てくれるでしょうが、そうでない人は余り混雑するのでと敬遠する人もあるんじゃないかな。

三井：話は変わりますが、2週間ほど前の各マリーナには、上架して船底をみがくフネも見られましてし、意気込みは感じられましたネ。

國分：琵琶湖でこんなに意気込むというか、盛り上がったイベントは正に初めての経験ですか？

三井：そうですネ。今までにまるっきりこんな企画はなかったですからネ。

上羽：前もって80数艇のエントリーがありましたが、それらの方々は、どこのレースにも出るに出られないフネの人が多かったですネ。それだけにこのレースを待っていたというふうに見受けました。

國分：来年も、もしやられるとしたらコースはどのようにお考えですか？

三井：コースは誰でも参加しやすくという趣旨でJ型のコースにしたのですが、漁連との話合いもこのコースにしていたからついたという感じでした。

岡田：今回のレースの趣旨からして、来年もこのコースでやる方が良くないじゃないですか？ もっとシビアなレースを望む人は、そのようなレースに出るべきで。

真田：200パイのレースなら尚さらそうですよネ。

三井：スタートの混乱を避ける意味で、クラス分けのスタートも考えていかないかと思っていましたが、フェスティバルというのなら一発スタートの方がいい。

今村：そうそう、そうですネ、その方が面白い。

このレースには我々も女房子供連れで乗るつもりですし、クルーにも彼女を連れてこいと言うですワ。

真田：家族サービスレースですか！

上羽：家族サービスのフネもあれば、それを見がてらレースに出る人もいていいですよ。

岡田：賞の種類の中で、内助の功賞みたいなものを入れても良かったですね。

全員：それはいい！ 来年は是非つくりますよ。

三井：エントリー時点で確認出来たファミリーは13艇でしたが、実際はもっとあったみたいですね。

上羽：それはあったようです。でもエントリー時に正確に記入していない人は仕方ないですよ。

三井：ですから、今回はもっとキチンとしたエントリーが出るんじゃないかと期待しています。

國分：次回が天気の良い日に当たればいいですね。合羽の下には、たぶんカラフルなユニホームを着てられたと、レセプションの会場で思いましたしね。

三井：ベストユニホーム賞をねらって、新調した艇も多かったんじゃないですか？ また、賞品が高橋唯美さんのイラストで、今回は〈湖族の末裔〉がもらったんですが、あのイラストだけでも値打ちがありますよ。

國分：今回の企画を各マリーナではどう受けとめたのですか？

三井：あるマリーナの話では、小型艇を上架するものですから、フィニッシュ後、一度にどっと帰ってきて、テンテコ舞いだったようですヨ。

今村：私の預けている雄琴マリーナでは大変だったようでした。前日からお客の要望でフネを降ろしたんですが、風が少し強かったので心配で一晩中寝てないと

言っていましたワ。

上羽：桟橋にほとんど着けるフネのないより、桟橋に着けるところがない方が、活気があって喜ばしいことと考えてもらわないと……。

菊仲：うちの会社のコが、朝会うなり「おめでとうございます」と言ってくれてネ、新聞のニュースはやはり偉大なものと考えましたし、ヨットの知名度が、先の全面広告と併せてかなり上がったようですね。

今村：私も得意先から電話で「おめでとうございます」「何の話ですか？」「いや新聞見ました」てな具合でした。

國分：琵琶湖にとっては総合的にみていろんなことが総て上手く動いたという、新しい出来事だったでしょうネ。それにこんなに沢山の賞品の出たレースもめったにないでしょう。

三井：お陰様で、協賛いただいた各社の御協力で、大は日本専売公社のCABIN85CUPからノースのセールナンバーまで、延にして4433点の賞品がありました。この点でも日本のヨット界始まって以来ではないでしょうか。

國分：ここにおいでの方の3人の方も、来年も勿論参加されますでしょうか？

真田：勿論出ます。

菊仲：ファミリーな気持ちで参加したいですね。

今村：子供ぐるみで出たいです。

三井：来年はさらにスケールを大きくしてやりたいと思いますので、皆さんよろしくお願い致します。



スポンサー一覧

アサヒビール(株)京都支店／アリカトレーディング(株)／(株)イチ・サン・ゴ・イースト／井筒ヨットクラブ／(株)ウエダ工務店／太田酒造／オフショアセールメーカーズグループ／(株)舵社／(株)カティサーク・スコッチウィスキー／かぶりちよす／近畿小型船教習所／久保川自動車／黒田形成外科／京阪電気鉄道(株)／小西六写真工業(株)／志賀ヨットクラブ／志満屋／(株)十字屋／すばあでゅばあーめん／蒼風ヨットクラブ／そばじま／築地&築地館／デボルテ(株)／陶花堂／中谷徽章堂／なかよし造船(有)／西河産業(株)／ニッカウキスキー(株)／日産自動車(株)マリーン部／日清食品(株)／日本専売公社／(株)日本ノーティック／(株)ニューイースタン／ノースセールバシフィック／ひいらぎ／琵琶湖汽船(株)／琵琶湖ホテル／富士写真フィルム(株)／本多石油(株)／まいるーむ／マエダ建築事務所／マリンオフィスフジタ／三笠コカ・コーラボトリング(株)／みずの印刷名鉄マリーナホテル／柳が崎ヨットクラブ／ヤマハ発動機(株)大阪支店／ヤンマーディーゼル(株)／ワニハマヨットクラブ／ロマン罗兰スポーツ／石原裕次郎／高橋唯美／横野酔一／EMMANUEL LE III／銀河VI／SUEKO／TINKLE TICK／CILD OF FORTUNE FROGV／POW RIVER II／矢寿／YOU V

びわ湖大橋を背に微風でのスタート

写真提供：読売新聞大阪本社

第1回琵琶湖クルーザーフェスティバル成績表(1) 1981/5/17 天候:雨 風向:NE 風速:2~3

クラス	順位	エントリーNo.	艇名	備考	クラス	順位	エントリーNo.	艇名	備考		
I	1	377	S U E K O	1.32.41 クラス優勝	(II)	33	314	REINEDELAC II	着順100賞		
	2	730	CENTENARIO	1.35.43 クラス2位		34	100	V I O L E T T E			
	3	21	CHILDOFFORTUNE	2.00.27 クラス3位		35	57	矢 走			
	4	00	Y O U V	クラス4位		36	79	楽 浪			
	5	096	E A G L E			37	74	O L D W A T C H			
	6	355	K U M B H I R A			38	7	S A L O N D E E V E			
	7	91	E N M A N U E L L E III			DNS	43	A N D A L U C I A			
	8	209	V I C T O R Y III			ク	9	ロンサムレディー	ファミリー賞		
	9	75	だ る ま								
	10	5	安 浅 丸								
(40)	II	1	793	TINKLETICK	1.35.58 クラス優勝	(76)	III	1	462	日 産 (3)	1.37.40 クラス優勝
	2	022	め る へ ん	1.37.42 クラス2位 着順5賞	2		450	ク	(1)	1.39.07 クラス2位	
	3	077	FLEUEBLEUR Z	1.49.55 クラス3位	3		47	ストロベリー II	1.54.01 クラス3位		
	4	683	R I V A G E	クラス4位, 着順19賞	4		115	アルダス II	クラス4位, ファミリー賞		
	5	84	飛 龍		5		98	D I E - H E X E N	着順10賞		
	6	49	P E L L M E L L		6		795	矢 寿			
	7	64	続 風 小 僧		7		237	A K V A V A T			
	8	68	F R O G V	着順30賞	8		33	S U P E R S T A R	ファミリー賞		
	9	489	風 見 鶏		9		230	碧 空			
	10	13	アルファー		10		452	日 産 (4)	着順17賞		
	11	6	D R E A M		11		15	ハングリージョーズ			
	12	82	み さ		12		67	ウインドミルズ	着順20賞		
	13	66	ナ ン バ		13		451	日 産 (2)			
	14	86	P O W R I V E R II		14		934	風 小 僧			
	15	232	ハ ビ ネ ス		15		108	スヌービー II			
	16	333	J U N O		16		014	M A R I S O L E IV			
	17	77	ナイトフォーク		17		919	は ま な す	着順40賞		
	18	72	む つ ご ろ う		18		73	T R A C E R	ロマン罗兰賞		
	19	50	遼 風	レディス賞	19		14	M I Y A K O II			
	20	17	FIRSTLADY III	着順60賞	20		39	P E C K E R II	ファミリー賞		
	21	44	流 星		21		1	湖 族 の 末 裔	ベストユニホーム賞, 着順50賞		
	22	983	H A Y A T E III	ジュニア賞	22		852	S A L I E L I			
	23	109	F U R A I B O III		23		24	ピーターパン III			
	24	653	J U N G F R A U		24		97	ス テ ラ			
	25	8	ア リ ス	ファミリー賞	25		315	バ ー パ ス V			
	26	893	キャンディキャンディ		26		18	シ ー ガ ル			
	27	256	キ ャ ロ ル III		27		458	B L U E J A C K			
	28	89	遠 船 帆		28		879	レ グ ル ス			
	29	55	ひ ょ っ と こ (2)	ファミリー賞	29		30	S N O O P Y	着順70賞		
	30	22	舵 理		30		81	か ね い II			
	31	301	H O I & H O Y II	ファミリー賞	31		16	シ ル フ ィ ー			
	32	35	S U G I II	ファミリー賞	32		231	つ く つ く 法 師			
					33		12	B E L M A M I	ファミリー賞		
					34		02	比 良 八 荒	着順80賞		

成績表(2)

クラス	順位	エントリーNo.	艇名	備考	クラス	順位	エントリーNo.	艇名	備考
(Ⅲ)	35	11	酒 処		(Ⅳ)	1	45	INCHALLAH	2.10.45 クラス優勝
	36	76	M I N I			2	104	か す み	2.16.30 クラス2位
	37	010	異 魔 人			3	70	O L I V E	2.18.39 クラス3位
	38	4	AKATOMBOⅡ			4	682	赤 マ ン マ	クラス4位
	39	030	北 山 Ⅱ			5	87	エ ス ペ ラ ン サ	
	40	105	ラ・ヒッドバン			6	10	N O N N O N	
	41	107	翔 天			7	52	ウィリーウィリー	
	42	565	W E A S E L			8	311	ZERO FIGHTER	
	43	112	ち ん ば か お Ⅲ			9	46	や ま し た	
	44	25	SOUTHERNCROSSV			10	80	STRAYSHEEP	
	45	62	PASCHOLL			11	233	ユートピアン	
	46	94	シ ー ブ ル ー ス			12	102	スーパードルフィン	
	47	27	マ ュ ミ			13	41	ウェザーリポート	着順81賞
	48	29	D E A R I			14	34	モ ラ モ ラ	ファミリー賞
	49	31	桃 太 郎			15	055	バ ー パ ス Ⅲ	
	50	32	C - M A X			16	51	KENT&MAKI	着順90賞
	51	336	パトリシアⅢ			17	48	エ ン ド レ ス Ⅱ	
	52	582	DABCHICK			18	134	バ リ ア ン ト	
	53	238	あ め ん ぼ う			19	38	ポ パ イ	
	54	65	N E R O Ⅷ	着順120賞		20	56	H E R O	着順10賞
	55	111	南 十 字 星			21	61	ア ル カ デ ィ ア	
	56	236	ア ル カ デ ア Ⅲ			22	78	V. S. O. P V	
	57	058	アルテミスⅡ			23	63	V E N U S I	
	58	23	OCTAVIAⅡ	シルバー賞		24	103	L I N N E	
	59	20	MINERVEⅢ			25	235	Y O S H I K O Ⅱ	
	60	496	パラダイサー	着順130賞		26	114	C H I - C H I	
	61	133	な で し こ			27	101	み ゆ き Ⅱ	
	62	234	ク イ ー ン テ ル			28	54	松 田	
	63	28	鳩			29	60	SEVENOCEAN	
	64	239	フ ェ ア リ ー	着順140賞		30	83	さ さ は ら	
	65	26	S H I N R I K I			31	69	ア ル カ デ ア Ⅱ	
	66	96	ブ ル ー ノ ア			32	37	イ ン ダ ス Ⅱ	
	67	40	ブルーフェクス			33	58	ナイトトレーサー	
	68	93	シ ャ ト ル			34	113	浮 雲	
	69	85	ステラーマリス						
	70	3	TAM - TAM Ⅱ	ゴールド賞、三代賞 ファミリー賞、着順150賞					
	71	42	赤 い 鳥						
DNS	269		ド ー ナ		DNS	527		ベ ロ ー ナ	
DNS	36		梅 村		DSQ	110		N E R E I D	
DNF	71		P I C O N Ⅱ		DNS	19		大 福 丸	ファミリー賞
DNF	2		やまとなでしこ		DNS	53		DRAGONDEMARC	
DNF	106		光		DNS	59		BLUE SUNSHINE	
					DNS	99		み や び	

大島・神子元島 レースに参加して

〈アカデミーV〉

山田博文

我が防衛大学校ヨット部が、本校の所有するアカデミー艇にて、NORC主催の数々のレースに参加を始めたのは、1号艇の〈アカデミーI〉が購入され出した、ちょうど5年ほど前からです。それ以前の活動は、小網代、シーボニア、横浜の各フリート、オーナーの御好意で指導をいただいていた乗艇およびレース参加でした。

現在、自艇でレース参加が果たせるまでに成長したのは、数多くの海のベテランの方々の御指導のおかげだと、心から感謝しています。

本校には数多くの運動系クラブがあり、全学生が何らかのクラブに参加しています。このクラブ活動（校友会活動）は、将来「幹部自衛官を養成する」という本校の目的達成の上での、気力、体力を養うひとつの場として位置づけられています。我がヨット部における活動も上記の意義と、また、一般的スポーツ活動という両面を兼ね備えたものです。学生は、ビッシリ組まれた日課の中の限られた練習時間に、レベルアップをはかるべく努力しており、その練習成果を試す場としてNORCのレースに参加させていただいています。

〈アカデミーI〉から、今年度購入の〈アカデミーVI〉までの防衛大艇は、本来訓練艇として導入されておりますので、決して先鋭的なレーサーとは言えませんし、絶対的スピードポテンシャルも、最先端をゆくレーサーと比べ様もありますが、それだからといって、レース出場を無意味だとは決して考えていません。競うのは他艇であると同時に、自然および自分自身が相手であり、いかなる状況においても艇を安全にコントロールして、無事に帰着することが大切なことだと思っています。そしてそれが、本来外洋レースに対する評価であり、我々が重んずる名誉だと考えています。部の指導においても「ヨットを通じてシーマンシップというものを身につけ、荒天下などで、艇長のもと、自らの命は自らが守るんだという気概をもち、これから指揮官となる者が海で得られるさまざまな体験を通じ、今後の勤務の参考に資す」ということを、第1に行なっています。

ところで今回の大島・神子元島レースは、防衛大ヨ

ット部OB2名と現役ヨット部々員4年3名、3年1名の計6名での参加でした。今年こそは小笠原レースに出場すべく（諸般の事情により結局参加できなかった）昨年度から、かなりの練習を積んでいたせいもあり、メンバーの方はベストのコンディション、また、艇体の方は、No1ジェノアが多少くたびれているということと、リード角が合っていないという問題がありましたが、ブロックを1つ多くしてどうにか補正し、各種備品の積み込みや整備の面でも万全を期し、満足のゆく状態でのレース参加でした。

気象状況は、日本海北部の低気圧から延びる寒冷前線が、20kt程度の速度で東進中であり、5月3日夕刻にはレース海面付近を通過することが予想され、前線接近に伴い、20%以上の強風が予期される状況でした。しかし実際には、風向のふれ、降雨等、非常に不安定な気象ではあるものの、風速はmax15%~18%程度でむしろ平穏であったと思います。

スタートから大島回航までは、ほぼS~SSW7%~12%であり、前線の接近に伴い、Wにシフトすることを期待して、フリートの最も西に出るコースをとるべく、スタート後ただちにタックし、ほぼ240°で西航し、風力の変化に応じて、No1ジェノア→No2ジェノア1ポイントリーフ→2ポイントリーフと頻繁にセールエリアを変え、終始6kt前後を保持しましたが、新鋭艇とのスピード差は、歴然としたものがありました。このレグでの失敗は、風早東端を東流する潮流により、



防衛大訓練艇〈アカデミーV〉

予想以上に東にもっていかれたことで、風早接近時点で安定した風向が不安定気味になっていたことから、シフトタックし最短距離をとるべきだったということでした。

竜王崎から神子元島回航までは、潮流を考慮して、250°としましたが、この程度では全く不足であり、爪木と稲取の中間近くまで北方にもっていかれてしまいました。これは潮だけではなく、南方向の風が長時間吹いたために、表層流が予想以上に強かったことによるものと思われます。クローズドリーチで、しばしば12kt以上のメーター指示となる豪快なセーリング(Na 1 ジェノア+フルメイン)となりました。おそらく2本目と思われる前線の通過により、突如NEの風が吹き、これにより一気に神子元島をクリアしましたが、相当に波が悪く、本レースでは初めてコンパニオンウェイをロックしました。なお、夕刻から全員がハーネスおよびライフジャケットを着用しました。

神子元島からフィニッシュまでは15%~18%の風で風向が変わったことも相まって、神子元島周辺は相当のRough seaで、No 2+1 ポイントリーフ→No 2+2 ポイントリーフ→No 3+2 ポイントリーフ→No 3+1 ポイントリーフとめまぐるしくセールエリアを変えな

がらのクローズホールドでした。この風でのクローズホールドでは、視界内の6隻程のレース艇と全く走りでは負けてはいませんでした。このレグでの最大の失敗は、風早崎北方を東進する潮を利用するために風早に接近すべきであったところを、NEの風がすっかり安定していることから、フィニッシュまで吹きつづけると判断し、当初の予定コースをとらなかったことです。10時過ぎにはわずか20分位の間に10%の風が、カームにまで激減してしまい、以後、午後4時40分ごろ安定したSが吹きはじめるまでカームに悩まされました。カームの間に、後続艇の5隻に次々と抜かれ、結果としては、最後のフィニッシュとなってしまいました。今回成績こそよくありませんでしたが、クルーと艇の能力がかなりのレベルで発揮でき、悔いのないレースでした。

これからも我が防衛大チームは、いかなる状況下でも安全・確実に完走することを最低条件として、すこしでも速く走ることができるように、さらに艇の潜在的ポテンシャルを引き出し、メンバーの能力向上に努力してゆきたいと思います。

今後ともいろいろな面で、NORC会員の皆様のあたたかい御指導をよろしくお願いします。

なごやかに 小澤吉太郎氏の 出版記念祝賀会

ヨット界の重鎮、小沢吉太郎氏が先ごろ舵社から、『キッペイとヨット』という、楽しいヨット入門書を出版し、これを記念する祝賀会が行なわれた。

氏は長年にわたって、日本ヨット協会副会長を勤めて、文字通り、日本のヨット界発展に尽し、多くのヨットマンを育ててきた。その著書も、ヨットの入門書、解説書など多数あるが、さらに新しい一冊が加わったことになる。

6月24日の夕刻、帝国ホテルで行なわれたパーティーには、多数のヨット界関係者、中央大学ヨット部OBなど約170名の参加があり、なごやかなうちにも盛大な祝賀会となった。

なお、この会の発起人は、古屋徳兵衛、石原慎太郎、山本房雄、大儀見童、竹下政彦、小沢信三郎、土肥勝由、清水栄太郎の各氏で、〈HANGOVER〉のオーナーで、銀座SENDANの経営者である植木勝水さんが幹事として直接の世話役を果たした。



笑顔で花束を受ける小澤吉太郎夫妻

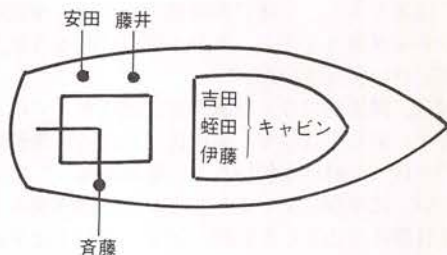


170名の海の男達がかけつけた

〈プロスパー〉Ⅲ世 ブームパンチ事故報告

伊藤 猛

負傷時の艇内配置



艇 名 プロスパーⅢ(ニューヤマハ30)

オーナー 榎 正寛

艇 長 伊藤 猛

クルー 斉藤茂樹 吉田方洋 安田明弘 蛭田 栄
藤井正範

事故発生日時 昭和56年4月20日08時25分

事故発生場所 神津島南5マイル

風力 西南西 15~20 m/sec

波高 4m~5m

負傷者 藤井正範

4月18日の午後から小笠原レース回航の最後の積み込みをし、同夜壮行会が行なわれ、浦安セイリングクラブ会長の石井氏他僚友の励ましを受けた。

4月19日(日)早朝から最終の準備をし、7時過ぎ出航。オーナーはアルページに乗って50 MHzで交信しながら併走した。我々は昨日来の準備と壮行会とで一寸疲れ気味だった。木更津沖で見送り艇はバウを浦安へ向け、我々はメインのみの機帆走で、フリーの風を受け、スタミナを温存した。金谷沖で無線もファイナルを終え、内房に添って南下し、ポートに洲崎を見てアビームに変わる風でゼノアを上げてセイリングに移った。夕方大島が見え出すころ、風が南に変わり、ジブを下ろし機帆走にした。サブスキッパーの斉藤氏と顔を見合わせ、波浮入港に迷ったが、その時の判断で結局最後まで悔み、ブームパンチ負傷事故を起こし、小笠原回航の失敗のもととなった。負傷した藤井氏は三宅島までの約束で、帰りの飛行機のキップも取ってあった。我々は三宅島へ向かった。波浮の灯を船尾に見送り、風が完全に南に変わった20時ごろ、我々はメインを一杯に引き込み機帆走で6ノットをキープした。1時間前ウォッチ、1時間ヘルム、1時間後ウォッチの6人ローテーションで組み、22時、私のヘルムに変わり、斉藤氏がキャビンから出るのを待って、ブローが12m/s~15m/sを示すようになったために一気にメインを2ポイントにリーフした。

日が変わり、20日0時過ぎに安田氏のヘルムの時、メインセールのピークが飛び、メインハリヤードがマストに上ってしまいトッピングで代用、私がそれを知

ったのは藤井氏がキャビンに入ってきて、トラブル続出だから御願いますというので、ハーネスを付け、コックピットに出てからだ。風雨、波共に強まり、240~250のコースでスロットルを弱め、夜明けを待つことにした。後で知ったことだが、三宅島の測候所では115.5mmの雨量を記録し、風力は32m/sだったという。4時ごろ風雨が一時止んだので、低気圧の中心にいることを知った。夜が明けて我々は神津島を視認し、晴れ間も見えてきて神津島から三宅島に向かい、フリーの風で走り始めた直後にそれは起こった。藤井氏はヘッドで用便をし、ウォッチについて少したった後のワイルドジャイブで左側頭部にブームパンチを受けた。

右舷から左舷に変わるブームでパンチを受けた。再三安田氏が注意を促したにもかかわらずの事故だった。しかし、藤井氏も避けようとしたが、頭を下げ切れなかったようだ。全員ハーネス、ライフジャケット着用のため、落水しなかったのが幸いだった。

出血、痙攣、意識不明のため、直ちにボートのパイロットバースに寝かせ、吉田氏がガーゼやタオルで頭部を押え、蛭田氏がバースから落ちないように押え、私が足を押えながら脈を取った。直ちに安田氏が2 MHzの無線で横浜の海上保安部に連絡を取る。我々の艇は羽田からの哨戒機によって確認され、シーマーカーが落され、30分後にヘリコプターが飛来した。風波があるために、ヘリコプターによる吊り上げは出来ず、我々は坪田入港の旨を連絡した。ヘリコプターは三宅空港に待機、我々は三宅島の北側のブランケットを目差し、斉藤氏のヘルムで、2ポイントのメインだけでも時折11ノットのプレーニングをして三宅島に急いだ。サグトの燈台附近の波が静かになったところで、バウの給油口から給油して、坪田港へ機帆走で急いだ。12時過ぎにクォーターの風波ではあったが、スリリングな緊急入港も無事終え、待機していた救急車に負傷者を乗せた。パトカーの先導で坪田の病院へ行き、応急手当を受け、そのまま空港へ直行した。ヘリコプターで羽田へ、そして救急車で都立広尾病院へ入院した。

14時30分には手術室に運ばれ、手術を受けることが出来たと、付き添った安田氏が事後教えてくれた。我

我は吹き止まないS.W.の風で、アンカーラインを真夜中に切られはしたものの、ボートのアルミのガネルの擦傷程度で済み無事だった。坪田港の民宿で2泊し、21日には風も落ち、午後には御蔵島寄りの沖を南に向かうヨットを見送りながら、多分小笠原に向かう艇だろうなどといった合っていた。

翌22日、御世話になった警察官、消防署、病院、漁協の方々に御礼を言って、安田氏が13時着の飛行機で戻るのを待って舳を解いた。三宅島を後にして大島に向かい、波浮港にアンカーを入れた。偶然例のヨットが2日間波浮止りした民宿に泊り、布良を経て浦安に帰港した。

——反省と今後事故を起さないための自戒——

メインセールのピークボードの穴が、上過ぎるための破損が原因で、メインハリを飛ばしたため、トッピングを使用し、ラフに適切なテンションをかけられなかった。そのためにブームが下り、したがってブームパンチを受けやすくなり、負傷した。ピークボードの穴は、ロングシャックルを用いてのみ、使用出来る位置に開けるべきで、それが飛ぶくらいの時は、トライスルにセールエリアを落さなければならないと思う。

クルーの疲労度に比例する注意力低下と、精神力の低下の悪循環を防ぐためには、体体温存が唯一のセーフティセーリングにつながると確信した。特に回航の時は、クルーの時間的都合を無視しても、安全を最優先にし、時間的余裕を充分に取り、天候を選ばなければならないと痛感した。

負傷した藤井氏に後で、何故あの時愛用の毛糸の帽子を脱いでいたのか聞いてみたら、灯油の臭いがしたからといていたが、実際には艇内に油はこぼれていなかった。今後更に細かいクルーの動作を観察して、クルーの体力、精神力に合ったレグを引く判断力を艇長は養わなければならないと自戒した。

参考のためクルーのヨット歴と年齢を下記に示します。

艇長	伊藤 猛	34歳	ヨット歴14年
副艇長	斉藤茂樹	28	8



もうこのような担架には乗せたくない

ボースン	吉田方洋	36歳	ヨット歴10年
パウマン	安田明弘	25	5
トリマー	蛭田 栄	23	4
負傷者	藤井正範	23	5

藤井氏は5月7日で広尾病院を退院することが出来、5月7日から勤務に戻る予定である。関係諸機関の皆様御陰で不幸中の幸いを文字通り体験した不肖な艇長としては、強力な無線機による連絡で、ヘリコプターによる早い救助と、設備の完璧な病院で手術を受けられることが出来、無線機の必要性を痛感した。今後共さらにセーフティセーリングを最優先し、皆様の御指導を仰ぎたいと考えます。

最後になりましたが、御世話になった皆様に誌面に失礼とは存じますが御礼を申し上げます。

NORC 事務局歌田氏、浦安セイリングクラブ会長石井氏、シーハイル岡田氏、浦安セイリングクラブ鈴木氏、大関氏、僚艇の各氏、羽田航空基地の畑武彦氏、三宅島坪田港漁協の方々、坪田警察署、消防署、病院、飛行場の方々に多大な御迷惑をおかけしたことを深く御詫びします。

● 海事法令指導講習会報告 ●

日本船舶振興会補助事業

四国報告

瀬川洸城

徳島フリートは安全面にも 力を入れています

——武市俊さんを招いて講習会を実施しました——

海の怖さを忘れてはいけない

海は怖いとどのヨットマンも思っているに相違ない。あるいはまた、そう聞かされているだろう。だが、海の本当の怖さを誰もが体験しているかというと、必ずしもそうではあるまい。

出来得れば、怖さを知らずにヨットを楽しめればそれに越したことはない、と考えられるかも知れない。ところが、ヨットマンの悲しい性でともいうのか、ときには荒れた海でなければならなかったりする。それだけでなくともいやおうなしに低気圧に巻き込まれて、死ぬ苦しみを味わわされたりする。

海の上にいる、冷たいスプレーをいやというほど浴びせられているときは、何でこんなにまでしてヨットに乗りなさいいけないんだと思う。ところが、熱い風呂で顔にこびりついた塩を洗い流すとき、やはり「海はいいなあ」と思ってしまふんですね。そして、その感激は紛れもなく海の男だけが感じられる充実感、海の男のロマンという奴なのでしょう。

しかし、そういったロマンに浸れるのも、人員、艇体とも無事でいたときだけ。ときにはさほど致命的でないトラブルを苦労して克服するのも、充実感のスパイスと言えなくもないが、あくまで人身事故が無いという前提でなければならない。もし、人身事故、とりも直さず人命の喪失という事態に立ち入ったとしたら、ロマンもへったくれもある筈がない。

日本のヨット界はこのところ連続して人命を失う事故に遭遇した。家族・関係者の衝撃はわれわれの想像以上でしょう。何が何でもヨットで人身事故だけは起こしてはならないのです。悲報を聞くたびに再決意はする。しかし、その警鐘も決意も時とともに希薄になるのもやむを得まい。そして忘れた頃に事故が起こったりするのではないのでしょうか。

そんなふうにならないためには、常に事故の恐怖を忘れないようにすることと、万一事故に遭遇した場合、いかに対応するか研究を怠らないこと以外にないのではないのでしょうか……。

というわけで、本当に海の怖さを知らないヨットマン達にも、あるいは海の怖さを体験している連中にも、何らかの啓発と刺激を与えるための講習会の案が持ちあがったのです。

☆フリート結成記念事業として企画

これまで、徳島外洋帆走クラブ独自で何度か安全講習会を開いてきて、海上保安部のお話を伺うようなことも行なってきました。もちろん、それらの講習会もそれなりに有意義で、勉強にはなってきました。

そこで、今回はいつもと違って、いろいろの経験豊富なヨットマンに体験談を話してもらおうということになったのです。

ちょうどタイミングよく、徳島フリートが正式にNORC内海支部・徳島フリートとして認められたばかり。徳島フリート発足の記念事業としてこの講習会を開こうということになったわけです。

早速私が徳島フリートの窓口になって、内海支部の貴伝名事務局長に相談したところ、内海支部も全面的に協力してくれることになり、NORC本部から武市俊さんを講師に派遣して下さることに決まった。

武市さんはヨットデザイナーとして著名であるばかりでなく、日本を代表するヨットマンとして、ヨット関係者で知らぬ人はいないでしょう。

沖縄海洋博のときの太平洋横断シングルハンドレースをはじめ、数多くのレース、あるいはテレビでも放

映された、シナラの回航など豊富な経験をもつ、我々の希望する講習会の講師として最もふさわしい方。NORCで安全委員長を務めておられるし、しかも生まれた土地が徳島という奇しき縁も判明したりしまして、大いに盛りあがったのです。

講習会はNORCと徳島外洋帆走クラブの共催で、徳島フリート発足記念事業として、5月16日に徳島市の青少年センターホールで行ないました。

TOSC(徳島外洋帆走クラブ)の会員を中心に約150名が集まり、武市さんの迫力ある体験談を拝聴しました。講習会のあと会場を移し、武市さんを囲むレセプションも行ない、塩気のきいた話で遅くまで交歓しました。

翌17日は実際にヨットを使って落水者救助の訓練を行ない、改めて救助のむずかしさを再認識させられました。やはり荒れた海ではライフジャケット、セーフティーハーネスを着用し、絶対に落水事故を起こさないようにしなければならないというのが結論だと思います。

☆徳島フリートは阿波踊りウィークをめざします

ところで、NORC徳島フリートは、徳島港ケンチョピアに係留するヨット45艇のうち、登録艇7艇、会友艇2艇、会員約30名という状況です。登録艇には、沖縄レース、小笠原レースの2大レースに参加した〈ビッグバル〉(ピーターソン42)、舵で紹介された〈インディゴ〉(フリーズ1トン)、昨年のレベルレースで全日本ハーフトン2位の〈HIRO〉(デュボア)などがあります。また、太平洋シングルハンドレースに出場した岡本ドクターの〈RAY〉も徳島フリートのメンバーです。今年の目標は関西で最も伝統ある紀伊水道レースで優勝することです。

徳島といえば阿波踊りレースですが、今年も8月14日に行なわれます。その阿波踊りレースの前日に徳島フリート結成記念レースとして、オリンピックコースによる本格的なレースを行なうことになっています。このレースが成功すれば、NORC徳島フリートの主催レースとして、今後も続けていく計画です。そして、カウズウィーク、キールウィークと同じように阿波踊りウィークまで発展させることができれば、というのが我々の夢です。

徳島という海に恵まれた所で、徳島フリートが誕生したのを機に、徳島外洋帆走クラブと一体となって、よりアクティブで楽しいヨットイングをめざして活動していきたいと考えています。

なお、武市さんは講習会で、海の怖さを強調され、「自分の命は自分で守る以外にない」とつぎのように話されました。

☆自分の命は自分で守れ——武市さんはこう語った

私は徳島で生まれ、4歳まで徳島で育ちました。し

たがって40年ぶりの里帰りということになります。

今日はヨットの安全講習会ということでお話ししたいと思いますが、私は海が嫌いです。何年もヨットに乗っていますが、ますます海が怖くなってきます。陸にいて海を眺めるのはいいものです。それがどんなに荒れた海でも、眺めている分には怖いどころか、飽きることがありません。ところがひとたびヨットで海へ出るとき、海は恐怖の場となります。でき得るなら海へ出たくないのですが、ヨットを海以外で走らせる訳にはいかないのです。嫌いな海へ出ていくより仕方がないのです。

最近ファストネットレースでの大事故をはじめ、我が国でも何件かのヨットで死亡事故が起きました。これらの事故報告については、雑誌等で読まれたと思いますが、気がつくことはヨットが完全に沈没してしまう例は意外に少ないことです。昔のヨット乗りは、ヨットというものは何万トンもの本船に匹敵するだけの安全性を持っているんだという信頼感を持ってヨットに乗っていました。しかし実際にはヨットは割合簡単に転覆します。特に最近のヨットのように軽排水量で、幅の広い艇は転覆しやすいのです。

私自身も数度のロールオーバーを経験しておりますが、大きな波に会えば本当に簡単に横倒しになります。もちろんすぐに起き上がり、最初にいったように完全に沈没してしまうことはありません。

そこでやはりこわいのは、人間が落水することです。落水を防ぐにはやはり安全ベルトを確実に着用する以外にありません。安全ベルトにもいろいろな種類のものがありますが、現在一般に使われている「セーフティーフック」で止めるものは簡単に外れてしまうことがあるので注意して下さい。できれば自分にあったものを個人で用意するようにしたいものです。

私は第3回の沖縄レースの時、潮岬沖約50マイルのところでロールオーバーし、舵を持っていた仲間が落水してしまったという苦い経験があります。その時はハーネスを着用していたのですが、そのハーネスはロープをクリートに止めるか、どこかへ結びつけるという方式のものでした。クリートに止めたのがほどけたのか、あるいはもとから結んでいなかったのかは判っていません。もちろん夜だったので、落水のあとオールハズを掛けて転進し落水者を発見しました。しかしそのときエンジンがかからなかったのです。もしエンジンが動いていたならその場所から大きく外れることなく救助できたのではなかったかと思っています。

落水してしまった人間を救助することは、荒れた海ではほぼ不可能と考えなければなりません。ですから落水しないようにすることです。「自分の命は自分で守る」以外にないことをよく認識して安全なセーリングを心がけて下さい。

*

仙台報告

宮城外洋帆走協会 福島 甫

横山晃氏を迎え、海事法令指導講習会を開催



横山晃氏による講演会

去る6月6日および7日の両日、NORCの安全委員長である横山晃氏を講師に御迎えし、上記講習会が行なわれた。1日目は横山氏により、「帆走行動を拡大するための技術」と題する講演が、1830より仙台都市センターにて行なわれた。横山氏は堀江氏を始めとする、いわゆる「冒険者ヨット」が大方の予想に反してほとんど事故を起こさない事実を取り上げ、安全対策の本質は、冒険を避けることにあるのではなく、どんな状況下でも自分自身で冷静に判断が下せる、強い精神力を培うことにある、と説かれ、そのような精神力は、体験によってのみ得られることを強調された。

次に質疑応答に入った。質問は船検・免許制度から、軽排水量艇と安全性、FRP艇体の整備の問題、さらには日本民族と海洋の歴史的関わり合いなど、極めて多岐にわたったが、これらの質問に誠実に答えておられた横山講師の姿が印象的であった。なお、散会后、有志にて横山氏を囲む会を持ったが、深更までヨット談義に花が咲いていたようである。

2日目は、会場を塩釜近くの七ヶ浜町花淵に移し、座学および公開実験を実施した。午前の座学では、最初にMORC安全委員より、「レーダーリフレクターおよび自己点火灯について、以前に行なった実験結果を簡単に報告した。次いで、同じく安全委員より、「落水事故を防ぐために」と題して、落水救助の手順、関連安全備品の選び方、使用法、管理の仕方などについて発表させて頂いた。これについては要所所で横山講師の適切な御助言を頂き、参会者一同、大変参考になった。

午後は、小浜港内にて安全備品および落水救助に関する公開実験を行なった。実施項目は下記の通りである。

1) 火せんおよび信号紅炎……火せんの威力、すなわ

ち発射時の勢いには参会者一同いささか驚かされた。安全弁を外した火せんがなかなか発射しない一幕もあり、使用法を熟知せずに安易に使用するのは、返って別の危険を招くように思われた。

- 2) ライフラフト投下……艇上より投下した。展開するまでの速さは思っていたよりも速く、5秒後には人間が乗れる程度にふくらむ感じである。ただし、実験に用いたラフトは、天幕の支柱が組立式であり、支柱を設置するのに数分を要した。この点では支柱も空気室である(すなわち支柱も自動膨張する)形式の方がよいであろう。
- 3) ライフジャケットの着心地の比較(陸上および海中にてテスト)……用意した4種類のライフジャケットを参会者に着用してもらい、着用のし易さ、着心地などを比較した。次に、安全委員1名が水に入り、各ライフジャケットを順に着用し、水中での着心地、泳ぎやすさを比べた。これらのテストの結果、製品によって着心地、浮力、泳ぎやすさにかなり違いのあること、また、事前に各自の体に合わせて調整が必要である場合があることが明らかになった。
- 4) ライフハーネスの比較……陸上にて参会者有志に5種類のハーネスをつけてもらい、着心地や着用に要する時間などを比較した。型によって着易さにか

りの違いがあることが分かった。

- 5) 落水者救助訓練……港内でライフジャケット、オイルスキニングの安全委員が水に落ち、落水者を艇上に回収することを行なった。当日はほとんど風がなく、落水者を救助するのに特に困難はなかったが、落水者を引き上げる際に落水者が非常に重く感じられ、引き上げるのにクルー3名を要した。この点では、適当なハシゴ等が必要のように思われる。

次に、ジブセールを網がわりにして落水者をすくい上げる実験を行なった。海象が穏やかであったせいか、初めての試みであるにもかかわらず、比較的スムーズに落水者を回収することができた。しかし荒天下において、落水者をすくい上げるようにセールを展開することは大変難しいものと思われ、この方法の有効性については疑問のあるところである。以上、簡単に実験内容を記したが、いくつか興味深い知見が得られたので、今後機会をとらえて報告したいと考えている。

最後に、御忙しい中を来仙して下さった横山講師、ライフラフトの提供、解説をして頂いた塩釜三亥商店、寒い中を何度も水に入ったF君、および御後援頂いた関係各位に謝意を表したい。



左上：落水者を艇上に回収
 右上：ライフハーネスをつけたまま落水
 左下：ジブセールによる落水者回収
 右下：“ヨーイ、ドン！”でライフジャケットを着る



NORC 協会ニュース

航行警報の実施方法について

海上保安庁（本庁）が船舶交通の安全のために必要な事項中、緊急に通報を必要とするものについて、海

上保安庁本庁通信所から無線電信により送信する航行警報は、下記のとおり実施されております。

種 別	使用語	通 報 事 項
日本航行警報	日本語	(イ) 日本の沿岸及び主要港湾に係る事項 (ロ) NAVAREA XI 区域及び付近の航洋船通航水域に係る事項中、日本船舶に対し特に必要と認める事項
	英 語	日本の沿岸及び主要港湾に係る事項
NAVAREA XI 航行警報	英 語	NAVAREA XI 区域の航洋船通航水域に係る事項

種 別	無 線 局	呼 出 符 号	電波の 型 式	周波数 (kHz)	出力 (kW)	放送開始時刻	放 送 の 詳 細
日本航行警報						0820(日本語) 1120(英 語) 2020(日本語)	(イ) 全周波数同時発射 (ロ) 日本語による警報は情報入手後連続した2回の放送時間に放送する (ハ) 英語による警報は毎日1回の放送時間に放送する
NAVAREA 航行警報	東 京 (海上保安庁本庁通信所)	J N A	A 1	4,276 8,492 12,942 17,052.5 22,398	5	0905 1705 2105 1305 再放送	(イ) 全周波数同時発射 (ロ) 警報は情報入手後連続した3回の本放送時間に放送する。以後3回目の放送の日を1として、2,5,8,11,14,17,20,23日目の再放送時間1305に放送する (ハ) 日曜日の0905に過去6週間に放送された有効警報番号を放送する

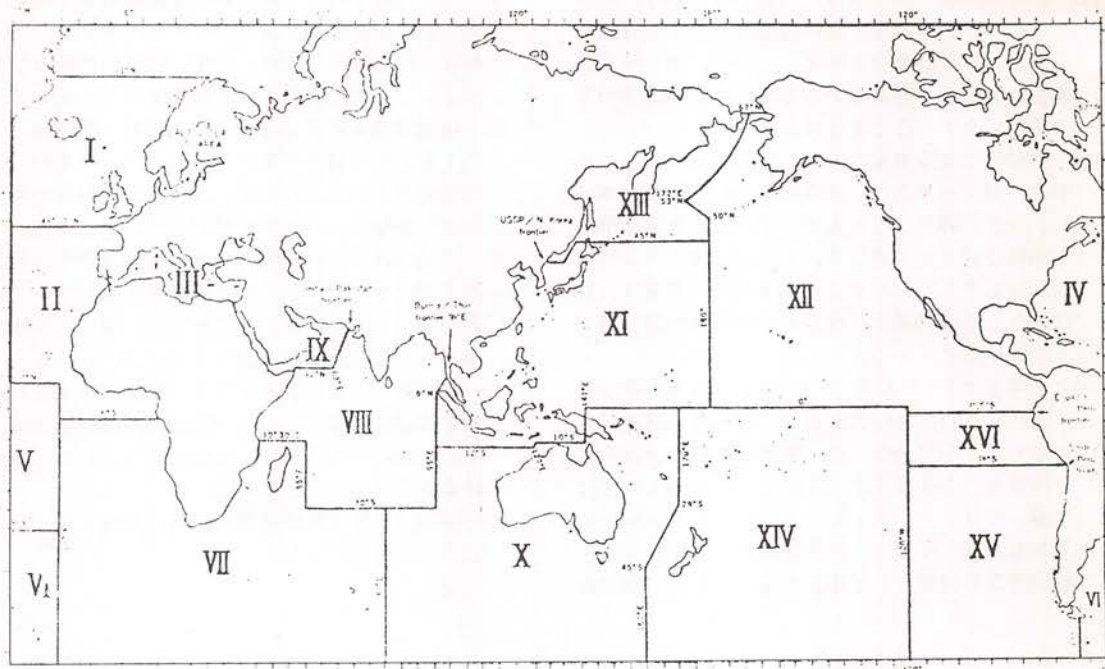
備 考 (i) 上記各航行警報のうち長期間有効なものは水路通報に掲載される。

(ii) 上記 NAVAREA XI 航行警報のうち有効なものを掲載した“WEEKLY SUMMARY OF NAVAREA XI WARNINGS”が発行される。この印刷物は全国の海上保安部署に送付してあるので必要な向きは閲覧されたい。

※なお、このほか各管区内の「ローカル」な水路情報のうち緊急を要する事項は、保安告知（安全通信）

として、各管区から放送されております。

NAVAREA 区域図



お知らせ——事務局

日本水路協会からの報によりますと、次の参考図が改版されました。

ヨット・モーターボート用参考図改版

番 号	H - 111
図 書 名	本州南岸 東京～御前崎 三宅島・御蔵島を含む
記 事	昭和53年 9月に刊行したものの内容を最新に維持するとともに表現方法を見やすくし、また、新資料を加えてある。多色刷で、裏面に参考図・参考記事等を記載してある。両面防水加工。
刊 行 年 月	昭和56- 4
定 価 (円)	1,000
書誌 900参照	索引 28

備考：上記の図書は航海のための参考資料であり、航海時には必ず海上保安庁刊行の海図・水路誌を使用すること。

専門委員長会議が 開催さる

事務局

(社)日本外洋帆走協会では、昭和57年度予算編成作業が開始されるに当たり、作業の手順ならびに編成方針等の検討を行なうため、各専門委員長および各支部等より広く有志の方々のご参集をお願いして、下記のとりの会議が持たれ、記載のとりの結論が得られました。

記

1. 日 時 昭和56年 5月27日
18:30より21:00まで
2. 場 所 日本船舶振興会第三会議室
3. 出席者 石原会長、大儀見副会長、清水専務理事、嶋田・小林常務理事、石井(平松代)・岩田・篠原・周東・竹村(山崎代)・渡辺各専門委員長、都築・東海、岩田(行)・広島各支部長、戸田会員

4. 議決事項

- (1) 昭和57年度予算作業は、別記(1)のとおり、鳥羽パール・レース時を一応の目途として、7月23日鳥羽において理事会を開催し、予算、特に日本船舶振興会による補助事業の方向付け(補助金額等の決定)をすることとなる。
- (2) 補助金による事業の内、レース、レーティング開発に関する事業は、NORCの行なう公益事業に、大きく寄与しておるが、その他の事業は煩雑な事務手続きを考慮して、レースに関しては積極的に対応することとするが、その他の事業は公益法人としての立場より従来どおり可能な限り努力して行くこととする。
- (3) 今年度アドミラルズ・カップ・レースへの英国ヒース氏より笹川良一氏を通じての招待に関連して行なわれた石原会長、笹川振興会会長の会談内容をふまえ、今後はアドミラルズ・カップ・レースは勿論、サザンクロス・レース、パンナム・レース等をも考慮しながら、毎年海外レース1レースを補助事業の対象として申請することとし、別会計

- として取り扱うこととする。
- (4) 今回実施された下田における黒船カップ・レース、および琵琶湖クルーザー・フェスティバルは時宜を得た事業であり、今後は積極的に地方における、この種事業の実施を促進することとする。
- (5) 補助事業を考慮しないとした場合、財政面上は約1千万円の資金不足となっており、基本的には自立財政を考えるべきで、今後は会員総員の努力により寄附等についても努力することとする。
- (6) 当協会の外洋帆走艇に対する通信設備の設置促進を奨励する立場から陸上設備を充実していく必要があり、今後は年次計画を定め、振興会の補助事業として補助金を申請していくこととする。
- (7) 定款第一条の協会英文名を(Nippon Ocean Racing Club—NORC)から(Nippon Ocean Racing Association—NORA)に改めることとして、次回理事会に計ることとする。
- (8) 昭和57年度予算作業方針は特に異論なく、別記(2)のとおり認められた。

別記(1)

別記(2)

昭和57年度予算編成作業スケジュール表

月	日	作	業	内	容
5	20	総務・財務 小委員会	総務・財務 小委員会	経理処理要領の打合わせ (昭和56年度)	
5	27	専門委員長 会 議	専門委員長 会 議	昭和56年度予算の執行および 昭和57年度予算の編成ならび に補助事業の検討、予算作業 必要書類配布、各委員会予算 作業開始	
6	20	予算取り纏 め作業開始	予算取り纏 め作業開始	1. 各委員長よりの提出資料の 取り纏め作業開始 2. 振興会補助事業の取り纏め 作業開始	
7	1	総務・財務 委員会 議	総務・財務 委員会 議	57年度取り纏め予算の検討	
7	10	専門委員長 会 議	専門委員長 会 議	同 上	
7	23	理 事 会 (鳥 羽)	理 事 会 (鳥 羽)	振興会補助事業決定 57年度予算決定	

昭和57年度予算編成方針

昭和57年度予算の編成に当っては、昭和56年度において、会費、諸手数料の値上げが行なわれた点、および各委員会要求予算についても、極力冗費の削減を計った点を考慮して、昭和56年度予算を基礎として、下記方針により予算の作成を行うものとする。

記

1. 料金の値上げ等により、明らかに増額を必要とするものについては増額する。
2. 従来の経緯より、あるいは止むを得ず新規要求を必要とすることが認められたものは計上する。
3. 昭和56年度予算が、不合理であることが明確なものは、これを修正する。
4. 諸手数料の内、一部不適当なものの増額修正を行なう。
5. 船舶振興会からの補助金は、従来の方針を踏襲するが、今年は特にレースに重点を置くとともに、海外レースへの参加についても補助を仰ぐものとする。

*

小型船用簡易港湾案内の

発行について

事務局

日本水路協会から、下記小型船用簡易港湾案内が発行されました。購入を希望される方は、最寄りの水路図誌販売所または日本水路協会（〒104 東京都中央区築地5-3-1）へ連絡されたい。なお、必要の向きは（社）日本外洋帆走協会（TEL 03-504-1911）でも取り継ぎを致します。

H-251A 本州南岸 その1 （東京湾—大王崎）

H-251B 本州南岸 その2 （大王崎—佐田岬）

定価 各 2,000円

頒布物品の価格改訂のお知らせ

事務局

（社）日本外洋帆走協会が本部事務室において、主として会員を対象として頒布している物品の価格は、本年1月1日から次のとおり改訂されましたのでお知らせ致します。なお、会員（含会友）は勿論、会員以外の方でも送料（包装費を含む）および所要代金を送金願えれば郵送致します。但し、*印は会員のみ。

物 品 名	価 格	送 料
*NORCエンサイン旗	2,200	200
*NORCクラブ旗	900	200
*NORCレース旗	1,000	200
NORCネクタイ	2,300	200
NORCネクタイピン	1,600	100
NORC 帽章	2,000	100
NORCワッペン	1,700	100
NORCログブック	1,500	500

簡易航海案内（小型船用航路の手引）

本州南岸（東京湾—伊勢湾）	1,000	350
（桃取水道—紀伊水道）	600	350
瀬戸内海（大阪—小豆島）	700	350
（小豆島—三原）	700	350
（三原—上関）	700	350
（上関—若松）	700	350
（大阪—日ノ御崎）	700	350

小型船用簡易港湾案内

本州南岸その1	2,000	350
その2	2,000	350
瀬戸内海東部	2,000	350
西部	2,000	350

物 品 名	価 格	送 料
本州北西岸（小串港—小泊港）	2,000	350
北東岸（陸奥湾—東京湾）	2,000	350
九州沿岸その1（関門港—島原港—五島列島）	2,000	350
その2〔西岸、東岸、南西諸島（与論島以北）〕	2,000	350
北海道沿岸その1（北海道南岸—東岸）	2,000	350
その2（北海道北岸—西岸）	2,000	350
ヨット・モーターボート用参考図	1,000	200
東京湾—御前崎	1,000	200
御前崎—潮岬	1,000	200
城ヶ島—佐島	1,000	200
長者ヶ崎—江ノ島	1,000	200
その他（ヨット・モーターボート用）		
相模灘ラジオビーコン図	400	200
バージ型シール（大）	230	70
（小）	50	70
丸型シール	300	70
ORCスペシャル・レギュレーション（日、英文）	2,000	350
IOR MARK III（日、英文）	2,000	350
GREEN BOOK	2,000	350
IOR MARK III（英文、変更分）	500	350
オフショア講読料（1年分）	3,000	
JORデータ集	2,000	500
IORアウトブット全集（限定）	3,000	500
JORアウトブット全集（限定）	4,000	500
オフショア（単本）	200	55

（単位：円）

日本J-24協会の発足

事務局

去る56年7月4日芙蓉銀座クラブにおいて、第一回の日本J-24クラス協会総会が開催され、林基氏が会長に就任されたほか、10月に全日本選手権レースが行なわれる等が決定された旨連絡がありました。

問合わせ先

東京都中央区銀座6丁目17-1

日産自動車（株）マリン部 気付

日本J-24クラス協会

電話

(03) 543-5523 内線 3877 田原または吉田

山崎職員表彰される

(社)日本外洋帆走協会(NORC)の経理を担当して昭和45年6月以来約11年間にわたり、多くの会員に慕われながら「お母さん」の愛称の下に勤務してきた人と言えば、今更紹介するまでもなく山崎照代さんですが、如何したことか、その優しい心温たまる人柄と謙譲の心根は、1年のおまけまで付け、11年目を迎えて初めて10年の永年勤続表彰を受けられることになりました。

前記のとおり性格により本人は堅く固辞されましたが、周囲はそれを許さず、特に総務および旧財務委員の方々をも含めた財務委員会の人々の積極的な働きかけにより、去る7月9日霞山会館の一室にて在職々員を含めた12名により、表彰を兼ねた慰労会が開催されました。贈呈記念品には、ますますその若さを発揮して習字を始められた山崎さんのため、大儀見副会長の斡旋になる立派な習字セットが用意されました。

その内、毛筆自筆になるお礼状を書きたいと謝

意を表明するとともに、次は20年をと張切っておられますので、お知らせするとともに、ますますの尽力をお願いする次第です。



「神奈川帆船(ヨット)に親しむ会」 主催による 第一回マリーナ見学会の開催について

既報のとおり、今回関東海運局の提唱のもと、第三管区海上保安本部を始め多くの関係方面の協力を得て、関東海事広報協会が中心となって進められてきた、「神奈川帆船(ヨット)に親しむ会」は、去る5月12日、関東海運局会議室で関係者多数の出席を得て、第一回打ち合わせ会が開催され(当協会から亀井海事思想普及委員および事務局から小林常務理事が出席)、一回目の事業としては、取り敢えずマリーナ見学会を行なうこととして、爾後各協力機関の担当者間で具体的作業に関して打ち合わせが行なわれ、下記のように実施された。

去る5月31日、「神奈川帆船(ヨット)に親しむ会」が開かれた。シーボニアヨットハーバー、佐島マリーナ、葉山マリーナ、江の島ヨットハーバーの神奈川県下各ハーバーで、小学校5～6年生とその父母を対象に、ヨットハーバーの見学、帆船の見学、ヨットの映写会

などが行なわれた。児童、父母、合わせて206人の参加者は、ビデオテレビや8mm映画の鑑賞に、ヨットの機装練習、ヨット・モーターボートの試乗など楽しい一日を過ごした。なお、佐島マリーナ、葉山マリーナ、江の島ヨットハーバーの見学会は、横浜市立東小学校5～6年生とその父母を対象とした。〔主催＝(社)関東海事広報協会／後援＝運輸省関東海運局、海上保安庁第三管区海上保安本部／協賛＝(財)日本モーターボート協会、(財)日本ヨット協会、(社)日本外洋帆走協会、(社)日本マリーナ協会、(社)日本舟艇工業会、(社)関東小型船安全協会、(株)シーボニア、(株)葉山マリーナ、(株)佐島マリーナ、(株)ヤマハ発動機、(株)日産自動車〕

上記実施に当たっては、試乗会あるいは説明会等に有志会員が活躍され、下記のとおり各関係機関から礼状とともに今後の協力依頼がありましたので紹介いたします。

社団法人 日本外洋帆走協会殿

社団法人 関東海事広報協会
会長代行副会長 大谷夫左二

拝啓

初夏の候、貴台益々御清栄のこととお慶び申し上げます。

今般「神奈川帆船(ヨット)に親しむ会」主催のヨット教室の開催に際しましては一方ならぬ御厚配に預り、お陰様で成功裡に終了することができました。

これも偏えに貴台の御厚志の賜と厚く御礼申し上げます。

「神奈川帆船(ヨット)に親しむ会」主催による第1回マリナー見学会無事終了について(御礼)

関東海運局長
第三管区海上保安本部長

拝啓

深緑映ゆるさわやかな候、貴殿には益々御清栄の段、大慶に存じます。さて、この度、「神奈川帆船(ヨット)に親しむ会」が、去る5月31日(日)に実施しましたマリナー見学会は、貴殿をはじめ本会の主旨にご賛同の皆々様の厚いご支援、ご協力により成功裡に終了、参加児童・父兄悉くより好評を博し、健全な海洋レクリエーションの認識を深め得た旨関東海事広報協会から報告を受けました。このことは、私共後援者といたしまして喜びこの上なく、これ一重に皆々様のお陰でありまして厚くお礼申し上げます。

海事思想の普及につきましては、兼ね兼ね意を注いでおりますが、本年度からは特にこれが普及に倍增の努力をいたすべく考えており「神奈川帆船(ヨット)に親しむ会」につきましてもさらに輪を広げ益々発展させるべく育成指導して参る所存でありますので今後共よろしくご協力を賜わりたく本状に添えてお願い申し上げます。

'81 NORC 夏祭り

前期表彰式および安全フェスティバル

主催：NORC 関東支部・帆走、安全、海事思想普及各委員会

日時：昭和56年9月5日(土) 1300～1700

場所：船の科学館プールおよび大ホール

費用：会 員 4,000円(男性) 2,000円(女性)

非会員 5,000円(男性) 3,000円(女性)

(小学生以下は無料)

前期表彰式

初島、大島・神子元島、大島、江ノ島・清水(N.R.)、
鳥羽パール

1430～1600 船の科学館1F講堂にて16mm映写会

1600～1700 船の科学館4F大ホールにて立食パーティー(バンドあり)

安全フェスティバル

1300～1430 船の科学館屋外プールサイド

ライフジャケット着用による競泳大会

ライフラフト救助競争

信号灯の使用実演

ライフラフトの使用実演

安全備品の展示即売(メーカー)

※参加各チームにはライフジャケット、Tシャツ、安全備品等を賞品として差し上げる予定です。

電話級アマチュア無線技士 国家試験の案内

1. 試験申請書の受付期間および受付時間

昭和56年8月7日～8月21日まで(日曜日を除く)

午前9時～午後5時まで(土曜日は正午)

郵送による申請書を提出する場合は8月21日までの消印のあるものに限り受け付ける。

2. 申請の手続

(1)提出書類：無線従事者国家試験申請書

(2)試験手数料：電話級 2,000円

(3)申請書の提出先：関東電波監理局検定課

住所：〒100 東京都千代田区大手町2-3-2

電話：(03)243-4768

3. 試験の日時：9月30日～10月9日

試験科目：法規および無線工学

注意……申請書には朱書で無線従事者国家試験、受験申請書在中と表示すること

なお、詳細については本部通信委員会へお問い合わせ下さい。

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

1954 エスベル 5 世 ビーターンⅡ 鹿児島 8.95×
7.35×3.10×1.72 税所一彦 / 艇名の由来：エスベラ
ント、エスポアル、などの意味を一緒にしたもの。
/ 抱負：アリランレース、オキナワ、東京レースなど
県外のレースに出てみたい。/ クルー：20代のファイト
あるクルーがほとんど、若い美人クルーも時々乗艇す
る。

380 THETIS III U-BOAT 38 小網代 11.4×
8.80×3.55×2.00 山崎利治、ティスシンジケート
(13名共同) / 艇名の由来：代表オーナー山崎夫人の命
名。アキレスの母親である絶世の美女。II世はその名
の通り足が早く美しい44Ft艇であった。III世は今流行
のオワン型、美しさはともかく、シングルハンドレ
ースを無事に走り、いつまでも楽しく遊べれば本望です。
/ 抱負：1. 太平洋シングルハンドレースに勝つこと。
2. クルージング生活に復帰すること。3. ……
4. ……
5. NORCのレースにも参加してみ
ること。/ クルー：全員オーナー、全員クルー、船頭多く
してヨット全く走らず、の例えの実証者達。今年も小
網代湾騒音防止条例を気にしつつ飲ませてもらいます。
/ NORCへの要望：特になし。

2362 プリンプリン ニコルソン 30 小戸ヨットハー
バー 下村将寿 / 艇名の由来：プリン、プリン、と走
りまっせ。

2920 THE 正覚坊 SURUGA TK-27 重須 8.10
×6.70×3.07×1.50 鈴木章義 / 艇名の由来：アオウ
ミガメの別名。暖海に広く分布しているが、日本では
伊豆の沿岸で見られる。そこで泊地に関係づけた。/
抱負：TK27の1号艇ということで、どのような走り
をするかわかりませんが、様子を見て、また、艇の性
能を引き出せば、レースにも参加したいと考えてい
るところです。/ クルー：伊藤勝。オーナーの義弟。
持前のタフネスさで、外洋経験豊富。80年〈ティダ〉で活
動。上川晋、酒井、小原、以上3名東海大海洋学部学
生。/ NORCへの要望：駿河湾へ来て約4年、レー
スに興味があったので、気にしていましたが、オリ
ンピックコースでのレースが出来ないものかと思ひます。
水深の問題が一番だと思いますが、年間に2、3度は
計画していただければと思います。

2927 HARIMAO V NAK295 四日市 8.92×7.24
×3.07×1.75 藤山卓男、花井修司、市川政明 (共同)
/ 艇名の由来：子供の頃テレビで快傑ハリマオを見て
育ったメンバーで、ハリマオ (マレーシア語で虎) の

ように船も早く走ってもらうため付けた艇名です。/
抱負：レース、クルージングと活発に船を動かして行
きたい。/ クルー：花井修司……船内工作、宴会での
カラオケが得意。市川政明……フォアデッキマン。藤
山卓男……シングルハンドで乗っていることが多い。

2921 MOSSY-TIE ヴェンドフェット 9M 衣浦
武豊 8.95×7.50×3.10×1.75 小林潤一、後藤龍男、
古居純造、奥村彰男、吉田秀和、新家明人、大島茂樹、
近藤仁史、奥田好弘 (共同) / 艇名の由来：MOSSY
(苔の生えた) TIE (縁) の意味が指すごく、年代を越
え、環境を越えて、集まった仲間達が、あれもシタイ、
これもシタイと、暗中模索、行きついた先が“ヨット”
であった。/ 抱負：艇名に恥じぬよう初心を忘れず、
レースシタイ、クルージングモシタイ、宴会モシタイ、
もちろん大勢の女性クルーも一緒に。/ クルー：20代
から40代までの集まり。オーナー即クルーが長所でも
あり短所でもある。仕事と嫁さんを帰り見ず、船へや
ってくる変態集団。

2934 LE MISTRAL II NAK295MK II 鏡摺 ヨッ
トハーバー 8.92×7.24×3.07×2.70 松尾治亘、東
京医科大学 (理事長：馬詰嘉吉、体育会ヨット部；部
長：松尾治亘、OB 会長：副島恒雄、監督：栗原茂勝、艇
長：犬上篤、主将：許田和義) (共同) / 艇名の由来：南ア
ルプスから地中海へ吹きおろす春一番の名をもらった、1
号艇より引きついだ。厳冬の山を越え、柔和な光輝く
海に吹く風の如く、たくましい爆発力を秘めた、快活
でスマートな医人の育つ場であれと命名された。/ 抱
負：東京医大の旗をおしたてて世界の海を巡りたいと
いう、我々の夢を実現しようという後輩がいずれ出る
だろう。その時のために強靱で信頼できる帆走の伝統
を築きあげたい。当面は基本訓練をしつこく繰り返す
予定である。/ クルー：クルーザー専任部員はなく、
全員がインカレ目差して小型艇訓練をしている。現役
・OBの大多数が酒盛りを好み、宴会の役者ぞろい。
/ NORCへの要望：特になし。

2960 Q'Roku O Y-36-I 諸磯 10.80×8.62
×3.13×1.68 溝口哲也 / 艇名の由来：来艇された方
のみに、香り高きコーヒーと共に、そっとお知らせし
ます。/ 抱負：マイペース、マイウェイ、マイライフ。
/ クルー：美男美女にマイワイフ。

OFFSHORE 第76号 昭和56年 8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40円)

発行 社団法人 日本外洋航海協会

東京都港区虎ノ門1-15-16 (船舶振興ビル4階)

電話・東京03 (504) 1911-3 千105

郵便振替番号 2-21787

印刷 廣済堂印刷株式会社