

Offshore 11

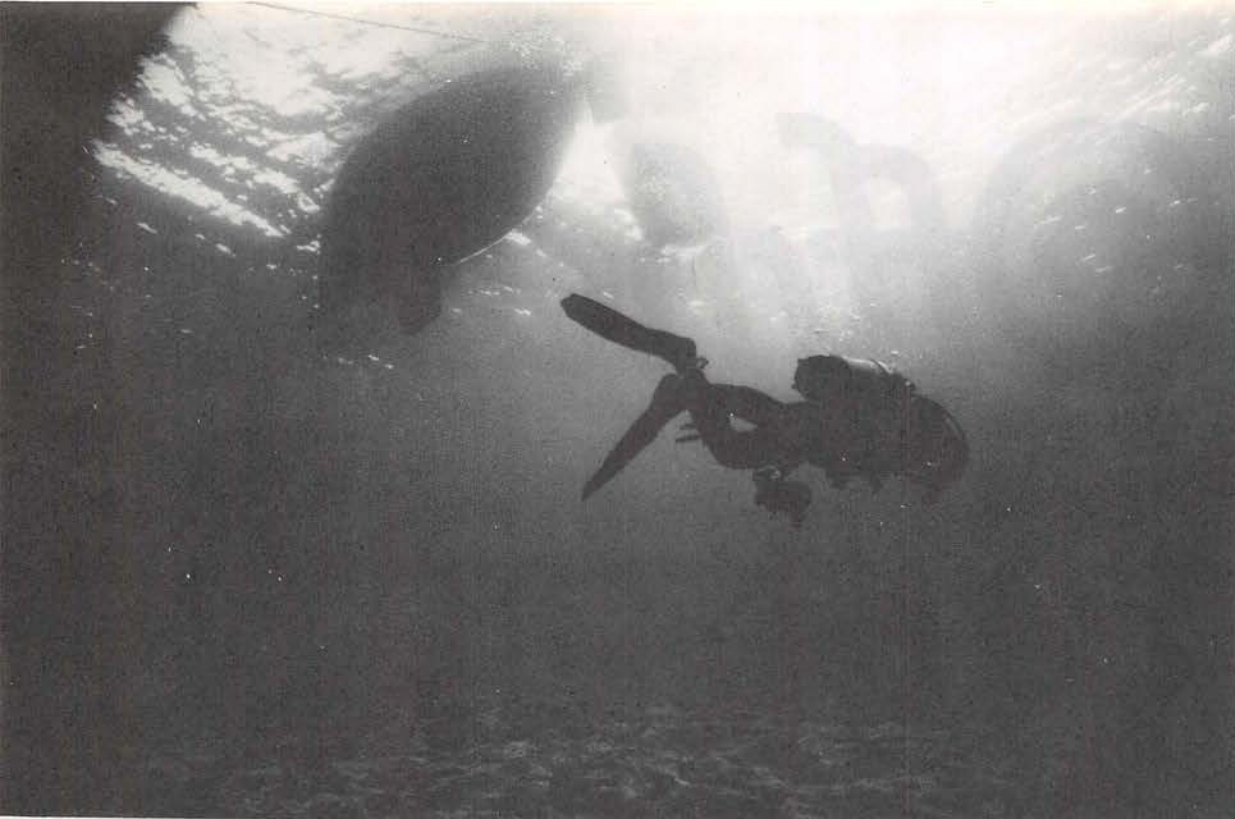
1981

日本外洋帆走協会発行No. 79/200円

昭和56年11月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日 第三種郵便物認可



ミニトン全日本選手権 ショートオフショアレース
前方をよぎるのは〈ミニビンド〉、手前〈バックミラー〉
撮影：岡本甫 提供：舵社



与論島シナハ沖でダイビング

与論島クルージング

福岡—与論のクルージングポイント

玄海支部〈パリジャン〉

柴田益夫

九州から沖縄にかけて約800マイルの間には点々と島が連なっており、その島々は今なお噴火を続ける火山列島や、黒潮洗う絶海の孤島であったり、コバルトブルーやエメラルドグリーンに輝くサンゴ礁の島であったりして実に変化に富んでいる。私はちょうど10年前、当時はまだ日本の最南端であった与論島を訪れ、日本にもこんなに素晴らしい海があったのかと非常に感激し、以来、毎年南の島通いが続いている。

今や大型船や高速船、あるいはジェット旅客機と交通の便は非常によくなり、朝出発すれば昼にはもう真っ青な海でゆっくりと海水浴。はたまたテレビのスイッチさえ入れれば居ながらにして世界旅行という時代である。しかし、このようなことのどこにロマンがあるだろうか。夜星を見ながら、あるいは逆巻く波を乗り越えて航海し、そして静かな入江に錨をおろす。サンゴ礁のリーフに砕ける白い波の彼方に白い帆の船を浮かべる。これこそが古今東西変わらぬ夢とロマンの象徴であろう。

〈パリジャンの航海計画〉

我々は2年前にヨットを購入し、81年夏にこの念願

のクルージングに乗り出すことになった。ヨットはヤマハ25マークⅡで艇名は〈Parisian〉である。クルーは5人だが二人が仕事の都合で交替して常時4人とし、期間は8月1日から8月24日まで。8月後半の台風シーズン突入をできるだけ避けるようにした。予定航路は小戸ヨットハーバーから平戸を抜けて甌島、トカラ列島の中之島と南下し、奄美大島の名瀬、そして最終目的地の与論島という約450マイルの航程である。復路はこれに沖永良部島、喜界島、口之島を加えたため約500マイルとなり、総航程は950マイルとなった。真夏のため、おそらく微風であろうということと、オンコースで行けるように機帆走を予定し、航行速度を5ノット以上にすることを目標とした。また、ヨットでのこれらの島への入港は初めてなので、夜間入港は避けるように出港時間や航行時間を調整した。ワッチは二人ずつで3時間交替とし、針路は海図とコンパスのみでとり、他の計器は用いなかった。

以下は本航海で寄港した島の様子や印象である。

〈五島灘から天草灘〉

五島灘付近は外洋に比べてうねりや波が少ないが、

佐世保、長崎と大きい港が近いのか、天草灘にかけて本船の航行が頻繁である。また漁船も多く、漁のためのブイのようなものが約2マイルごとに点在している。これは20フィートぐらいの丸太で出来たイカダのようなもので、ちょうど我々が南下するコース上にあった。無灯火であるため、帰りの夜間航行のワッチには非常に気を使った。これにぶちあてればまず艇に穴があくことは間違いない。

このあたりはシイラが多く、別名シイラ街道とも言うそうである。我々の船でもまたたく間に8匹もかかった。シイラはまずい魚のように思われているが、新鮮な時にサシミにでもすると結構いける。

〔甌島列島〕

甌島は美しい砂洲の上甌島、カノコユリが群生する中甌島、荒々しい断崖が続く下甌島の3島からなる。我々は下甌島の南端にある釣掛崎の灯台をクリアーして手打に入港した。この灯台は高い位置にあり、非常に明るくて分かりやすい。また、防波堤にも灯台があり、入港の時はよい目標となる。港の入口は狭く、東に向いているので、東風が強く波が高い時など入港は困難であろうと思われる。入口の北側には瀬があり、やや南におとした感じで入ればよい。漁船は慣れたもので瀬の間をどんどん飛ばしてくる。港の中は十分深く、錨かきもよい。手前の岸壁は定期船の発着所となっており、出来るだけ奥に係留することにした。岸壁のすぐそばに若竹という民宿があり、そこで食事や仮眠が出来る。この民宿は店にもなっており、改装中であつた。若奥さんは鹿児島から遊びに来ておられ、来年は手打にもどって来て民宿をやるとの由。非常に海が好きな方でヨットに理解がある。出てくるサシミもおいしく、結局帰りも寄ることになった。すぐ裏の手打浦はきれいな砂浜が大きな半円を描いており、海水浴には最適。我々は時間がなく散歩だけに終った。給油や米の補給は岸壁のすぐそばにある漁協で出来るが、日曜日の給油は出来ない。

〔トカラ列島中之島〕

トカラ列島は屋久島と奄美大島の中間にあり、溶岩を主とした口之島から悪石島までの北トカラと、火山噴出物の海底たい積層からなる、平たんでサンゴ礁地形に富む宝島、小宝島、横当島の南トカラからなっている。中之島はトカラで最大の島であり、人口も一番多い。我々は里村の港に入ることにした。港はほぼ南西に開いており、奥が二重になっているので外からのうねり等はほとんど入って来ない。水深も十分で申し分ない。堤防の外はテトラポットでガッチリ固めてあるが、それでも大型の台風の時など波が越えてくるといふ。そういう時には早々と口之島へ避難するそうである。手前の岸壁には定期船が発着するようになっており、一般の船の停泊にはむかない。またうねりをまともに受けることになる。

島にはいわゆる看板を出したような民宿は見かけな



トカラ列島中の島、里村の港、左側は浅くなっている

かったが、シーズン中は一般の家が民宿になっているようだ。しかし、客は多いようで、我々が食事をたのんだが断わられてしまった。風呂は港から200メートルぐらい先の海岸線に無料の温泉がある。ここはなかなか情緒があつてよい。火山の島なので温泉が豊富らしい。

このあたりの漁船はトロリングが多く、ほとんどの船がアウトリガーを取り付けており、潮時を見計らって近くの漁場へ出るようだ。我々が入港した時、大きなサワラとシビがあがつていた。釣客も多いようである。おそらく民宿は釣客と工事の人たちでいっぱいなのだろう。

〈パリジャン〉の航跡図

出港：1981年8月1日 帰港：1981年8月24日





与論島茶花港、この海と空の色をカラーでお見せできないのが残念です

中之島の南西20キロにはストロンボリ式周期活動で名高い諏訪之瀬島が見える。標高825メートルの御岳は毎日周期的に爆発をくり返し、その噴煙は1000メートルに達することがあるという。

〈奄美大島名瀬港〉

名瀬湾は南北に長く、幅1.5キロメートルぐらいから次第に細くなっており、一番奥に港がある。湾の東側はサンゴ礁で浅く、西側は工事中でブイが多い。入港の際は導灯に沿って真ん中を通るのがよい。港は新港、商港、漁港とあり、ヨットの係留には漁港の一番奥の岸壁が便利だ。現在岸壁はまだ工事中だが、ガソリンスタンドや街にも近く、また漁船の出入りもないので都合がよい。しかし、底はやわらかいようで錨かきはあまりよいとは言えない。風呂に入りたければ近くのバスセンター（自動車ではない）に行けばよい。街の中に大浴場があり、長い航海の疲れをすっかりいやしてくれる。

奄美大島は日本で三番目に大きな島であり、島内には数多くの観光地がある。しかしここ数年、観光客は減っているという。島が大きすぎるのか、あるいは他の島の交通の便がよくなり、そちらに流れているのか、島のイメージが定着されず、どうも今一步といった感じがしないでもない。

〈与論島〉

与論島は鹿児島県の最南端に位置する隆起サンゴ礁の島だ。周囲22キロ、標高は97.2メートルの平たんな島だが、そのまわりを美しい円形のリーフに囲まれており、真っ青な海、真っ白な砂、遠く沖合のリーフに砕ける白い波、そして七色に変化するラグーンは、まるで別天地を思わせる。海中にはカラフルな熱帯魚が泳ぎ、全島が海水浴、ダイビング、釣のポイントだ。

〈与論の港〉

与論には新港と旧港の茶花港がある。新港は定期船が発着しており、うねりをもろに受けるのでヨットの係留には適さない。また町からも遠いので不便でもある。茶花港も以前定期船が接岸していた江ケ島さんばしは、外からのうねりが入って来るので、波が高い時など係留は出来ない。しかし、しゅんせつ用のタグボ

与論島茶花港



ートが接岸している場合があるので、その横に舫わせてもらえば天候がよい時などそれでも十分である。安全のためにはやはり岸近くの堤防に舫った方がよい。

茶花港はリーフで囲まれており、天然の大防波堤となっている。はるか大洋を渡って来た波が、ここでいっきに砕かれ白い波をたてる。もちろん船は水路用にサンゴ礁が砕かれており、ここから進入可能である。中はラグーンとなっていて非常に浅く、またサンゴ礁の根が網の目のように発達していて、そこだけ急に浅くなっている。干潮の時は1.5メートルぐらいの所がたくさんあり、とても進行することはできない。これが岸まで1.2キロも続いている。我々も最初の入港の時は二人が潜ってガイドしながらゆっくり進み、2時間半もかかってしまった。特別に深く掘りさげた水路もないので、漁船やしゅんせつ船の航路を知る必要がある。夜間の入港は絶対不可能といってよい。昼間でもできるだけ干潮時は避けるがいいだろう。茶花の町のすぐ下の岸壁や堤防は現在も工事中で、これから先もっと整備されるに違いない。しかし、途中の水路を深く掘るということは聞かない。せめて水深が2.5メートル確実にあればいいのだが！

〈与論は若者の島〉

亜熱帯の島、サンゴ礁の島与論は、若者たちの島である。20歳前後の若者が、昼は浜辺で、夜は茶花の通りで、ワイワイガヤガヤとお祭りさわぎをやっている。ディスコなどもあり、他の南の島々と違って独特の雰囲気をもっている。浜辺ではウインドサーフィンやカタマランにも乗ることが出来るし、もちろんスキューバダイビングも出来る。

与論島は全体がダイビングスポットであり、ラグーンの浅いところでもスノーケリングで十分楽しめるが、やはりリーフの外に出るのが面白い。リーフの外は水深5メートルから20メートルぐらいの根が沖に続いており、ここにアンカーリングして、エントリーすれば最高だ。もちろんリーフのそばに船が近づかないように注意が必要なのは言うまでもないだろう。時どき回遊魚が回って来たり、色あざやかな熱帯魚の観賞も心ゆくまで楽しむことが出来る。



トカラ列島口之島、西之浜港 トカラ列島中一番の泊地

喜界島湾港

〈与論の宿〉

与論は観光客も多いが、その分だけホテルや民宿も多く、80軒を数えるという。少人数であればホテル以外だったら予約なしでもどうにか泊まることが出来る。民宿は一泊二食付で4,000円。風呂だけという時には銭湯もある。宿に泊まれば早速与論献棒をやってもらおう。これは一種の歓迎の儀式で、酒をまわし飲みし、互いの健康と友情を深め合うものだ。

〈沖永良部島和泊港〉

我々が和泊に入港したのは日も暮れようとしている時だった。入港には導灯があるので安全だが、港が東に向いており、ちょうど東からの風とうねりがまともに岸壁に打ち寄せ、とても係留できる状態ではなかった。港の西側奥には漁船などを舫った堤防がある。地元の人に聞くと、そこまでは30メートル幅で水深4メートルの水路になっており、ヨットでも大じょうぶということであった。しかしすでに薄暗くなっており、水路も狭いようだったので停泊は見送った。また東風は吹くと数日は吹き続けるという。

〈喜界島湾港〉

奄美大島の東方にひっそりと浮かぶ喜界島は隆起サンゴ礁の島だ。入港には導灯があるので安全であるが、堤防の西側はリーフがあって浅くなっているので注意が必要だ。港内は一番奥に新しく岸壁が出来ており、漁船なども舫ってあるので、そこに係留するのが一番いい。水深も十分あり、錨かきもよく安心できる。また、地元の人たちも親切で、静かで落ちついた感じの島だ。

民宿や銀行まであるので色々都合がよい。燃料の補給等ももちろん出来る。港の出入りが簡単なので、近くまでちょっと泳ぎにという感じで楽しめそうである。海底はサンゴが発達して熱帯魚も多いという。ゆっくり時間をかけて探索したいところだ。

〈口之島〉

口之島はトカラ列島中で最良の錨地だといわれる。周囲は断崖絶壁だが、北端に小さなくびれがあって、そこが港になっている。港はほぼ西向きのため、南や東からの大きいうねりが避けられる。実際、中之島か

ら口之島への航行中、口之島の島かげに入った途端、今までひどかったうねりが嘘のように静かになった。入港する時は、堤防に真つすぐ入るより、やや北側からの方がよいようである。南側にはリーフがあり、浅くなっているの、干潮の時など危険だ。港内は干潮の時入港するには十分な深さとは言えない。夜間はおそらく入港出来ないであろう。北側の岸壁の方が深いようであるが、まだ工事中であるため、利用出来るようになるまではもう少し時間がかかるだろう。入口がもう少し深ければ言うことはない。

民宿は港から少し離れた所にあるが、民家は山を越えた所に多く、郵便局等もそこにある。港の近くに家が少なく、反対側に多いというのが面白い。

港の北側には小さな砂浜があり、気分転換のちょっとした海水浴にはちょうどいい。しかし海辺はサンゴの礁原となっているので、裸足では歩けない。リーフの切れ目から先に出ると、水深4〜5メートルでサンゴの根が沖に向かっており、数えきれない程の熱帯魚が泳いでいる。また、大型の回遊魚も回って来たり、サンゴの洞窟に潜ったりして、素潜りでも十分楽しめるスポットだ。

この口之島や中之島、そして諏訪之瀬島はちょうど黒潮の真つ只中にある。黒潮はこれらの島々を洗い、やがて四国、紀伊、房総と北上してゆき、また大洋の旅に出る。ながい年月を経て、そしてまた再びここへ戻って来るだろうか。このような流動する大自然の姿がかもし出す独特の雰囲気をつカラの島々は持っている。一つ一つの島としてではなく、列島となって初めて面白さが増幅されてくるのである。

〈おわりに〉

今回初めての長期クルージングであり、色んな面で経験不足、勉強不足を痛感した。今回の経験を基に、断続的ではあるが今後さらにこの南の島への航海を続け、出来るだけ多くの島々を訪れたい。本航海にあたり、多くのヨット仲間の協力があった。あらためてここに感謝の意を表したい。また、隔年おこなわれる沖縄—東京レースの為に、艇を回航するNORCの諸兄が、その途中で寄港する時の参考になれば幸いである。

第 3 回

ミニトン

全日本選手権大会

日本ミニトン協会



去る9月19日～22日、NORCレベルレースの一環として、第3回ミニトン全日本選手権が、江ノ島ヨットハーバーを基地として開催された。

いままでミニトンに関する記事は、第1回全日本のとき以来、ほとんどOffshoreに出たことがなかった。これは日本ミニトン協会の怠慢でもあるので、今回の全日本を機会に、多少ページをもらってご紹介したいと思う。

国際ヨット界においては、近年艇価高騰、レース経費増大などから、小型クルーザーが見直され、このサイズのレース艇として、ミニトナーの国際レース規則が統一され、特にヨーロッパにおいて活発な動きにはいっている。

風上〈マイベース〉 風下〈バックミラー〉 風速10^m/sec
セールコンビネーションが違えばヒールが微妙に違う

日本ヨット界の現状にとっても最適なクラスということで、国際ルールが統一された年を期に、日本ミニトン協会がいち早く結成された。まだNORC会長になっていなかった石原慎太郎氏の賛同もえて、彼を会長にいただき、その年急ぎ第1回全日本選手権を東海支部担当で開催した。参加艇18、ワンオフのレース艇2種、プロダクション・ボートの改造3種、プロダクションボート4種。風には恵まれなかったが、バラエティーに富み盛会だった。

ミニトン協会では、その普及と活動がある水域に限定されぬよう、また各地の方々が参加しやすいよう、協会発足のとき、全日本は当分、中部・関西・関東持ちまわりで開催することに決めていた。したがって、

左写真と同じコンディションでも……。IORの抜け道も結構だがあれもこれもと欲ばりすぎ。話題の〈コンテッサ〉



昨年(第2回)は関西・サントピアで行なうことを、第1回終了直後公告した。その後NORCレース委員会の決定で、ワントンまでのレベル・レーターの選手権を同時に一カ所で開催することとなり、上記のようにミニトンを行なうことに決まっていたサントピア・マリナがその開催地に選ばれた。結果はNORC関西支部の谷川氏以下のご努力には頭の下がる思いだったが、超微風の恵まれぬコンディションもさることながら、ミニトンにとって散々なものとなった。異なったサイズのレベル・レーターを一堂に集めて運営することだけでも大変なのに、特にミニトナーはそのサイズから、レースマシーンの中には外洋帆走に耐えぬものが出る可能性もあって(それではいけないのだが)、運営はディンギーレースに近い神経を使わねばならず、レースルールもクォーターターナー以上とは、オリンピックコースのレグ、ショート、ロングオフショアの距離、乗員数、安全備品等すべて異なる。一堂に会したレベルレースとはいいながら、どうしてもミニトンだけは別格で、ママっ子気分の肩身の狭い思いをした。

運営苦肉の策か、レースは大型なみに2週間にまたがり、安価なレース経費、短期間でのレース消化というミニトン本来の特性はなくなり、参加艇は第1回にくらべ半減した。

今年第3回を関東水域で行なうに当たり、昨年の全日本を省み、我々はレベルレースの一環として全日本を開催するが、運営はあくまでミニトン協会が独自でやる必要があると考え、NORCレース委員長の周東氏と何回かの話し合いをし、快諾をえられた。

運営をまかされたミニトン協会関東支部では、過去2回の実績とミニトナーの性格から、参加艇はどうしても開催水域に片寄ることがハッキリしていたので、まず相模湾水域のsmallボート戸籍調べを兼ね、ブレイベントとして、相模湾smallボート・ミーティングを8月に開催した。その主旨は本誌で既述しているのでここでは省略するが、その結果、全日本には少なくとも2桁の艇が参加するのではないかと予測したが、資金・日程の都合がつかなくなったり、計測が間に合わなかったり、また、ヤマハのファクトリーチームをはじめ、1、2回に連続出場していた艇で、出られなくなったものが多く、結局、エントリーした艇はわずか6杯となってしまった。

協会独自の運営とし、参加艇数、艇種も、第1回にもどきたいと努力した事務局にとって、これは多少ショックだった。しかし、あるいはこれが今の日本のミニトナーの現状かもしれぬし、それを無視して背のびしても、結果はクォーターターナーの現状のようになってしまうのかもしれない。ということで、運営だけは手を抜かずガッチリやろうということになった。

艇数は減ったが、各艇の参加意欲は旺盛で、特に、もっとも遠い四国松山から参加の〈サマンサ〉(ニューオセアン)オーナー中平さん(女性)などは、半年も前

から問い合わせの電話をしばしば事務局にかけてきて、我々のヤル気を起こさせてくれたし、大会には4tトレーラーを自分で運転して艇を持ち込むなど、ミニトン協会にとって得がたい女傑であった。

また、中部支部長の小林義彦氏(〈ビンド〉、〈ミニビンド〉オーナー)は第1回優勝、第2回ドンケツと話題に富んだデュボア設計の〈ミニビンド〉を、レースが終ってから売らなかつたつもりで買手を探していたところ、意外に早く買手がつき、レース前に艇をとりに来てしまったので、大あわてで事務局に艇のチャーターを依頼してきた。幸いレプトンを持つオーナーの厚意で、デュボアからレプトンに変わった〈ミニビンド〉が仕立て上がり、それなりに大活躍という一幕もあった。

不思議だったのはこのクラスで最も数の出ているヤマハ21Sが、日程調整がつかず出てこなかったファクトリーの〈ヒント〉だけでなく、一艇の参加もみられなかったことで、大会会長石原慎太郎氏の「ヤマハはどうしたんだい。川上さんに言わなきゃ」というハッパも本部にかかってきた。

結局6艇の内わけはレプトン4、ニューオセアン1とプロダクションボートがほとんどで、これに1回目のために作られながらその後出る機会がなく、今回初出走の戸田ボバイ氏設計になるキュートバード級レーサー、〈コンテッサⅦ〉の3艇種のみとなった。

出走艇は6艇だがレース本部はケンランたるもので、大会会長はNORC会長であると同時にミニトン協会会長でもある石原慎太郎氏、委員長に江ノ島フリートキャプテンである〈マウビティ〉の岩田氏、ジュリーは委員長が東京オリンピック、スターの日本代表で本誌でもおなじみの石井正行氏、ほかにこれもご存知の大先輩渡辺修治氏、NORCレース委員長の周東氏。これらの方々には名前だけ連ねるのではなく、実際に出てきてもらって運営に当たってもらえた。

そして、ミニトンはディンギーとクルーザーの接点という考えから、相模湾smallボート・ミーティングの時以来、ソリング協会、J-24協会とも相互に協力



3年前の艇なのに新艇並にきれいな〈サマンサ〉 女傑でもさすがに女性オーナー



フォアデッキワークをする中平さん

してきたが、今回ディンギー屋さんの強力なサポートもあった。

ヨット界という狭いフィールドの中で従来とかくクルーザーとディンギーの間、一国一城の主の多い人と人の関係等、いろいろ問題もあるようだが、しょせんコップの中の嵐。もしそんなことがあるなら、それだけでなくローカルなヨットスポーツが育つはずがないということで、これを機会に日本ヨット協会オリンピック強化部ボス松本富士也氏の協力で、松田・山田両氏が準備運営で完璧に近い腕をふるってくれた。加うるに鹿島建設ヨット部がディンギー屋であるにもかかわらず、庶務雑役を一手に引き受けてくれた。そしてソリング協会のボスで、江ノ島の名物男パーティー屋の亀谷氏が、大会盛り上げ役を買ってくれ、配するに石井氏、オリンピック強化部、関東自動車、委員長岩田氏各位から無償提供されたモーターボート、クルーザー、江ノ島、葉山、油壺にわたる水域ヨットマンの全面的協力により、レース後「かゆいところに手がとどく運営」、「大名レースだ」といわれた。おかげさまで我々は大いに面目をほどこすことができた。

さて、肝心のレースだが、第1回、第2回の微風、超微風から今回ようやく風に恵まれ、少数艇のレースであるにもかかわらず、レベルも各艇1、2回の実績による予想をくつがえして接近しており、随所に見ごたえある展開となり、かつ話題にことかかなかった。

レースはオリンピックコース3レース、ショート、ロングのオフショアレース各1の5レース。ページ数に限りもあるので概括とトピックスを以下に記する。

風はレース中4日間ともほぼ北風で、初日オリンピックコースレースが8m/secから時に10m/sec、2日目のショート・オフショア（江ノ島→ウェザーマーク→葉山→佐島電々ブイ→江ノ島灯台下フィニッシュ。全部時計まわり）が一番吹いて10m/sec前後。3日目オリンピックコースレースは午前7m/sec、午後5~6m/secとやや落ち、最終のロング・オフショアも5~6m/secだった。レース終了の翌日から風はパッタリとなくなり、我々はまさにツイていた。

1、2回に風がなくて泣いたレプトン勢は、今回はじめて自分の風を得て中強風に強いといわれる真価を発揮して快走。風の判断、潮の読み、他艇とのかけひき等、タクティクスを必要とするオリンピックコース

は、3レースとも470級世界選手権に出場、しかもこの水域をホームグラウンドとする小川君が舵をとる〈バックミラー〉（レプトン）が1位を独占した。しかし第1レース最初の上りレグでは、特にミニトンレース用にチューニングされた〈バックミラー〉を抑えて、同じレプトンながらプロダクションタイプそのままの〈マイベース〉にトップでブイをまわられ、後で小川君のヒヤカされること。しかし彼の言うところ、その後のレースでもコミッティーの見るところ、たしかに切り上がり性能はプロダクションタイプの方が良かったみたいだと言うから不可思議な現象であった。ちなみに〈マイベース〉のオーナー篠さんは、第1回全日本に無理やりかり出され、それまでレースのレの字も知らなかったのが、以来病みつきとなり、SSCRの常連で確か年間優勝したこともあるほど腕を上げ、諸磯にグループをつくり、面倒見もよい、ミニトン協会にとって得がたい人物であり、その人柄から名物オジサンになっている人である。

レプトンとは逆に初出場の〈コンテッサ〉は裏目に出た。第1回三河湾の微風を考慮して作られたのか、同じ超微風だったプレイベントの相模湾スモールボート・ミーティングでは非常に良い走りをみせており、本命第一視されていたが、風が合わずに苦戦難戦でついに4日間芽が出なかった。

コミッティーのウルサ方にとって、中風以上で〈コンテッサ〉がどんな走り方をするか興味的であったが、第1レーススタート前6~7m/secの風で、レプトン、ニューオセアンともフルメイン、No2ジェノアで走っているのに、1ポンから2ポンにリーフして、まだブローでオーバーヒールしながら走っている姿は一寸と痛々しかった。

2日目のショート・オフショアに出る予定が早朝の雨で果たせなかった石原氏が、2日間の不成績に業をにやし、3日目のオリンピックコースレースに初参加。この日は前日よりやや風が落ちて5~6m/secとなったので、〈コンテッサ〉にもチャンスが……と思えたが、むしろニューオセアン風となった。四国から遠路はるばる関東水域のレプトン船団にチャレンジした女傑中平さんの〈サマンサ〉が上位に喰いこむ成果はあったが、〈コンテッサ〉にはまだ風が強かった。

午前のレースは5位、午後のレースもいかな慎太郎氏の腕をもってしてもなんとともならず、6位。アフターレース談義で彼の言うところによれば、リーウェイがひどく、他艇と同じ角度を向いて5度も10度も上り角度が違うとのこと。見ていてもミジップの張った菱形の船形、浅吃水、フラットなスターン、それに加えて保管上架の関係からやむをえなかったという木製センターボード、ヒールしたとき10度はともかく切り上がりに関して有利に効かぬことはよくわかった。加えてジブのカーブも深く、マストのバンドも上の方だけで十分には効いていなかった。チューニング不足も相

まって、かく相成ったのだろう。手の加えようはある。来年に期待する。三河湾はまた微風かも……というところ。

菅原氏に「微風ではよく走るのだが」といわれ「俺は随分ヨットレースに出たが、ドンケツになったのは初めてだ」というウッペンから「風が強くなったら走らネーのなんかヨットじゃないよ」といささかオカムリの言だが、ヨットマン、ヨットデザイナーにとって大いに考えさせられる、ヨットの本質をついた貴重な語録を石原氏は残した。もちろん彼が出たおかげでスキッパー、クルーはオコラれないですんだ。

渡辺氏、石井氏、周東氏、菅原氏等岡目八目のウルサ型コミッティー期せずして意見が一致したのは、この〈コンテッサ〉に限らず、IORのレベルレーティングにこだわりすぎた艇はどこかに無理があるということ、ミニトンのように小さな艇では、デザインでどんなヤリクリをしても、その及ぼす影響は大きな艇のように目覚しくはないということ、そしてセールコンビネーションとトリムのシッカリした艇がやはり速く走っているという、きわめて当たり前の事の再確認であった。

オフショアレースは前述のようにショート、ロングの2レースで、それぞれ変化のあるコースがとれば理想的だったが、相模湾内は知っての通り、島、ブイともに中距離レース（ミニトンのロング12時間程度のレグ）に向くところがない。やむをえずやや短めではあったが、ショートのコース（前述）を2回まわることとし、その代わり2回目は反時計まわりで、風に対し変化を持たせようという設定だった。湾の真中あたりに佐島の電々ブイのようなブイがあれば、ミニトンに限らず、大中型クルーザーのデーレース等にも大いに利用できると思うのだが、NORCの政治力をもってなんとかならぬものかなどといつも考えるのだが……。

閑話休題。変化に富ませるつもりだったが、実際には風が北から北北東だったので、風上0°の上りはショート、ロングともスタートからウェザーマークまでの2漕だけとなり、あとは各レグ上り下りともスターボードかポートあるいはデッドランの片上りか片下り（こういう言葉あったかな）一本のものとなってしまった。

つまりタックの選択による航路の選定等セーリングテクニクスの入る余地はほとんどなく、セーリングテクニクだけによる走りの競争という形でオフショアは2レースとも行なわれた。しかし、これはこれでオリンピックコースのレースと異なる興味と結果が生じ、選手権レースを盛り上げたから、何が幸いするかわからないものだ。

2日目のショートでは前日のレース後、中部支部長小林氏（〈ミニビンド〉オーナー）から電話があり、彼が出るから菅原氏も必ず出ろ、石原氏からもクルーに電話があり出るとのことで、40歳以上のオーナースキッパーの対決ということになった。結局前夜来の雨がひどく、スタート時には上がつたが石原氏は来ず、中年熟年は二人だけとなった。レースは上り性能のよいプロダクションタイプの〈マイベース〉がウェザーマークで先行、その後を同じプロダクションタイプの〈ミニビンド〉、レース仕様の〈バックミラー〉とレプトン3艇がトップグループでレースが始まった。その後、葉山沖からのスピランで小林、菅原の2位争いがあったが、腕ではなく、ややスピン面積の大きい〈バックミラー〉が下から前に出て〈マイベース〉を追う。佐島電々ブイまでに抜ききれず艇尾艇首相接してブイを回ったが、トップの利を生かして〈マイベース〉が〈バックミラー〉の上に出、以後江ノ島まで1時間半まったく艇首をそろえてのデッドヒートが続いた。両艇セールコンビネーションが微妙に異なり、風速の変化で前に出たり出られたり、だが、1/4艇身の差もつかない。

第3回 ミニトン選手権成績表

艇名 セーラー No.	第1レース オリンピック コース		第2レース オフショア コース		第3レース オリンピック コース		第4レース オリンピック コース		第5レース ロングオフショア コース		総 合	
	順位	得 点	順位	得 点	順位	得 点	順位	得 点	順位	得 点	順位	得 点
サマンサ 2532	4	3.0	5	3.0 / 6.0	2	5.0 / 11.0	3	4.0 / 15.0	1	12.5 / 27.5	2	27.5
アフロディーテ 2539	5	2.0	6	1.5 / 3.5	*7	0 / 3.5	5	2.0 / 5.5	6	2.0 / 7.5	6	7.5
バックミラー 2552	1	6.25	2	7.5 / 13.75	1	6.25 / 20.0	1	6.25 / 26.25	2	10.0 / 36.25	1	36.25
マイベース 2560	3	4.0	1	9.375 / 13.375	*4	3.0 / 16.375	4	3.0 / 19.375	3	8.0 / 27.375	3	27.375
コンテッサ VII 2661	6	1.0	4	4.5 / 5.5	5	2.0 / 7.5	6	1.0 / 8.5	5	4.0 / 12.5	5	12.5
ミニビンド 2982	2	5.0	3	6.0 / 11.0	4	3.0 / 14.0	2	5.0 / 19.0	4	6.0 / 25.0	4	25.0

*ブラックバンドのオーバーによりパーセンテージの罰則を適用。

江ノ島までのプロパーコースがスターボード真上り一本、両艇レプトンなのでワンデザインのスクラッチレース、それも走りくらべとなった。しかし江ノ島で網にぶつかり、競り合いもそこまでで、最後まで上の位置を譲らなかった〈マイペース〉がショート・オフショア優勝となった。必勝を期して若手で固めるため艇から降りたオーナーの篠さんが灯台下の岸壁で、何度も飛び上がってのバンザイで、名物オジサンぶりを発揮し印象深かった。菅原氏が勝ったら当分ウルサイぞと取沙汰していた関係者もまずはホッとし、遠路かけつけた小林氏の〈ミニビンド〉も3位と、ショート・オフショアレースはすべて上手くおさまった結果となった。コースは全長約30km、所要時間はトップが3時間22分30秒、最終艇が3時間55分30秒、トップの平均速度は約5ノット。10m/secの風の中ではミニトンとして相当に速いレース運びだった。

ショート・オフショアのハイライトが、1時間半にわたるトップの鏝迫り合いだったとすれば、最終日ロング・オフショアの見どころは、なんといっても〈サマンサ〉の追い込み逆転にあった。〈サマンサ〉は初日、2日目の強風下、水域の不馴れとニューオセアン向きでない風に災いされ、4位、5位とふるわなかったが、3日目風がやや落ち艇に適合するや、馴れも相まって2位、3位となり、総合順位でも追いつけてきた。ロングは倍の加点なので、上位から4艇までは総合優勝のチャンスが残され、特に2、3、4位は〈サマンサ〉の追い上げで僅差となり、レースへの興味は倍加した。

スタートは早朝7時7分で、風は前日よりさらに落ちて5m/sec前後。スタートからウェザーマーク→葉山→佐島→江ノ島と第1ラウンドは〈バックミラー〉が終始トップだった。〈サマンサ〉はショートのときの〈マイペース〉同様必勝を期して女傑オーナー中平さんを降ろし(必勝を期するとどうやらオーナーというものはどの艇でも降ろされる存在らしい)、若手で固めたが、ウェザーマーク3位で回りながら葉山沖までの間に〈アフロディーテ〉(レプトン)に抜かれ4位となった。しかしブイをうまく回って3位をとりもどし佐島ブイで〈ミニビンド〉を抜いて2位に上がり、江ノ島では約5分と大差ではあったがそのまま2位で回航。ヨットレースの何十パーセントかは気力の闘いといわれるが、〈サマンサ〉はこのあたりから勝てそうだという気力が充実してきたのか、次の回航点佐島でトップとの差を1分30秒につめ、長者ヶ崎沖で40秒差と〈バックミラー〉に迫る大追撃。後に表彰式でジュリーの渡辺修治氏が「ジュリーは公正でなければいけないのだが、ロング・オフショアだけは〈サマンサ〉に応援しました」と挨拶して大拍手だったが、このあたりからジュリーボートに乗っていた追われているトップの〈バックミラー〉オーナー菅原氏まで、四国からはるばる遠征で大敢闘の〈サマンサ〉を声援。観戦者の期待にこたえて葉山沖で遂にトップをとらせ、江ノ島のフィニッシュ

ラインでは〈バックミラー〉に逆に11秒の差をつけて見事優勝。まさに見事であった。3位〈マイペース〉は2位に遅れること僅か2分。〈ミニビンド〉はスピンのトラブルからフィニッシュ寸前で〈マイペース〉に抜かれたが、それでも20秒の僅差、6分40秒遅れて〈コンテッサⅦ〉、さらに5分遅れで最終の〈アフロディーテ〉の順。60kmのコースでトップ所要時間5時間39分10秒、平均速度5.7ノットでショート・オフショアより速かった。しかも6時間近いレースでトップと最終艇との差は15分という大接戦だった。

〈バックミラー〉の総合優勝は動かなかったが、この結果〈サマンサ〉は4位から一気に2位に上がった。(成績別表)

天気、風、艇、人すべてに恵まれて、表彰式も和気あいあいのうちに終わった。3回目にしてようやく自分の風、ホームグラウンドでのレースができ、ミニトンカップ、石原慎太郎杯、トヨタカップを手にした〈バックミラー〉、ショート・オフショアで名物オジサンの〈マイペース〉、ロングで四国の名物オバサンの〈サマンサ〉が各々優勝と話がうますぎるようなレース仕立てであった。

来年の第4回は中部(多分マリーナ東海)にもどって行なわれる予定だが、全日本をさらに盛り上げるためには、ミニトン協会の活動を年1回のものだけでなく、より定常的なものにする必要があることを、今回の準備等を通じて痛感している。諸兄のバックアップを期待している。末尾ながら今回協力ご協賛いただいた各法人、施設、企業に深甚の謝意を表して終わらせていただく。

第3回ミニトン全日本選手権をふり返って

— ホーキに乗れなかった魔女、サマンサは —

中 平 達 子

葉山沖ブイから江ノ島への最終レグはスピンのかけ引きになった。マークボートの私からはSPタックで江ノ島へ向かう。〈バックミラー〉と〈サマンサ〉が、ポテンシャル的にほぼ同位置に並ぶとみえた。のぼらせてカブせる〈バックミラー〉、あわせてラフする〈サマンサ〉、ジャイブを入れてPタックの両艇の差は2艇身とコミッティーボートから情報はいれる。かなり離れているせいか、この位置からは2艇がオーバーラップ

してみえる。接戦だ。わずかずつ〈サマンサ〉が前へ出る。時々スピにシパーが入る。明らかにカブっているのが分かる。だが艇速はおちず前へ出る。再度ジャイブ、ここでミスったら終りだ。続く〈バックミラー〉、差は約4艇身、フィニッシュラインは目前だ。頑張れ！フィニッシュだ。勝った！

第3回ミニトン全日本選手権第5レースの最後は、ファーストフィニッシュで飾ることができた。この日は北東の風、3～5mの陸風、ミニトナーにとっておあつらえの風である。それに瀬戸内海と違って恐怖の潮流もない。好条件がそろった。スタートは中どころから出て、ウェザーマークを〈バックミラー〉、〈マイベース〉、〈ミニビンド〉に続いて4位で回航した。すぐ後にその名のように美しい〈コンテッサⅦ〉が僅差でせまる。葉山沖ブイを回って、アビームのスピランで〈ミニビンド〉を抜いた。次の佐島電々ブイから上マークまでに、〈マイベース〉も抜き、再び佐島電々ブイへスピランとなった。少々おとしすぎかと思っただが、弱傾向の風を最後にのぼらせて、マークヘアブローチする方が有利と判断した山口氏の読みどおり、〈バックミラー〉との差をさらに縮めて回航し、2位のまま再び葉山沖ブイへ……。セールはマイラーゼノアと交換して〈バックミラー〉と並ぶ。山口氏の細心のトリムが抜群で鋭い艇速だ。江ノ島へのラストレグで、〈バックミラー〉を抜いてそのままファーストフィニッシュを果たした。メンバーは、スキッパー蒲谷敏彦と山口基、木下昌士で山口氏の手には血がにじんでいた。

レースは、4、5、2、3、1と尻上がりに進み、結果は2位となった。終ってはいじめて、ここまで遠征した甲斐があったと思った。ふり返ると今年の愛媛勢は2位ずいていたようだ。学生全日本470で愛媛大学は2位、国体で愛大OBの磯部氏が2位、今回ミニトン全日本で2位、蒲谷氏は同じ愛大のOBである。

今度の遠征で一番困ったのは艇の輸送だった。おそらく私だけでなく、多くのオーナーが陸送にかかる費用とわずらわしさのあまり、レースを断念されることがあるのではないだろうか。〈サマンサ〉も、出場の準備は6月にレーティングの再考を終り、メンテナンス、チューニングも予定をこなしていたのだが、陸送の話はどの陸運会社からも断わられた。その理由は、経験がないこと、船台がないことだった。費用は片道が安い会社で15万円、高いところでは18万円から25万円を呈示しながら、どこも運ぶと言ってくれない。いくら〈サマンサ〉が魔法使いの王女さまでも、1,500kmの道程をホーキに乗って飛ぶわけにもいかず、さりとて回航すれば、来島と鳴門の二大海峡の難所と、潮岬はじめ遠州灘や悪名高い太平洋岸を、4、5日がかかりで死ぬ思いをするかもしれない。思いあまって自分で運ぶ決心をしたが、何故かレースを止めようとは思わなかった。

しかし、生まれて初めてさわる4t超ロングボディに、ミニトンとはいえ、クルーザーをのっけて、女の私が



オーナーの中平達子さんと4トン車

果たして無事に陸送することができるだろうか？このかわいくない計画は、私にとって、いわば初体験なので、日程がせまるにしたがい神経が高ぶり、一寸したショックで、今迄のすべてが挫折するような危機感におそわれた

もちろん陸送の問題だけでもなかったのだが、スキッパーの蒲谷氏は、そのあたりのことを分かってくれて、言いたいことも言わずに私の気持をカバーしてくれたように思う。おかげで私は最後までやる気を失わず、今回の出場を果たしたといっても過言ではない。一番苦しかったのは彼だったかもしれないと感謝している。

出発の前夜などは夜も眠れず、最悪の状態となった。陸送に付き合ってくれた村松君には今だから白状するが、江ノ島に着くまで実はレースに出場出来とは思っていなかった。考えたことは、何かあったら何もかもおしまいだということだった。この時点ではレースに来たのか、陸送に来たのか分からないような有様だった。だから着いたとたん私はオニの首でもとったような顔をしていたに違いない。よく私の如き心得者と生死をともしにくれた（決して大げさではない）と頭のさがる思いがする。

しかし私は、陸運会社に断わられたおかげで、多くのことを知った。何よりうれしかったのは、ミニトンの場合、4t車に艇が丁度おさまる寸法だということだった。これはミニトンの大特権だ。その意味でミニトンは簡単に陸送したらよい。もしよい船台を得ることさえできれば！！

準備するものと荷造りの順序は別項目を見て頂くとして、気付いたことをふり返ってみよう。

まず陸送のイントロは、船台をトラックに乗せることだ。船台の位置は先に艇と船台の関係をメジャーしておき、荷台にチョークで印付けして、一度で決めた。タテ中央を正確に合わせる。大体の目安は、艇のスターンが車の後と並ぶよう積めば、バウのオーバーハングが座席の頭上に乗る形になって、丁度おさまりが

よい。バウの当たる位置へ古タイヤを付けて、艇をのせる。重量物は艇からはずした方がよい。艇の中央を正しく合わせたら荷造りする。問題は船台だが、〈サマンサ〉は〈チタ〉の御協力を得て、ニューオセアンの専用船台を都合した。高さ制限のため船台を制作するときは、キールが床につくよう低くすることがコツである。フレキシブルなものでもよいが、爪が動かないように考えなければならない。陸送だけに使用するのなら、キャスターは不要なので、取りはずし可能に造るか、別になくてもすむ。キャスターをつけなければ船台は思ったより軽く、したがって制作費も安い。3万円ぐらいで出来るそう。船台の両側面に、H型のクリートを4カ所溶接してもらおうと、艇と船台を縛るときに非常に便利だ。

開催地のクレーンによると(江ノ島などがそうだが)、艇をあまり高くつり上げられないものがあるので、船台の型は横をM字型に開けて、キールがそこから横方向へ出るよう考えておかねばならない。丁度合うものがあれば借用したらよい。不要のときは白いペンキでも塗って、庭に置くと子供達のいいあそび場になる。

セッティングが終って、別記のようにロープを掛けたが、素人ばかりの荷造りにもかかわらず、途中荷じめの必要もなく、荷くずれしなかった。船台と車を固縛するための、ワイヤーロープと荷メ機は絶対必要だ。高さの制限は地面から3m80なので、バルビットは、この範囲にあれば取りはずしの必要はない。〈サマンサ〉の場合は、念のため取りはずしていった。高速道路のゲート、フェリー、各種標識表示、トンネル等は十分な余裕があって心配なかった。マストは、ミニトンの場合4t車の全長におさまるので、赤旗などの必要はない。参考のため車長の1/10以内であればオーバーしても申請しないのでよい。幅は道路交通法ではオーバーを許されないが、定規で計るわけでないの、下から見上げると遠近法でまあまあに見えるのか、検問があったが、優しい警察官は注意しただけで通して下さった。悪ければ罰金を覚悟したのだが……。

輸送に関してのミニトンは、4t車の積荷としては軽い。ため、悪路でバウンドし易いし、信号機などによる急停車がないということで、高速道路を通ったほうがよい。私はプロのトラックの後を、十分車間距離をとって走ったので、速度的なコツも分ってよかった。

高速道路の費用は、始め大型トラックの運賃を用意していたが、「普通車ですよ。4tでしょう」と言われてずい分得をした気分になった。神戸厚木間で7,000円だった。おかげで浜名湖のうなぎ丼が食べられた。考えてみれば、普通車免許を最大に生かせる機会である。

もう一つのメリットは、クルーが2名まで同乗できることだった。フェリーを利用しない陸路だけの場合、クルーに関する旅費はいらない。それに何でも積み込めるから、單車や自転車と一緒に運べば、レース開催地で大きな機動力となることうけ合いである。私も今

回自転車を持ってゆき、大変重宝したのでぜひおすすめしたい。

ともあれミニトンの輸送は意外と容易である。私のように不心得なオーナーは、気軽に艇を陸送して、遠地艇の参加がふえるようになればよいと思っている。困難も終ってみればいい経験になった。

さて、レースが終ってみれば、いろいろな感慨が一度にこみ上げてきます。遠征した〈サマンサ〉のために、一方ならぬ御配慮を下された大会役員の方々、並びに関係者の方々に、この誌面をおかりして心から御礼申し上げます。レースの疲れもいとわず、帰りの陸送に最後までつき合ってくれた木下君、出来の悪いフォアデッキの私をカバーしてくれた岩崎氏、ホーキに乘れない〈サマンサ〉のために準備してくれた陸勤のクルーの皆さん、それから物心両面から支援して下さい、我が松山ヨットクラブの皆さん、本当にありがとう。

■ 準備品

レンタカー (日本レンタカー／4 tロングボディー)

全長8.58m、全幅2.18m、床高1.10m、荷長6.15m、荷幅2.05m

料金……7日間 106,800円、保険料 5,600円、積荷損保 2,160円

備考……●荷造ロープ3本サービス●時間外3時間サービス●予算を示して契約交渉●保険内容は対人1億、対物200万、車輛時価、塔乗者500万、損保交通事故のみ300万円

船台 (チタより／NO-23専用船台)

長さ2.30m、幅1.50m、高さ1.23m

料金……クリート加工費5,000円、借用も可

備考……●100mm鉄角パイプ仕様●キャスターなし、取り付けは可●船台側面にH型クリートを溶接加工

鉄ワイヤーおよび荷メ機

8φ4.50、荷メ機最小型

料金……2本2,000円、2ヶ10,180円

備考……●両端をループ加工する(2、3日で寸法に合わせて加工してくれる)●荷メ機は森材組合等に問い合わせのこと。

角材 (友情提供)

5×15×180

備考……●角材は3本、外機木少々

ロープ (借用)

8φ～10φ (5～6本)

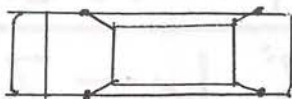
パッキング

古毛布、うすい板、枕

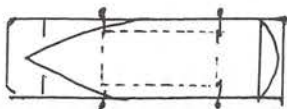
総経費は131,740円

■荷造手順

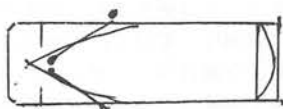
- ①船台を車へワイヤーで固定する。荷メ機を使う。



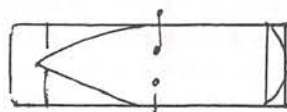
- ②トウレールと船台をロープで固縛する。



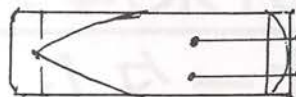
- ③バウのクリートから車へ、ブレーキロープをかける。



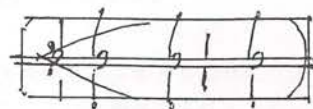
- ④車からハリヤードインチへロープをとり、当て布を入れて引く。あまり強く引きすぎないこと（一番弱いところらしい）。ジャムクリートへ止める。



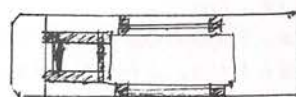
- ⑤車の後のフックとジブウインチにロープをかけて引く。スターンに当て布を入れてしっかり引き、ジャムクリートへ止める。



- ⑥マストへ当てものをして簡単にこん包する。ロープは3カ所ぐらいかける。あまり強く締めないで、マストがずれない程度でよい。風圧でずれないように、バウの部分では細めのシートをかけて、しっかり固縛する。締めすぎてマストのグループをこわすと、メインが上がらなくなる。スプレッダーの内角を艇にかぶせて下へ枕をする。荷造にガムテープは使用しないほうがよい。



- ⑦船台の前部と横に角材でずれないように当て木をする。さらに材木で（またはベニヤで）ワク組にしておくとかん定できる。



年末大パーティーのご案内

海事思想普及委員会

秋も一段と深まり、セーリングを堪能できる季節となりました。皆様にはレースに、クルージングにと毎週末ハーバーへ御清遊のことと思います。

また、そろそろ年末のクリスマスパーティーや忘年会やらが気になる季節でもあります。NORCでも楽しいパーティーを企画いたしました。今年起こった様々な出来事を、また、来年の楽しい計画をヨットマン同士語り、飲み、食べ、さらに、いろいろなアトラクションを楽しみ、見知らぬヨットマン同士が知り合い、

交際の輪が広がる。そんなパーティーに、レース派もブルーウォーター派もみんな大集合！

日時 1981年12月4日(金) 1900～2100
なお、後期レース表彰式が1800よりあります

場所 帝国ホテル孔雀の間
TEL (03) 504-1111

会費 男性…¥10,000 女性…¥7,000

内容 豪華な賞品が当たる大抽選会・ディスコ大会など楽しい催しを盛り沢山用意しています。

'81東海フェスティバル& オータム シリーズ レース

●海事法令指導講習会●

'81東海フェスティバルを終えて

総括委員長 沓名洋一

9月13日、久しぶりに見る澄んだ秋空のもとに、恒例の'81東海フェスティバルが開催されました。

今年の夏の終りは異常気象とも思えるほど早く、8月20日ごろから9月12日までの間、半日の晴天もみることなく秋雨入りしてしまい、フェスティバル前日もドシャ降りの雨で「明日は何かお天気になってほしい。」と思っていました。

私達東海のヨットマンの心がけが良いのかどうか、当日の朝には雨も上がり、さわやかな秋風と澄みわたった青空が、東海フェスティバルを祝福してくれました。この運の強さは昨年もしっかりで、菅谷蒲郡海上保安署長も、講話の始めにこのことにふれ、「昨年と同じことを申しませんが、ヨット乗りの皆様方は心がけがいんですね」とほめてくれました。？……

この東海フェスティバルは、昭和47年から始まった安全フェスティバルに端を発します。その当時は渥美半島の伊良湖港へ、各フリートごとに独自のレースをしながら集結し、安全訓練とパーティーを合同で実施するというもので、フリートごとのカラーが出て楽しいものでした。その後、幡豆の日産マリーナに会場が移って、合同レース・オータムシリーズレースを加え、名称も東海フェスティバルと発展的に改め、現在に至って内容もより充実したものとなっております。

今回のプログラムについては次のとおりでした。

9月13日(日)

- 0800 艇長会議
- 0900 安全訓練 Part I
- 1000 菅谷蒲郡海上保安署長の講話
- 1200 合同レース(兼オータムシリーズ第1レース)
- 1600 安全訓練 Part II
- 1700 合同レース表彰式・パーティー

9月15日(祝)

オータムシリーズ第2・3レース

9月20日(日)

オータムシリーズ第4レース

具体的内容につきましては省きますが、好天に恵まれ、レース派、〇〇派を問わず、楽しい1日をすごすことができました。

このフェスティバルは回を重ねていますので、運営方法については慣例化していて、レースについては帆走委員会、海事法令講習・パーティーについては海事普及委員会、安全訓練については安全委員会というふうに分担されています。今回もそれらの委員の方々の協力によって非常にスムーズに運営できました。

しかし、参加艇数は伸び悩みの感もあります。今年は天候の不順もあったこともあり、昨年並みで、ここ3年間ぐらひは伸びていません。その原因が何であるかをみつけ、より多くの参加があるように企画・運営をしなければと思っております。しかしながら今回の盛り上がりがなかった訳ではなく、参加された方々には十分に楽しんでいただけたことと思います。今後とも各艇お誘い合わせのうえ、多数の御参加をお願いします。

遠路はるばるお越しいただいた、NORC本部小林常務理事から「NORC本部ではヨットに対する法規制の改善等を中央省庁と折渉していますが、それは皆様方がそれぞれの地方で良識のあるヨットライフをされるかどうかにかかっているのです」というメッセージをいただきました。このことを肝に命じ、我々のヨットライフをより豊かで楽しいものにするよう努力すべきであると思います。安全訓練の意義もそのあたりにあ



NORC小林常務理事のあいさつ

るのではないかと思います。

夏も終わったというのに、12人の方々に海に飛びこんでいただきました。御協力ありがとうございました。

蒲郡海上保安署、小林常務理事、日産マリーナ東海スポンサー各位、レースコミッティー、担当各委員に対し、深く感謝しています。ほんとうにどうもありがとうございました。

今後ともこの東海フェスティバルがより発展することを祈念し、報告を終えさせていただきます。

ご協力一覧

(50音順)

朝鳥/アドニス/油正醸造(株)/アリカトレディング(株)/イツキグループ/以穂グループ/うらなみ/ヴィーヴルオーシャンクラブ/エビキュリアン/大沢商会/かざぐるま/加藤蔵男商店/南カトウヨット/カマロードグループ/カレラグループ/関東自動車工業(株)/Coo Cooセーリングチーム/コルセア/シンドバットグループ/杉浦材木(株)/杉山製帆所/スタジオ・アーサー/太平陶器(株)/(株)チタ/トバ・アルビレオ/トヨタカラー中京(株)/中西電気工業(株)/なかよし造船(南)/ナチ/ナルミ/日産マリーナ東海/(株)パールマリーナ/バフ/バラフレニアグループ/尾州/ビンド7グループ/プロコ/マーク/丸玉丸/ミール/三菱電機(株)/美濃/ミール/(株)ミヤコ/名鉄西浦マリーナ/メルキュールグループ/ヤマハボート・ヨット名古屋店/岡吉田節美商店/(株)ルーシ/LECHEVAL BLANC

林 譲治

前夜の雨もうそのような秋晴れの早朝0730より出艇申告受付開始により'81東海フェスティバルが始まりました。

安全訓練は、昨年より全員が参加出来る事を目的に行事内容を考えており、今年も会員の中から多くの参加を見ました。

まず始めに、ヨット事故を想定して、海上の代表艇〈長良〉よりパラシュートフレイヤーを上げ、発煙浮信号を海へ元気のいい代表者がライフジャケットを付け…ドボン。——巡視艇に引き上げてもらい、代表による練習は終了、広場に於て実際にパラシュートフレイヤーを打ち上げました。普段使用することのない物だけに、大変なためになったと思います。

今回使用した6本のうち、不発の物が2本もあり(使用期間を3年も過ぎた物)、あらためて使用期間の重大さを多くの方が思われたことと思います。また、不発のフレイヤーの中に入っている物を、地面に並べて、内部がどの様になっているかを見ることが出来ました。消火器の使用訓練にも、多くの人に実際に消火器を用いて練習をしていただきました。

芝生の上では、蒲郡海上保安署長の講話に耳をかた



上・下：実際に火を使って消火器使用訓練



むけ、和やかなうちにレース前の行事を終えました。

また、レース後、芝生の上で安全クイズを行ない、約50名の中より、1、2、3位を決め、賞品が手渡されました。

ハーバー内では、ワンカップビールをどれくらい立ち泳ぎにてささえることが出来るか競争が行なわれ、元気よく海へ飛び込む男性に混じり、紅一点の女性が1位になりました。また2位以下は強すぎる男性のため、ジャンケンとなりました。

来年の安全訓練はもっと全員が参加し、楽しむことが出来る行事を企画しますのでお楽しみに!!

一番楽しい東海フェスティバル

〈オリオンⅢ〉敗戦記

東海フェスティバル・オータムシリーズが来ると、「もう秋だなあ、涼しくなってきたな」と言いながら、新川港から期待に胸をふくらませてやって来る。

パールレースにも出場しているが、やっぱりオリオンビックコースのレースが一番楽しい。なにを隠そうクルー全員が碧南高校・工業のOBで、ディンギーに乗っていた連中ばかりだからだ。レースでは一同大声をはりあげ、はりきっているにもかかわらず、こてんこてんに負けては「セールが悪い、マストのセッティングが悪い、船底がよくないetc……」などとグチを言いながら、また新川港へ帰っていくのも今年で4回目、

「もうそろそろ良い成績がとりたい。一度でいいから前を走りたい」と初めてオータムシリーズ全レースに出場した。

今回のオリンピックコース2レースとも、〈オリオン〉得意のクロスのコースが思うように読めず、良いスタートをしても第1マークが悪く、小さな艇は抜けても先行艇ははるか彼方。追っても追ってもはなれるばかり。それに、新鋭ハーフトナーの速いこと、着順で勝つのがやっという感じでフィニッシュ（実際は負けている）。

第1レース14位、15日、第2レース11位、15日午後、ショートインショア、スピンスターで馬草ブイまで快調にとばす。10位前後でマーク回航。リーチングで次のブイに向かうが、スピードが鈍ったのか、他艇が速いのか、どうしても先行艇にはなされてしまう。1艇ハーフトナーに抜かれ、そのまま神風も吹かず、フィニッシュ前の風のふれで4、5回タックしても変わらず9位でフィニッシュ。

20日、ロングインショア、あいにくの雨、やる気半減でもレースをリタイヤーする艇は見あたらない。カップを着てブーツをはいてスタートラインに来ると、むくむくと闘志がわいてくる。ノが、風がない。じっと我慢の子、でも風が来ると他の艇はスーと音もなく進んでいくのに、〈オリオン〉はじれーとひと進みおくれで進んでいく。走っている時は気が付かなかったが、マークの所まで来るとかなり流れがある。頭に入れておこうと思っても眠くて整理ができない。生田鼻沖ブイを回る30分ぐらい前に先行艇群とミーティング「何やっとなんだ」と声をかけられる。みじめになってきて声もでない。コースが大幅に違っていった。明るくなってきて小島ブイを回ると…なな何と1トン3艇に2トン1艇が後ろに見える。元気100倍スピントリムに力が入る、が先行艇は1艇も見えない。2艇に抜かれたものの1トン2艇を後ろに見て11位でフィニッシュ。マリーナに着いたらハーフが2、3艇もやってあった!!

第2レースに接触があったが、無事全レース完走することができた。来年こそは…と、また練習をつんで挑んできたいと思っている。

東海フェスティバルに参加して

〈OCEANID EX.〉 吉田貴彦

眠い眼をこすりながら日産マリーナに着くと、すでにボンツーンはマストの林、おおかたの艇が集まっているらしい。まだ半分眠った頭で艇に向かうと、中で知った顔から声がかかる。このフェスティバルだけはクルージング派、レース派関係なく、東海水域の船の集まる恒例の行事だけにさすがに人が多い。

出艇申告を終えると午前中は安全訓練、(長良)の熱演と、日頃めったに見ることのないパラシュートフレイヤー、紅炎信号の実演である。願わくば訓練だけで実

合同レース・オータムシリーズ成績表

1981/9/13

参加クラス A-17 B-10 C-15

着 順	セ ー ル No	艇 名	TCF	所要時間 h m s	修正時間 h m s	順 位	クラス 順位	オータムシ リーズ 第一戦	順位	得 点
1	2558	VIND 7	0.8283	1-40-35	1-23-18	①	A-①	1	28½	
2	2312	NACHI Ⅷ	0.8257	1-45-04	1-26-45	③	A-3	3	26	
3	225	EPICUREAN	0.8086	1-45-45	1-25-30	②	A-2	2	27	
4	2210	CARRERA	0.8230	1-47-05	1-28-07	5	A-5	5	24	
5	2477	朝 鳥	0.7815	1-54-17	1-29-18	7	A-6	7	22	
6	2332	MEER V	0.7590	1-55-03	1-27-26	4	A-4	4	25	
7	2382	NARUMI V	0.7815	1-55-46	1-30-28	10	A-8	10	19	
8	2339	丸 玉 丸	0.7844	1-55-50	1-30-51	11	A-9	11	18	
9	2634	MARK	0.7530	1-59-33	1-30-01	8	A-7	8	21	
10	2128	ORION Ⅲ	0.7530	2-02-24	1-32-10	14	A-11	14	15	
11	2845	TOMO ERIKA V	0.7354	2-02-27	1-30-02	9	B-2	9	20	
12	2962	SELENE Ⅲ	0.8230	2-02-40	1-40-57	24	A-15	20	9	
13	2933	くまごろう V	0.7479	2-02-41	1-31-45	12	A-10	12	17	
14	2418	SUPER LUCY	0.7215	2-03-42	1-29-14	6	B-①	6	23	
15	2923	NOAH V	0.7354	2-04-54	1-31-51	13	B-3	13	16	
16	1981	JUST Ⅲ	0.7499	2-07-13	1-35-23	19	A-12			
17	2080	美 濃	0.8177	2-07-40	1-44-23	27	A-16	21	8	
18	1965	大 王	0.7385	2-07-48	1-34-22	17	B-5	17	12	
19	2197	ADONIS Ⅲ	0.7580	2-08-26	1-37-21	22	A-13			
20	2765	OCEANID EXPRESS	0.7280	2-08-56	1-33-51	15	B-4	15	14	
21	2468	ブーメラン Ⅱ	0.7258	2-11-13	失 格		B-			
22	2273	長 良	0.7215	2-11-16	1-34-42	18	B-6	18	11	
23	2288	以 徳	0.7417	2-12-07	1-37-59	23	A-14	19	10	
24	2179	RED FORT Ⅱ	0.6854	2-17-19	1-34-07	16	C-①	16	13	
25	2272	I VY-2	0.6982	2-17-44	1-36-09	21	C-3			
26	2308	疾 如 風	0.6901	2-19-13	1-36-04	20	C-2			
27	2762	飛 鳥 Ⅱ	0.7193	2-22-57	1-42-49	26	B-7			
28	2593	白 砂 V	0.6901	2-28-58	1-42-48	25	C-4			
29	2644	MY LADY Ⅱ	0.6783	2-38-15	1-47-20	30	C-7			
30	2756	KOTO Ⅱ	0.6662	2-38-29	1-45-34	28	C-5	22	7	
31	1888	YOSHICO Ⅲ	0.6878	2-38-49	1-49-14	31	C-8	24	5	
32	2921	MOSSY-TIE	0.7458	2-39-04	1-58-37	39	A-17			
33	2760	YUKILADY	0.6662	2-39-49	1-46-28	29	C-6	23	6	
34		エリアンテ	0.6783	2-44-25	1-51-31	33	C-10			
35	K99	ビブロス	0.7161	2-45-21	1-58-24	38	B-8			
36	2621	LOVE FOR SALE	0.6662	2-45-36	1-50-19	32	C-9	25	4	
37		桃 青	0.6901	2-45-57	1-54-31	34	C-11			
38	2859	LE CHEVAL BLANC	0.6901	2-46-38	1-54-59	36	C-13	27	2	
39	2431	うらなみ Ⅳ	0.7161	2-50-36	2-02-10	40	B-9			
40	2514	CIGNET	0.6662	2-52-08	1-54-40	35	C-12	26	3	
41	2790	ROBIN	0.6662	2-53-30	1-55-35	37	C-14	28	1	
42	2781	エスカルゴ	0.6854	2-59-10	2-02-48	41	C-15			



上マーク附近の各艇

際には見たくないものだ。ここ数年ヨット事故が続くだけに、見物の方もいままでになく真剣である。

さて、午後からはいよいよレースである。ハーバーを出ると、午前中ベタっていた風も吹き出して、セッティングに迷う。我が〈OCEANID EX.〉にとっては、この風がレース中吹き続けることを祈り、スタート海面へ。我が艇は強風ではよく滑るが、微風ではまるでシーアンカーを引きずるような徐行運転。小型艇に遠慮しながらフリートの後を追うのが常である。

幸い混乱のスタートを切ってから風は落ちる様子がない。艇団の中央からスタートして、大型艇のプランケットをくいながらもまずまずの滑りである。オリンピックコースの上マークを回航した時点で、周囲はスリークォーターとハーフトナーの最新艇、ハーフトンで先行されたのは〈スーパー・ルーシー〉のみ。

勢い込んでスピンを上げる。ところが、いつもすんなり上がるスピニングが、どういいうわけか今日に限ってちょうちんをやらす。一瞬周りを抜き去るレース艇の姿が頭をかすめたがレース艇が横に来る気配がない。

恐る恐るあたりを見まわすと、何といっせいにちょうちんの花、前も後ろもトラブっている。もちろん真ん中の我が艇も……。サイド、下はトラブルの解決の速い順の回航となってしまった。しかし、さすがに上りレグになると艇の実力が出てくる。大型の〈ビンド7〉やワントンの〈朝鳥〉が、普段のトレーニングの力を発揮して滑っている。スリークォーター、ハーフトナーの第二集団も先行する大型艇団に刺激されて熱くなってきた。

我が艇も、ハーフトンで二番手をキープしながら下を回り、最終上へ向かう。先行した〈ルーシー〉が沖へタック、我々もそれに続いた。しかしこれが大失敗、上マーク近くで岸組にかなり先行されてしまう。仕方がない、最後のフィニッシュだけはばっちり決めて、と気を取り直すが、何と、フィニッシュ寸前で風

が息をつき始める。とたんにがくんと滑りがとまってしまった。

「ヘルム、風に合っていないよ」

トリマーから声がかかる。テルティルを見ると跳ねている。おかしいなと思いながら舵を合わせるが、一向に風が流れない。

あわててティラーを見ると、舵を切っているつもりが僕の腕がエクステンションの上を滑っているだけだ。夏に痛めた左肘をサポートでまいてきたのに、最後になって握力がぬけてしまい、ティラーが握れないのだ。

とっさに思いついたのが腕時計、時計をエクステンションに引っかけて、肩でティラーを引く。やっと風をとらえた。そして最後のタック、これでフィニッシュだと思ったとたんに今度は左手がティラーから離れてくれない。やっと時計をはずして手を持ち換え、大蛇行の後、フィニッシュできた。

成績こそ悪かったが楽しいレースとなった東海フェスティバル、運営委員の皆さん有難うございました。

東海フェスティバル合同レース

〈エリアンテ〉 山本 満

9月13日に三河湾にて行なわれた、東海フェスティバル合同レースについて、我が艇のレース経過を紹介したいと思います。はじめに、艇とメンバーを簡単に紹介すると、艇は、オセアン22、今年5月に購入し

オータムシリーズ 第2戦

着順	艇 名	所要時間	修正時間	順位	得点
1	VIND 7	1-17-39	1-04-19	1	28.4
2	CARRERA	1-23-55	1-09-19	4	25
3	MARK	1-27-27	1-05-51	2	27
4	NARUMI V	1-30-16	1-10-33	7	22
5	MEER V	1-31-21	1-09-20	5	24
6	NOAH V	1-32-27	1-07-59	3	26
7	丸 玉 丸	1-33-34	1-13-23	15	14
8	美 濃	1-34-29	1-17-16	17	12
9	ORION III	1-35-31	1-11-55	11	18
10	以 穂	1-35-54	1-11-08	10	19
11	DAIOH	1-36-09	1-11-00	9	20
12	TOMOERIKA	1-36-14	1-10-46	8	21
13	OCEANID EXPRESS	1-31-36	1-10-10	6	23
14	SUPER LUCY	1-39-56	1-12-06	12	17
15	くまごろう V	1-40-19	1-15-02	16	13
16	長 良	1-41-36	1-13-18	13	16
17	RED FORT II	1-47-00	1-13-22	14	15
18	YOSHICO III	1-55-30	1-19-24	20	9
19	KOTO II	1-56-41	1-17-44	18	11
20	LOVE FOR SALE	1-58-18	1-18-48	19	10
21	LE CHEVAL BLANC	2-00-27	1-23-07	22	7
22	YUKILADY	2-02-32	1-21-37	21	8
23	CIGNET	2-06-06	1-24-00	23	6
24	朝 鳥	DNS			1
25	NACHI III	DNF			1
26	ROBIN	DNS			1
27	SELENE III	DNS			1
28	EPICUREAN	DNS			1

た中古艇で、名は〈エリアンテ〉（フランス語でひまわり）と言います。今回のレースメンバーは、男子4人、女子1人ですが、レース経験者が少なく、お祭りに参加するイメージで出場しました。

スタート時間が迫るにつれて、参加するからには総合で真中くらいを目標にしたい気持ちが出てきたので、スタートの前にスピンの上げ方を練習して、スタートラインに向かいました。

スタートでは大型艇の下に入り、風をもらえずに約1分程の遅れをとり、スタートラインを出た所ですぐにタックをしてコースを変え、勝負にでました。

第1マークまでに遅れをとりもどし、真中くらいにつけ、さあ、これからとマークを回ってスピンを上げます。が、その時、スピンハリがマストとスプレッダーにからまってしまったため、ポートフックなどでひっかけて直し、スピンを上げました。ところが今度は、スピンシートが滑車にからまってシートが引けなくなり、走航しながら、からまりを直しました。

この間に、私は右手をけがしてしまい、艇は4、5艇に抜かれて、第2マークに向かいます。第3マークを回った所でスピンを収納、ジブを上げ、ジブシートを引きこむ時、ジブシートとジブセイルを結んでいた金具がこわれてジブが風に流されてしまい、やむをえず風上に船を向け、ジブシートをジブセイルに直接結び、改めて走航に入りました。この間、もしかして数艇に抜かれてしまいました。第1マークに向かって行きますが、既に友人の艇、〈ラブフォーセール〉（レブトン）にも抜かれていました。

第1マークを回る最後のタックでまたトラブル、ジブシートがウインチにからまりタックできず、船を風上に向けてジブシートを直す。この間にまた他の艇に抜かれるという有様です。第1マークを回ってスピンを上げる時、スピンボールセットに時間がかかり、いざ「スピン上げ」の合図の時にセイルがまだセットされていないという状態で、経験者が少ないというのは大問題です。

やっとの思いでスピンを上げ、「今日はついていない、トラブルの連続だ！ 前を走る〈ラブフォーセール〉だけでも抜き返さず」と気持ちを新たに第3マークに向かいます。第3マークを回ったところで差が約5分程、何とかしなくては……、残り上り一本で勝負することになり、最後の追い込みに入ります。タックをしながら風を見て走る。風の方向が少し変わった。ショートタック気味にタックを繰り返し、最短コースを走りゴールに向かう。ゴール手前10メートルで追いつき、スタボーで〈ラブフォーセール〉を抜き返し、ゴールに入りました。

今回のレースはいろいろトラブルがありましたが、最後に抜き返したのがせめてもの救いでした。帰港する時、レースでは全然うまくいかなかったスピンワークの練習をしつつ、今日のレースの反省をし、今回はレースとはどんなものかということがわかりかけてきたから、これからは、来年の合同レースにむけて、メンバーがスピンを完全にマスターし、また、ミスをなくすように練習しようと、話しました。今後とも、〈エリアンテ〉をよろしくお願いします。

オータムシリーズ 第3戦

着順	艇名	所要時間	修正時間	順位	得点
1	VIND 7	h m s 2-11-59	h m s 1-49-19	1	28.4
2	NACHI Ⅲ	2-17-04	1-53-11	4	25
3	CARRERA	2-18-40	1-54-07	7	22
4	NARUMI V	2-24-42	1-53-04	3	26
5	朝 鳥	2-25-28	1-53-40	5	24
6	MARK	2-29-10	1-52-19	2	27
7	丸 玉 丸	2-32-02	1-59-55	10	19
8	MEER V	2-32-23	1-55-39	8	21
9	美 濃	2-33-36	2-05-36	17	12
10	NOAH V	2-34-56	1-53-56	6	23
11	ORION Ⅲ	2-39-26	2-00-03	11	18
12	TOMOERIKA	2-40-08	1-57-57	9	20
13	くまごろう V	2-41-48	2-01-00	12	17
14	OCEANID EXPRESS	2-46-34	2-01-16	13	16
15	DAION	2-47-06	2-03-24	15	14
16	SUPER LUCY	2-48-23	2-01-29	14	15
17	以 穂	2-51-27	2-07-09	18	11
18	RED FORT Ⅱ	3-02-18	2-04-56	16	13
19	長 良	3-02-54	2-11-49	19	10
20	KOTO Ⅱ	3-20-59	2-13-54	20	9
21	YUKILADY	3-24-05	2-15-56	21	8
22	YOSHICO Ⅲ	3-24-21	2-20-33	23	6
23	CIGNET	3-25-13	2-16-43	22	7
24	LE CHEVAL BLANC	3-27-57	2-23-30	25	4
25	LOVE FOR SALE	3-33-23	2-22-19	24	5
26	ROBIN	DNS			1
27	SELENE Ⅲ	DNS			1
28	EPICUREAN	DNS			1

オータムシリーズ 第4戦

着順	艇名	所要時間	修正時間	順位	得点
1	EPICUREAN	h m s 10-24-11	h m s 8-24-36	4	39.00
2	VIND 7	10-24-25	8-37-12	6	37.50
3	SELENE Ⅲ	10-28-07	8-36-56	5	36.00
4	NARUMI V	10-38-19	8-18-36	3	40.50
5	NACHI Ⅲ	10-39-08	8-48-00	7	34.50
6	NOAH V	10-46-55	7-55-45	1	43.88
7	SUPER LUCY	11-10-28	8-03-45	2	42.00
8	朝 鳥	12-00-04	9-22-44	9	31.50
9	CARRERA	12-19-33	10-08-39	11	28.50
10	ORION Ⅲ	12-21-47	9-18-34	8	33.00
11	美 濃	12-25-00	10-09-11	12	27.00
12	くまごろう V	13-04-11	9-46-29	10	30.00
13	MEER V	DNS			1.00
14	OCEANID EXPRESS	DNS			1.00
15	MARK	DNF			1.00
16	TOMOERIKA	DNF			1.00
17	RED FORT	DNF			1.00
18	CIGNET	DNF			1.00
19	LOVE FOR SALE	DNF			1.00
20	長 良	DNF			1.00
21	LE CHEVAL BLANC	DNF			1.00
22	DAION	DNF			1.00
23	丸 玉 丸	DNF			1.00
24	以 穂	DNF			1.00
25	KOTO Ⅱ	DNF			1.00
26	YOSHICO Ⅲ	DNS			1.00
27	ROBIN	DNS			1.00
28	YUKILADY	DNS			1.00

'81オータムシリーズレース成績表

1981/9/13,15,20

萩須文一

ク ラ ス	セ ー ル No.	艇 名	第1戦(オリンピック)						第2戦(オリンピック)						第3戦(ショートインショアー)						第4戦(ロングインショアー)						ク ラ ス 別 順位	総 合 順位
			着 順	総 順	合 点	ク ラ ス 別		着 順	総 順	合 点	ク ラ ス 別		着 順	総 順	合 点	ク ラ ス 別		着 順	総 順	合 点	ク ラ ス 別							
						順	点				順	点				順	点				順	点	順	点	順	点		
I	2558	ビンドー7	①	①	28½	①	6½	12½	①	①	28½	84½	①	6½	18½	2	6	34½	119½	3	6	24½	①	①				
〃	2312	ナチー8	2	3	26	3	4	DNF	1	27	5	2	5	10	5	7	33	85	4	4½	14½	6	4					
〃	2210	カレラ	4	5	24	4	3	2	4	25	49	2	5	8	3	9	11	27	98	5	3	15	4					
〃	2962	セレーネⅢ	12	20	9	5	2	DNS	1	10	1	DNS	1	11	4	3	5	36	47	2	7½	11½	18					
〃	2080	美濃	16	21	8	6	1	8	17	12	20	3	4	5	9	17	12	32	4	3	8	11	14					
〃	225	エビキュリアン	3	2	27	2	5	DNS	1	28	1	6	1	29	7	①	4	37½	66½	①	9½	15½	12					
III	2339	丸玉丸	8	11	18	3	1	7	15	14	32	2	2	3	7	10	19	51	3	1	4	DNF	16					
〃	2382	ナルミ	7	10	19	2	2	4	7	22	41	①	3½	5½	4	3	26	67	①	3½	8½	4	3					
〃	2477	朝鳥	5	7	22	①	3½	DNS	1	23	1	4½	2	2	6½	8	9	30	77	2	3	9½	8					
IV	2332	ミール-V	6	4	25	①	5½	5	5	24	49	2	4	9½	8	8	21	70	2	4	13½	DNS	11					
〃	2128	オリオン-Ⅲ	10	14	15	4	2	9	11	18	33	4	2	4	11	11	18	51	3	3	7	10	8					
〃	2634	マーク	9	8	21	2	4	3	2	27	48	①	5½	9½	6	2	27	75	①	5½	14½	DNF	7					
〃	2633	くまごろう-V	13	12	17	3	3	15	16	13	30	5	1	4	13	12	17	47	4	2	6	12	10					
〃	2288	以穂	20	19	10	5	1	10	10	19	29	3	3	4	17	18	11	40	5	1	5	DNF	9					
V	1965	大王	17	17	12	5	2	11	9	20	32	4	3	5	15	15	14	46	5	2	7	DNF	5					
〃	2923	ノア-Ⅱ	15	13	16	3	4	6	3	26	42	①	6½	10½	10	6	23	65	①	6½	16½	6	①					
〃	2845	トモエリカー-V	11	9	20	2	5	12	8	21	41	3	4	9	12	9	20	61	2	5	14	DNF	2					
〃	2765	オセアニック EX	18	15	14	4	3	13	6	23	37	2	5	8	14	13	16	53	3	4	12	DNF	13					
〃	2273	長良	19	18	11	6	1	16	13	16	27	6	1	2	19	19	10	37	6	1	3	DNF	15					
〃	2418	スーパールシー	14	6	23	①	6½	14	12	17	40	5	2	8½	16	14	15	55	4	3	11½	7	2					
VI	2859	LE CHEVAL BLANC	26	27	2	2	2	21	22	7	9	3	1	3	24	25	4	13	3	1	4	DNF	5					
〃	1888	ヨシヨ Ⅲ	23	24	5	3	1	18	20	9	14	2	2	3	22	23	6	20	2	2	5	DNF	27					
〃	2179	レッドホート	21	16	13	①	3½	17	14	15	28	①	3½	6½	18	16	13	41	①	3½	9½	DNF	24					
Ⅶ	2621	ラプフォーセール	25	25	4	3	3	20	19	10	14	2	4	7	25	24	5	19	4	2	9	DNF	19					
〃	2756	フトーI	22	22	7	①	5½	19	18	11	18	①	5½	10½	20	20	9	27	①	5½	15½	DNF	3					
〃	2760	ユキレディ-	24	23	6	2	4	22	21	8	14	3	3	7	21	21	8	22	2	4	11	DNF	25					
〃	2790	ロビン	28	28	1	5	1	DNS	1	2	1	2	1	2	DNS	DNS	1	3	1	3	3	DNF	22					
〃	2514	シグネット	27	26	3	4	2	23	23	6	9	4	2	4	23	22	7	16	3	3	7	DNF	23					
																						28						
																						26						

「ジャパンビッグボートクラブ」その後の活動

JBBC 事務局 関山光二

本年3月に関東水域で行なわれた第3回ビッグボートシリーズを契機に、その参加艇のオーナーが中心となって、ジャパンビッグボートクラブ（以下JBBCと言う）が結成されたことは5月号のオフショアで既報の通りです。その後、会員資格（レーティング27呎以上の艇のオーナー）のある方々への呼びかけに対して、遠く広島、九州からも入会の申し込みがあり、10月20日現在、23名の会員数を数えるに至っております。

去る7月4日、〈ビッグアップル〉松田氏の私邸で、JBBCの発会式を行ない、会則、組織および役員を決定し、その後、8月8日に〈サンバードV〉山崎氏の私邸でサマーミーティング、9月5日、関西における懇談会と会を重ね、会員間の活発な意見交換の結果、JBBCの方向づけ、組織および運営、今後の活動のスケジュール等がまとまりました。具体的には、サザンクロスシリーズ出場艇の支援、第4回のビッグボートシリーズは来年5月、関東水域で行なうことを予定し、その準備作業に入ることに、第3回パンナムクリッパーカップ出場艇の情報交換等が当面の活動計画として挙げられました。

オートムレガッタの開催

そうした中で、陸の上のミーティングだけでなく、やはり海の上のレースがやりたいという声が高まり、急遽、秋の関東支部大会を行なうことに話がまとまりました。たまたま三宅島レースに参加を決定していた会員艇が7艇あり、各オーナーに打診の結果、全艇参加希望ということだったため、三宅島レースを第1レース、9月26日の大島・初島レースを最終レースとして、間にオリンピックレースをはさみ込み、オートム



第3レース（オリンピックコース）でミーティングする優勝艇〈ビッグアップル〉左と3位の〈ローデムVI〉

レガッタを行なうことになりました。

オリンピックレースはレベルルレースに相乗りさせてもらうことで運営上の問題も解決しました。しかし、開催決定が三宅島レースの1週間前ということもあり、最終的にはクルーの都合がつかず3艇が参加を断念、〈ビッグアップル〉、〈ローデムVI〉、〈FUJI III〉、〈月光V〉の4艇で争われることになりました。

スペシャルレースを設定

参加艇の少なさをほかでカバーするべく、今回のシリーズには、通常のヨットレース以外にスペシャルレースを設定、このレースの得点もシリーズ得点に加算することになりました。

その結果、オートムレガッタは、第1レース・三宅島レース（ポイント1.5倍）、第2～第4レース・オリンピックコースレース（ポイント1倍）、第5レース・スペシャルレース（ポイント1倍）、第6レース・大島・初島レース（ポイント1.5倍）とし、うちポイントの多い5レースの総合得点によって順位を決定することになりました。

一番盛り上がったスペシャルレース

JBBCの会長、〈ビッグアップル〉オーナーの松田氏から「うちにカヌーが4ハイあるから何かの折に使ってくれよ」と言われていたのを思い出し、今回がちょうどよい機会と早速お借りし、スペシャルレースとして各艇対抗のカヌーレースを行なうことにしました。

そのカヌーは、ソリングで有名なカナダ・アボット社製のもので、水の上を滑るように走る姿は、ヨット



カヌーでせり合う各艇選抜クルー

オータムレガッタ成績表

登録 No.	艇名	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		スペシャル レース		第5レース		最終成績 (5レース 分の得点)	
		順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	得点	順位
2370	RODEM VI	3	3	DNS	1	DNS	1	3	2	1	4 ¼	DNS	1 ½	11.75	3
2112	FUJI III	4	1 ½	3	2	3	2	4	1	2	3	3	3	11.25	4
2299	BIG APPLE	1	6.375	1	4 ¼	1	4 ¼	2	3	4	1	1	6.375	24.25	1
2000	月光 V	2	4 ¼	2	3	2	3	1	4 ¼	3	2	2	4 ½	19.25	2

とはまた違うシンプルな美しさを持っています。おそらくは二人乗り用の設計と思われましたが、試合を面白くするため、四人乗りとして2レースを行ない、その合計タイムで勝敗を競うことになりました。

第4レースの終わった9月20日の午後2時、このシリーズに参加できなかった〈ロシナンテ〉と〈雲柱〉の両チームも、このレースだけはと飛び入りし、6チームの中からえり抜かれたクルー4名が怪し気なオールさばきであやつる4ハイのカラフルなカヌーが小網代湾内を右往左往する中、カヌーレースが始まりました。

シーボニアの入港灯の見通し線から、二つの生スを回ってくる約½マイルのコースを、スピンワークやタッキングマッチにたくみな腕前を見せる各艇のクルーも、いささか勝手が違うとみえて、フネは仲々まっすぐ進まない様子。抜群の直進性の良さがアグとなり、一たん向きを変えだすと進路を戻すのに一苦労、中にはシーボニアの岸壁の向こう側へ見えなくなってしまう艇や漁船に衝突しそうな艇、いきおいよくスタートしたものの、途中でスタミナが続かず、フィニッシュ頃には青息途息ハンドリングもてんでんバラバラの艇、そしてフィニッシュ直前で沈、全員泳いでフィニッシュラインを切る艇まで出て、実に見ごたえ(?)のあるレースとなりました。

陸上からはオーナーをはじめ、各艇の陸上部隊からの大声援、〈月光〉チームはオーナーの並木氏(早稲田大学ヨット部OB)の号令一下、体育会の応援団よろしく「フレイフレイ〈月光〉!」。それに対して〈ローデム〉の応援部隊からは美人応援団の黄色い声飛び、シーボニアの岸壁は時ならぬ応援合戦で大騒ぎ。何事が起こったかと思物にやって来た人達や、たまたま通りかかったフネからも減多に見られない奴隷船ならぬカヌーレースに、やんやの拍手を送っていました。

レース結果は、チームワークに優れた〈ロシナンテ〉チームが、特別参加で優勝。シリーズ参加艇では1位〈ローデムVI〉、2位〈FUJI III〉、3位〈月光V〉、4位ビッグアップルと、偶然にもそれまでの4レースの総合成績の逆の結果となりました。

レースを終えて

9月27日、微風に苦しめられた大島・初島レースが無事終了、JBBCのオータムレガッタもその幕を閉じ

ました。今回は開催決定が急だったため、参加の意思表示をしていながら、クルーのスケジュール等で断念した艇や、シリーズ参加艇の中でもクルーのやりくりで苦労した艇が多く見られた等、皆様に迷惑をおかけしました。しかし、春のレースと打って変わり、特にオリンピックの3レースは、NEの風がコンスタンスに15~20ノットという絶好のコンディションに恵まれ、スペシャルレースの盛り上がりも含めて良いレースが出来たと思っています。

今回相乗りさせてもらったレベルレースも成立したのが½トンのみで、それも参加艇が3パイという淋しいレースになってしまったようですが、今後はNORCの公式レースを有効に活用して、独自のポイントによるプライベートレースを行ないます。たとえば、同艇種によるスクラッチレースとか、各フリートの対抗レース等を積極的に開催してゆくと大変面白いと思います。そしてその中に、今回のカヌーレースのようなイベントを組み込めば一層盛り上がり、各艇間の親睦も深まるものと思います。

我がJBBCもその会則にある通り、「真の自由人ヨットマンとして、会員相互の親睦とレベルの向上」を目的として、今後とも意欲的に活動していきたいと思っています。

なお、当クラブへの入会申し込み、お問い合わせは下記JBBC事務局宛へどうぞ。

中谷輝彦〈雲柱〉 関山光二〈電柱〉 高沢好一〈月光〉 石合幸彦〈サンバード〉 佐藤和夫〈ローデム〉

少ないメンバーで頑張る〈月光V〉



〈沖縄だより〉

海事法令指導講習会

船舶振興会補助事業

去る8月16日(日)、0830～1630に佐敷マリナでヨット試乗会が行なわれた。開催の数日前に、新聞広告等により参加者を募り、当日は53人が参加した。〈サシバ〉、〈ペーパーセラー〉による試乗、講習は、午前2回、午後2回のピストン航海だったが、クルー全員の奮闘で参加者は海のスポーツを満喫し、海やヨットに対する興味をさらに深めた。なお、この模様は、8月17日の沖縄タイムスと琉球新報に写真入りで掲載された。



夏期海浜事故防止強調運動および 本年におけるヨットの海難事例等について

第三管区海上保安本部 警備救難部

今年の夏は天候に恵まれ、海洋レジャーも活発に行なわれました。当本部はこれに併せ、夏期海浜事故防止強調運動を実施しましたので、その結果と、本年8月までに発生したヨットの海難事例、その他について記したいと思います。(海上保安庁でヨットという場合は、快遊またはスポーツ用の帆走艇をいい補助エンジンを有するものを含み、ウインド・サーフィンは除きます。)

1 夏期海浜事故防止強調運動

第三管区海上保安本部では今夏、海浜レジャー活動の最も盛んとなる7月20日から8月15日までの間、ヨット・モーターボート等の海難、遊泳中の事故の防止を図る目的で海浜事故防止強調運動を実施しました。

当本部の守備範囲は、茨城県北端より静岡県西端までの沿岸およびこの沖合ですが、この運動期間中、巡視船艇延463隻、航空機延17機が出動し、指導にあたりました。

結果はヨット・モーターボート関係としては右の表のとおりでした。

- (1) 海水浴場への侵入については、海水浴場側においてもアバ、ボンデン等を使用し、ロープにより明確に区域を標示している個所ではそれほどでは

ないが、これらの施設のない個所では遊泳者とヨット・モーターボート等が混在し、遊泳者に危険を与えることから指導を行ないました。近年ヨット・モーターボート等のマナーも向上してきていますが、未だこれら行為が随所にみられるのは残念です。

- (2) 混雑した海面での逢航、急転回、疾走等の危険行為はほとんどモーターボートですが、昨年の夏あたりから水上スクーターも出現し、これらにつ

重点指導事項	指導件数
(1) ヨット・モーターボート等による海水浴場遊泳区域への侵入禁止	190件
(2) ヨット・モーターボートがい集して航行する海域における逢航、急転回疾走等危険航行の禁止指導	235件
(3) ヨット・ボート時にける救命胴衣、救命索等の装着指導	422件
(4) 無資格運航の取り締り、その他海上安全法令の遵守指導	1,164件

いての苦情もあとを絶たないことから指導を行なってきました。

- (3) 救命胴衣、救命索等の装着指導については、夏期炎暑の季節でもあり、指導件数も多くなっていますが、荒天時等の装着習慣をつける意味から実施しました。
- (4) 各種法令の遵守の指導については、時間を通じ実施しておりますが、安全備品、船舶検査証書、船舶検査手帳等法定書類の不備付けが多く、出港前の点検を今一度入念に行なうことが望まれます。

2 海難事例等

当本部管内の本年1月より8月までのヨットによる海難(当庁の関知した要救助海難)は、18件発生しております。

大きさで大別すると、
無甲板の小型艇 9隻
クルーザー型 9隻
と同等になっています。

原因別では、
小型艇ではほとんどが強風による転覆漂流です。
クルーザー型では、
マスト折損 2
舵故障 2
行方不明 1
乗り揚げ 3
荒天難航 1

と多種にわたっています。

参考のため、主な海難事例を次に掲げました。

●マスト折損／2月17日 1600 /御蔵島南東3海里

P号(12トン、3名乗組)は、横須賀を出港し小笠原向け航行中、御蔵島南東において高さ10mの大波を受け横転、一回転して復原した。船内への浸水はなく、人員も異常なかったが、アルミ製マストの

中央部が折損、帆走不能となりエンジンを使用し、八丈八重根に入港。(雨 北の風 8 視程 6)

●荒天難航／3月7日 1430 /野島崎東13海里

C号(8トン、1名乗組)は、2月23日、沖縄平良を出港、油壺向け航行中、同24日無線機故障、3月2日、機関故障となったがそのまま荒天下、目的港向け航行を続けた。しかし、野島崎沖を北東に流され、航行中のソ連貨物船に陸上に連絡するよう依頼、連絡を受けた巡視船が同船に向かい会合、同船とともに銚子に入港。(曇 西の風 8 視程 5)

●行方不明／5月17日 0900～20日1330 /沼津～下田

銭州(石廊崎南約38海里)南西30海里付近において、漁船が漂流死体を発見揚収し、T号(8トン、2名乗組)の遭難が判明、同艇は沼津を出港、下田に向かったのち消息を断ったことが判明した。船体および他の1名は行方不明。

●舵故障／5月26日 1400 /青ヶ島東15海里

A号(6トン、4名乗組)は、浜名湖を出港、低気圧接近のため八丈島に仮泊、天候回復後、小笠原向け青ヶ島東方を航行中、舵板が脱落、航行不能となりアマチュア無線を経由、八丈三根漁協に連絡があり、同漁協より当庁が連絡を受け巡視船が出動、八丈島まで曳航、救助。(曇 南西の風 3 視程 5)

3 その他

ヨットの航行についての苦情は殆んど聞きませんが、最近港内航行時の帆走等について2、3耳にしました。

例をあげますと、東京湾より湘南方面へ向かう場合、三崎と城ヶ島間を通過するヨットは多いのですが、港内を縮帆せず航行し、地元漁業者と多少のやり合いがあった等の例があります。港則法では、「帆船は港内では帆を減じ、または引船を用いて航行しなければならない」ことになっておりますので港内航行時はトラブルのないよう御注意願います。

お知らせ

エマージェンシー ポジション インディケーティング ラジオ ビーコンについて——高村 孝

エマージェンシー ポジション インディケーティング ラジオビーコン(EPIRDモデルMRB 510)のアンテナ部分およびユニットの防水性に欠陥部分が発見されました。メーカーに送り返せば無償にて欠陥部分を修理してくれます。

ただし、バッテリー交換費用として50ドル必要ですが、バッテリーの有効期間が残っている場合には、月2ドル差し引いてくれます。つまり、1

年間有効期間が残っているバッテリーであれば、50ドル(2ドル×12か月)=26ドルをメーカーに支払えばよいこととなります。

送り先および問い合わせ先は下記のところです。

NARCO MARINE
330 JACKSONVILLE ROAD/HATBORO,
PENNSYLVANIA 19040/(215) 443-8766

●外洋帆走普及指導講習会●

船舶振興会補助事業

浦安報告

浦安セーリングクラブ会長 石井 孝

7月4日(土)、浦安市美浜集会場にて、1800～2000まで、1/4トン世界選手権ビデオを鑑賞し、その後、浦安セーリングクラブのメンバーと参加者で、ロープワーク、セーリングの初歩的な解説、その他海で起きるいろいろな話をベテランのヨットマンより聞き、5日(日)のセーリングに対する心構え、マナーを勉強し、座学を終了した。

7月5日(日) 朝から絶好のセーリング日和となり、浦安セーリングクラブのメンバー艇9隻が参加した。艇名は、〈小天狗〉(SK25オーナー石井孝)、〈むさし〉(SK31・小林共同オーナー)、〈カプリコーン〉(アルページュ30・オーナー尾関)、〈サンダークラブ〉(VAN28・オーナー森野)、〈ルンレン〉(N260・オーナー梶田)、〈ゼロ〉(NNOL30・オーナー森)、〈ドンキー〉(NAK30・オーナー高須)。このほか鈴木さんと松原さんのモーターボートが2隻で、セーリングクラブのメンバー40人が協力し、40人の参加者を各艇に分乗させ、境川母港を出港した。まず、ディズニールランド予定地対岸のさんまいず(浅瀬)までセーリングを行ない、昼食となった。さんまいずでは、地引網や貝取り等に興じた。

午後、浦安沖をセーリングし、16時30分、全員無事境川母港に帰港した。

なお、参加者全員から、是非とも来年もこのような講習会を開催していただきたいとの申し込みが会長の方にあり、浦安セーリングクラブでは、来年も7月～8月に今年以上のフェスティバルを計画中である。

浦安セーリングクラブは、浦安市の中央を流れる境川の下流に、現在43隻が加入している。東京湾内では横浜、木更津につぐクラブである。チームワークの良さでは関東一と全会員が自負している。

浦安はもともと東京に隣接し、のり、貝等を出荷してきた漁師町だった。近年は東京のベッドタウンとして脚光を浴び、今年4月より市政を数くまでに急成長した。現在、人口は約6万人、このうち旧住民1万5千人、新住民4万5千人という新興都市である。休日には多くの太公望がそここの岩壁より釣糸をたれ、のんびりと一日を過ごしている。

もともと海に密着した町であり、今後も大都市のベッドタウンとして発展していくものと思われるが、市民の憩いの場として、海とは切っても切れない関係である。このようなことから、今後、浦安市の市民の海洋スポーツとしてのヨッティングは、欠くことのでき

ないものであると思う。このことを考えると、我々浦安セーリングクラブの果たさなければならない役割は大きなものであることを痛感する。

東京湾内では今年より、各セーラーの親睦を図るため、フリートまたはクラブ対抗のフレンドリーレースを行なっている。その名は「東京湾フレンドリーカップ」。現在7月の木更津(浮島レース)、9月の横浜レースが終り、最終戦の浦安レースが残るだけとなった。今のところ11月29日に行なう予定になっているので、東京湾以外の方々の参加もおまちしている。

第8回 SKKカップシリーズのご案内

西内海支部 有田一郎

主催 日本外洋帆走協会西内海支部広島フリート

後援 瀬戸内海汽船

日時 11月22日、23日

場所 広島湾 柱島郡島付近

レセプション パールアイランド 1800より

競技 22、23日 各1レース(1辺が2マイルのオリニピックコース)

参加艇 NORCおよびNORC外を問いません

表彰 チーム表彰および個々の艇の表彰

3隻で1チームを組めばチームごとの表彰も受けられます。

問い合わせ先:

広島県佐伯郡五日市町美鈴ヶ丘東1丁目3番地11

事務局 佐藤克則まで

TEL (0829)28-0776(夜)

(0822)83-5011(昼)

(0822)46-1200(有田一郎)

第7回 洲本・五ヶ所湾レースのご案内

レース委員長 谷川晴彦

主催 サントピアマリナー(株) ビーブルオーシャンクラブ。

後援 NORC内海支部

日時 11月21日(土) 1900～ 艇長会議

22日(日) サントピア沖スタート

23日(月) 1600 タイムリミット

コース 洲本サントピア沖 五ヶ所湾口 約150マイル

表彰式およびパーティ

1700～ ビーブルオーシャンクラブ

参加資格

1. NORC登録艇および当レース委員会が認めた艇
2. JORレーティング証書所有艇および当レース委員会が認めた艇
3. クラスはⅠ～Ⅴまで
4. 安全検査はカテゴリー 3以上(1981年) およびN ORC-B

申し込みおよび連絡先

サントピアマリーナ(株) 07992-4-0401

ビーブルオーシャンクラブ 05996-6-0933

レース参加料 1艇につき 10,000円

皆様おさそい合わせの上ふるって御参加ください。
おまちしております。

海外レース参加に関する懇談会 についてのお知らせ

専務理事 清水栄太郎

年々海外レースに参加される方が増えてきております。つきましては、ナショナルチームを派遣するにあたり、選考基準等の諸問題について、海外レースに関心をおもちの方々のご意見をちょうだいいたしたく、下記の通り懇談会を開催いたしますので、万障お繰り合わせの上ご出席くださいますようお願いいたします。

日時 昭和56年11月28日(土) 1300～1500

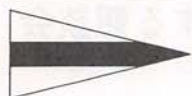
場所 船舶振興会 10階 C会議室

第4回 琵琶湖シリーズ・ポイントレース成績表

1981/10/10 SW 3～7m 晴

レース委員長 眞田恒男

クラス	SAIL No	艇名	艇種	T.C.F	持 点	ポイントレース 3回戦				ポイントレース 4回戦				得 点	順 位		
						順	所要時間	修正時間	修正順	点	順	所要時間	修正時間			修正順	点
Ⅰ	2191	EMANUELLE Ⅲ	NAK 33	.7728											—		
	2300	YOU V	NAK 33	.7610	1	2	50:27	2.304	3	2	3	1:36:25	4.402	3	2	5	3
	2355	KUMBHIRA	YAM 33	.7530		3	50:57	2.302	2	3	2	1:32:01	4.157	2	3	6	2
	2377	SUEKO	NAK 33	.7620	2	4	56:02	2.562	4	1	4	1:36:54	4.430	4	1	4	4
	2521	CHILD OF FORTUNE	NAK 33	.7620	3¼	1	48:06	2.199	1	4¼	1	1:24:32	3.865	1	4¼	11¾	1
Ⅱ	1786	POW RIVER Ⅱ	NOU 30	.7183	1										1	11	
	1793	TINKLE TICK	GS	.7258	6	7	50:28	2.198	7	4	4	1:27:25	3.807	4	7	17	4
	2992	ひよっこ 3	TAK 30	.7333	—	6	50:06	DSQ		0	2	1:24:41	3.726	3	8	8	8
	1983	HAYATE Ⅲ	NAK 30	.7237													
	2022	めるへん	N 300	.7258	3	5	50:01	2.178	5	6	6	1:27:33	3.813	5	6	15	6
	2064	風小僧	DOU 30	.7226	7	8	50:41	2.197	6	5	7	1:29:05	3.862	7	4	16	5
	2068	FROG V	N 300	.7215													
	2077	FLEUR BLEUE-Z	TAK 31	.7290	5	3	48:36	2.126	3	8	3	1:25:05	3.722	2	9	22	3
	2443	ANDALUCIA V	N 300	.7237													
	2449	PELL MELL	NAK295	.7312	9¼	1	47:44	2.094	1	10¼	5	1:27:31	3.840	6	5	24¼	2
	2484	飛龍	NAK295	.7322	2	4	49:27	2.172	4	7	8	1:29:20	3.925	8	3	12	7
	2899	RIVAGE	KIH 30	.7280	8	2	48:09	2.103	2	9	1	1:23:17	3.638	1	10¼	27¼	1
	2744	流星	NIC 30	.7333	4		D.N.F			1	10	1:39:36	4.382	10	1	6	9
	2973	TRIANGLE	N 300	.7333	0	9	52:02	2.289	8	3	9	1:32:20	4.062	9	2	5	10
Ⅲ	1773	TRACER	ECU 26	.6831	2	4	52:36	2.156	4	1	3	1:38:05	4.020	3	2	5	3
	1795	矢寿	ECU 26	.6831	—	2	52:00	2.131	2	3	2	1:37:17	3.987	2	3	6	2
	2014	MARI-SOLE Ⅳ	YAM 25	.6783	1	3	52:34	2.139	3	2	4	1:39:39	4.056	4	1	4	4
	2239	PECKER Ⅱ	F 727	.6878	—												
	2833	SUPER STAR	YAM26S		—												
	2847	ストロベリー	YAM26S	.6878	3¼	1	51:02	2.106	1	4¼	1	1:36:31	3.983	1	4¼	11¾	1



NORC 協会ニュース

セール番号（艇の登録番号）の確認についてのお願い

この度、日本外洋帆走協会において、同協会に登録されている艇の「セール番号、既ち艇の登録番号」について調査を行ないましたところ、下記セール番号（登録番号）は、艇登録に先駆けて、製造工程等の都合上、「セール番号を通知する便宣をお計り致しましたが、9月末現在に至るも未だ正規に艇の登録手続きが完了しておらないこととなっております。事務手続き上の欠落も考えられますが、現在使用中の有無をご確認いただき、もし下記に該当する番号を使用されている方は、11月末までに登録手続きを完了されるようお願い致します。

また、既に登録済の場合は大変お手数ですが、登録証明書の写しを協会本部宛お送り下さるようお願い致します。

なお、11月末日までに連絡がない場合は、1月のオフショアに発表の上、登録番号（セール番号）の予約を取り消すことと致します。

記

1764	1836	1881	1929	1961	2222	2350	2761
2958	2340	1590	1630	1813	1915	1942	2099
2270	1762	2092	2848	1892	2959	1665	1715
1785	1834	2090	2200	2246	2269	2340	2346
2695	2770	2950	2700	1754	1860	2384	2450
2692	1858	1780	1791	1811	1872	1882	1883
1885	1886	1887	1984	1990	2052	2054	2055
2056	2155	2361	2445	2525	2596	2843	1507
1643	1870	1932	1944	1972	1976	2187	2233
2351	2357	2467	2660	2678	2711	2832	2148
2416	2471	2486	2543	2598	2630	2702	2704
2826	2879	2909	2914	2916	2939	2957	

会費納入についてのお願い

事務局

昭和56年度年会費について、納入期限である2月末日は勿論、9月末現在、まだ納入されておらない方が散見されます。

関係の方々には既に5月15日文書で連絡申し上げましたが、会則によれば5月以後は非会員なみの扱いとなるほか、印刷物の発送を停止し、12月末日までに納入されない場合は、総会に対して除名の手続きをとることとなっております。

会運営の源泉でありますので、未納の方々は早急に納入下さるようお願い申し上げます。

なお、詳細はOffshore 6月号を参照願います。

振込先：住友銀行虎ノ門支店 普通預金口座 289150

全国海難防止強調運動の実施について

事務局

海上保安庁においては、冬期荒天期を迎えるにあたり、全国一斉に海上交通の安全確保を目的として、下記実施要領により全国海難防止強調運動を実施することとなり、従来同様、(社)日本外洋帆走協会に対し協力依頼がありましたのでお知らせ致します。

全国海難防止強調運動実施要領

1 目 的

この運動は、我が国周辺海域における自然条件がより一層厳しいものとなる冬季荒天期を迎えるにあたり、全国一斉に、船舶乗組員、船舶所有者、船舶代理店関係者、運航管理者等を対象として、海上交通関係法令の遵守、安全運航の励行等の指導を行なうことにより、広く海難防止思想の普及と高揚を図り、もって海上交通の安全を確保することを目的とする。

2 名 称

全国海難防止強調運動

3 期 間

昭和56年11月21日(土)から同月30日(月)までの10日間

4 標 語

「怠るな気象チェックと荒天準備」

5 重点対象船舶

- (1) 漁 船
- (2) 内航一般貨物船
- (3) カーフェリー等旅客船
- (4) 外国船舶

6 重点指導事項

- (1) 海上交通関係法令等の遵守

イ、海上衝突予防法、海上交通安全法及び港則法の周知徹底

ロ、安全航行に関する各種行政指導の周知徹底

ハ、運航管理規定の遵守

- (2) 冬季荒天対策の強化

イ、気象・海象情報の早期把握

ロ、荒天が予想される場合の早期避難

ハ、集団操業及び相互連絡の励行

ニ、陸上との定時連絡の励行

ホ、過載及び荷崩れの防止並びに復原性の確保

ヘ、一般乗客の車両区域への立入禁止

ト、暖防機器の安全管理
チ、救命設備及び消防設備の点検整備及び使用方法の習熟

(3) 自動操舵装置の適正使用

イ、船舶ふくそう海域及び狭水道での使用自粛
ロ、霧中等視界制限時での使用自粛
ハ、定期的点検整備の励行及び使用方法の習熟
ニ、自動操舵装置使用中の見張りの励行

7 実施内容

(1) 訪船指導及び現場指導の実施

巡視船艇の効率的運用による訪船指導及び現場指導（航行中の船舶に対する現場での指導）を実施し、主として船舶乗組員を対象に、重点指導事項について指導すること。

(2) 海難防止講習会の開催

漁業関係者、運航管理者等海事関係者を幅広く集めて、海難防止講習会を開催し、スライド映写、パンフレットの配布等により重点指導事項について指導すること。

(3) 海難防止関係対策会議の開催

船舶所有者、船舶代理店関係者等を構成員とする海難防止関係対策会議を開催し、重点指導事項について指導するとともに、自主的な海難防止活動を積極的に実施するよう協力要請すること。

特に、船舶代理店関係者に対しては、外国船舶への我が国の法令、行政指導の内容、港湾・航路事情、気象・海象等必要な情報の提供について、強力に指導すること。

(4) 合同訓練の実施

船舶所有者、船舶乗組員等に対して、各種訓練を実施するよう指導し、必要に応じて、巡視船艇・航空機を参加させた合同訓練を実施すること。

(5) 海難防止活動に係る功労者の表彰

常日頃から海難防止活動に顕著な貢献があった者（団体を含む）に対し、本運動期間中に管区海上保安本部長または、海上保安（監）部長から表彰すること。

(6) 広報活動の実施

イ、垂れ幕、ポスター（本庁作成）等の掲示
ロ、ポスター、パンフレット等の配布
ハ、関係団体への周知及び協力要請
ニ、報道機関への広報協力依頼

発達した低気圧に伴う海難の概要（昭和55年）

		概 要
1	異常気象 指定番号1号	昭和55年10月25日から10月27日にかけて、二つ玉低気圧の通過に伴い日本近海で184隻の海難（漁船136隻、一般船舶48隻）が発生し、9名の死亡・行方不明者が発生した。海難種類別状況は、浸水69隻、転覆38隻、衝突35隻、乗揚20隻、その他22隻となっている。
2	異常気象 指定番号2号	昭和55年12月23日から12月26日にかけて、発達した低気圧の通過に伴い日本周辺海域で62隻の海難（漁船41隻、一般船舶21隻）が発生し、25名の死亡・行方不明者が発生した。海難種類別状況は、乗揚27隻、転覆15隻、浸水6隻、その他14隻となっている。特に、福島県沖から宮城県沖にかけて、5名以上の死亡・行方不明者を出す全損海難が3隻発生し、19名の死亡・行方不明者を出した。

新登録艇の紹介

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

☆2904 RERA(レラ) ヤマハ26C 網走港 7.98
6.40 2.80 1.50 吉田重喜、阿部恵一、久田勝世、佐々木彰、寺永哲（共同） 艇名の由来：アイヌ語で“レラ”風の意味。 クルー：スポーツ店店主、スポーツ店店員、国鉄職員、書店員、僧侶。 NORCへの要望：本物のレースばかりではなく、ローカルレース等の手引き、例等、オフショアを通して特集してほしい。

2952 ABRACADABRA J-24 三崎マリン 磯

前斗志夫、高橋芳紀、林光博、荒井功雄、亀谷正広（共同） 艇名の由来：ABRACADABRA[æ'brekəd æ'brə]ㄏ 呪文（むかし三角形にこの呪文を書きまじらないにした）。わざわざをとりぞく言葉なので、なにかにつけて都合がよからうと思ひ。 抱負：海の上では何事もおごそかにとりおこないたいものである。
クルー：吉川誠一、米沢正治。

OFFSHORE 第79号 昭和56年11月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
1部定価200円（郵送料45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 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 廣済堂印刷株式会社

新発売 YAMAHA-30s

全 長.....8.97(m) 水線長.....7.33(m)
 全 幅.....3.20(m) 吃 水.....1.75(m)
 船体重量.....3,050(kg) バラスト重量.....1,200(kg)
 総トン数.....7.26(t) 全セイル面積.....40.20(m²) (メイン+フォア)
 パース数.....6名 適合エンジン.....ディーゼルエンジン7.5馬力

YAMAHA

資料ご希望の方は一ヤマハ発動機株式会社宣伝課OS係
 〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383(2)1111

天候・備品・点検・海図の確認を

先進の技術が、ダイナミックな帆走性能を生んだ。ヤマハ30S 機能美に富んだ端正なフォルム、斬新なカラーリング。スポーツユースを追求した高性能ハーフトナーです。すらりと伸びた艇体はV字型を基本にゆるやかなタンブルホームを採用。キャビン容積、デッキ面積を大きく確保、同時にすぐれた帆走性能を発揮します。またハリヤード類、シート類を、コックピットへ集中リード。豪快な帆走に應える配慮は万全です。インサイドは必要以上のデコレーションを排除。セイルロッカーとして使えるフォックスル、ナビゲータースペースなど、スポーツ指向派に見のがせない要素を集めています。パースは六名分。オーナーの個性で容易に改装できる柔軟な空間です。フレキシブルな走りをつたのうでできるヤマハ30S。テイラーに伝わる力強い走りの感触を、こころゆくまでお楽しみください。

スポーツ走行派のハーフトナー。

