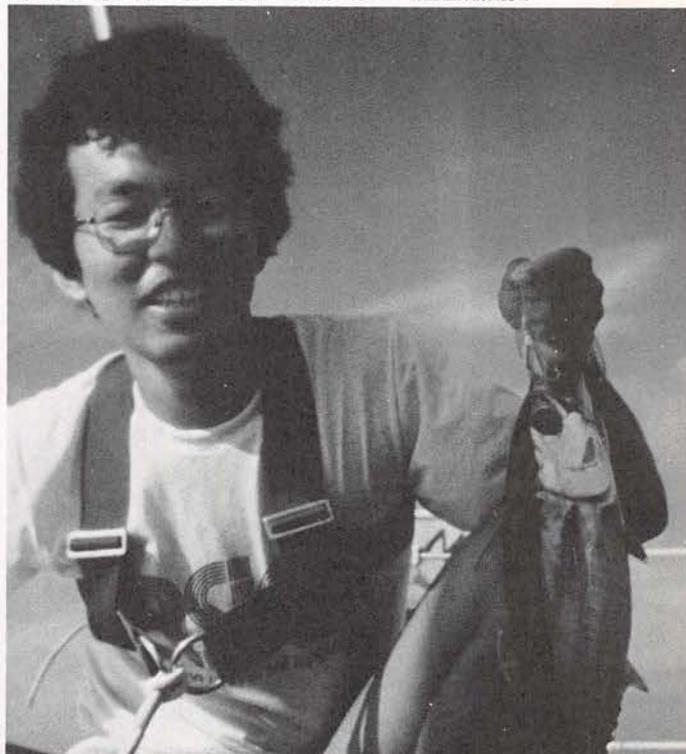
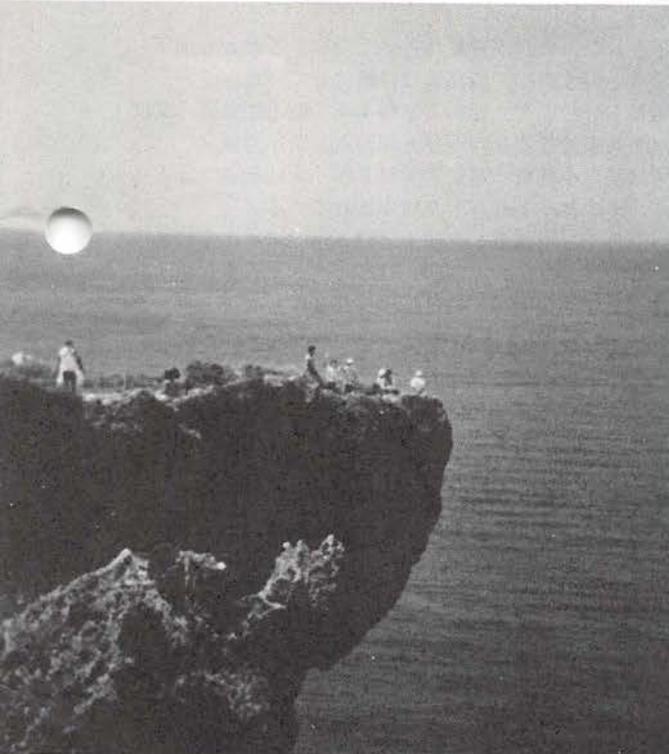


# Offshore<sup>12</sup> 1981

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No. 80/200円

昭和56年12月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日 第三種郵便物認可



沖縄クルージング

## 〈NIXE〉(2372)の

## 沖繩クルージング

野村忠秀

NIXE (ニクセ) とはドイツ語で『水の妖精』, ゲルマン伝説に登場してくる。彼女がその伝説中で如何なる存在なのか, 詳しく知る者はいない。

しかし, 我々の〈NIXE〉のことならばよく知っている。彼女のラインは流れるように美しく, それでいてグラマーである。斜め前方からの姿は, 少し挑戦的で, とてもセクシーで, 男心を揺さぶる。彼女は我々を海へ誘い, 海への憧れをかなえてくれる, 水の妖精である。

KAUFMAN-30ft, レーサークルーザー仕様。'79年進水。レース, クルージング半々の活動をしているが, ポイントレースで優勝したこともある。

オーナー: 永山五哉 学生時代にはA級に乗っていたという整形外科医。金は出すが口は出さぬという, ヨットオーナーの鏡たる人物。

クルー: 学生ディンギー界で少しは名の知られた廣大ヨット部のクルーザー専属部員。巷ではディンギーに乗せてもらえない落ちこぼれ部員との風評あり。

沖繩行きは, 随分前から夢とも計画ともつかず話されていた。実際問題として, 学生だけで外洋に飛び出すことは危険この上ないだろう。4年間という乗艇歴はあまりにも短かく, また, その未熟な4年生キャプテンが導くのは, 海を畏れることも知らない2年生や1年生なのである。これで事故が起きない方が不思議なくらいだ。

しかし, 我々はその夢を一步一步現実の計画に近づけていった。積極的に他艇へ出かけてしごいてもらった。中でも〈KAZU〉の沖繩回航は, 今回の重要なベースとなった。冬期にも練習を欠かさず行なった。一級小型船舶操縦士免許も取得した(これは航海を合法化すること以外に役には立たなかった)。様々な練習と経験を重ねて, 我々は外洋帆走に十分なる自信を持つことが出来た。その成果は, レース成績と学業成績に如実に現われた。

かくして, 沖繩クルージングは現実のものとなった。オーナーは快く艇の使用を承諾して下さった。ヨット部OBのカンパを受け, 必要備品の購入資金に充てた。また, 備品も, 借りられるものは極力借りて済ませた。

準備作業は, 授業の合い間を縫って一つずつ片付けていった。マストの先端からキールの下まで入念なチェックを行なった。整備作業も終りに近づき, 出航まであと一週間となった時, 広島地方に梅雨明け宣言が

下された。これから夏だというのに, これから南下しようというのに, 皆真黒に日焼けしていた。

艇長: 野村忠秀 船舶工学科4年 航走距離延べ5000マイルを誇る, ヨットひと筋の人。留年決定!

甲板長: 小林貢 電気工学科3年 次期艇長ではあるが, そのヨットセンスが危ぶまれている。

航海長: 宮嶋雅章 船舶工学科3年 来年は学校をそっちのけで, 〈KAZU〉に乗り組み, パンナムを目指す。

食料長: 落合哲彦 教員養成課程2年 ちょっと見た目目にニヒルで, 女性を引きつけるが, 内面に問題あり。

会計: 平松浩司 建築工学科2年 ボケーとしているようで実はしっかりしているという程でもない。

7月19日, 1130, 宇品出航。直ちにメインとNo.1ジェノア展開。SW 3~4 m/s クローズホールドにて快走。デッキ上に散らかった紙テープを適当に片付ける。ライフラインにまつわりついた奴なんかは, わざとその



瀬戸内海で?天測をする

ままにしておいた。只今の心境は、ホットひと安心、とっても不安、というところでしょうか。昨日までの煩わしい生活から離れて、他のことは全然考えなくてよい、我々だけの生活に突入したのだから。しかし、これから先の長い航海のことを思うと、そうそう落ち着いてばかりではいられない。こうして、何時も見慣れた海面を走っていると、我々が沖縄へ行こうとしているのが疑わしくなってくる。まるで、デイクルージングにでも出かけるような気分だ。

1340 気持よく広島湾を縫走し、宮島瀬戸を抜けたところで、ジブダウン。機帆走で大島瀬戸を目指す。

1800 大島瀬戸 出航も幾分遅れ、途中クロスで遊んでいたため、到着は転流1時間後であった。逆潮3ktぐらいだろうか。まず、第3橋脚へ向け真直ぐに突っ込む。そして、ぶつかりそうになるまで接近したところで、ティラーを切って潮の流れに挑む。じつと橋脚を見つめる。少しずつ前進はしているらしい。横へ流されている。もちろんエンジンはフルスロットル、黒い煙を吐いている。パウでは、シャバシャバと水を切っているのだが、なかなか進んではくれない。20分近く費やして、ようやく大島瀬戸通過。広島湾にバイバイ。

島の向こうに日が落ちた。こんな夕暮れには、寺尾聡がよく似合う。“ルビーの指環”なんかを歌いながらティラーを持つ。

周防灘へ出るともう真暗であった。佐田岬燈台は直ぐに確認出来た。あの燈台まで行けば、瀬戸内海脱出、太平洋突入ということになる。

2200 気象通報 2年の落合の当番。横にバケツを置いて奮戦している。代わって書いてやろうかとも思ったが、最初から甘やかしては駄目だ。ここは心を鬼にして黙って目を閉じる。S5m/s。うねり強し。

7月20日 0200 速吸瀬戸通過、風なし。

0900 大分県と宮崎県との県境あたり。このあたりは

今年の春のクルージングに航行したところでもあり、全く安心。ポジションも取らずに、のんびりしている小林を一喝!! 風はないが、うねりだけはある。

1200 延岡沖 天気もよく、風もたいして吹いていないので、皆デッキでゴロゴロしている。実は、私はこの時、無線で交信していて、なんと酔ってしまった。

ここの日向灘は、砂浜が50KMにわたって続いている。遠浅で、2~3M離れても水深は20Mを切っている。ポジションは、DFでないとなれない。

2000 宮崎市沖 薄暮れの中の街明かりがとても眩しい。このままの調子では、今夜半には、油津に入港出来そうである。岸から大きく離れているため、網の心配はないが、漁船は多い。ティラーを平松に任せて、夜空を見上げ、流れ星ワッチ。流れ星に願いをかける。

7月21日 0100 油津港沖 原則として夜間の出入港は行なわない。しかし、ここは以前に入港したこともあるし、港内も十分広く、水路もはっきりしているので、導燈に注意しながら、スローで入港する。

0145 油津入港 手前のポンツーンにつける。腹ごしらえをして寝る。

#### 〈航跡〉

7月19日広島出港/21日油津入港/22日油津発/23日朝、屋久島でプロペラ脱落確認。夜、鹿児島へ緊急入港/27日プロペラ修理完了。夕刻、鹿児島発/29日夕、奄美/31日奄美(名瀬)発/8月2日朝、沖縄(泊)入港/5日泊発。座間味着/6日座間味発/8日名瀬着/8日名瀬発/11日細島入港、細島発/13日広島入港

## 太平洋、父子横断

### 〈アルビレオ〉号青少年育成のために寄贈

アルビレオグループ代表オーナー 清水貞男

ゆかしい菊の香が、そこはかとなく薫るサントピアハーバーで、11月1日の月曜日、一昨年父と子で太平洋を渡った〈アルビレオ〉号のファラウェイパーティーが行なわれた。

青少年育成の夢をかけて岡本氏が寄贈、サントピアに永久保存が決まった〈アルビレオ〉号。その最後の航海を祝うかのように、小春日のハーバーに吹く風は

やさしく、ゲストパース中央に、国際信号旗にかざられた彼女は、他の大型艇を圧していた。

素直に伸びた純白のパウ、すらりと高い青磁色のマスト、細いビーム、ふっくらと程良く締まった見事なスターン……。

美しい姿を水面に映じてゆらぐマストの中を、小魚達が登り降りしては遊んでいた。

「岡本さん、SKってほんとにいいですね。これこそ正に京女ノ今はなき京都の……素直でやさしい、そして見掛けの割に芯のシッカリした……そう夢の女性」彼女を心から愛してしまった岡本氏の心境を察して言葉の失い、こんな変なことを口ばしる私に

「美しくなつたでしょう。底は出発の時と同じエビガラスの青ですよ。灰色が海水に酸化して、もう青くなりかけているでしょう……。もう、私が彼女にしてやることは……これぐらいですから」

ポツン、ポツン、と話す岡本氏の気持が痛い程分かる。

ゲストが増えはじめた。海の仲間、山の仲間、囲碁の仲間（彼はアマの6段である）、それは彼の人物のスケールを語るように多彩である。また、アルビレオグループの常として、何と美しい女性の多いことか。

シルクロードの旅の想い出も交えて、朝日新聞の藤木高嶺氏の祝詞。ヤマハの小野氏へと続く。

「日本の戦後は、リンゴの歌で明るくなり、白井義夫の……、堀江さんの太平洋横断で終わったといわれています。特にアメリカの日系人にとって彼の……」司会のボリウムが一段とあがって、華やかな堀江謙一夫人の登場となる。

デッキシューズも頼もしい、サントピアの中沢常務に岡本篤君の手から、美しい花束に飾られたティラーが、日焼けした太い腕にガッチリと渡された。

名古屋から来られた風媒社の稲垣社長の乾杯で宴が始まる。

あとは2×0!?……ガヤガヤ、カンパイ、オメデトウ……×!? XYZバンザイ……○×○ガヤガヤ……

国際信号旗にかざられた〈アルビレオ〉号

写真提供：朝日新聞社



〈アルビレオ〉だけで20人のオーナーがいて、そのオーナーの数人が、またグループをつくっていて、そのオーナーには兄弟グループがあって、その中から、また新しいグループが出来て、そのグループ員のスキー友達……彼女が……お子様……その友達が……etc.

〈アルビレオ〉の人脈は、田中角栄の金脈に勝るとも劣らず複雑怪奇なのである。

岡本氏が最も尊敬する父君は、南の海で彼が2歳の時に亡くなられた。

戦前に、しかも網元の息子という立場でありながら南太平洋のトンガ近くの酋長の娘を嫁にして帰った、という豪放なる父の顔を彼は知らない。

それゆえ、一人息子の篤君への教育には熱心だった。「やりかけたことは最後までやりとげよ!!」

粘土工作をする、園児の篤君は、休み時間にもやめなかった。先生が注意した。「お父さんは、やりかけたことは最後までやりなさい、と言っていますッ!」幼稚園は退学させられた。

そんな篤君も、マスプロ教育は見事?頭の良い、平均的良い子にしてしまった。彼は不満であった。そんなあせりが父子太平洋横断ということを見つけさせた。それは遊びではなかった。

“花をかけた教育だった”  
彼はこれの子分かれの儀式だとも言った。

“艇が沈めば私も篤も死ぬでしょう。まあ、しかたないですなあ……”

でも、私が落ちたら篤の力では、太平洋を渡り切る力はないでしょう。

篤が落ちたら……、私は日本へ再び帰ることはないでしょう。”

〈アルビレオ〉は、今、大勢のゲストを乗せて最後の航海へ出発する。艇長は大きく成長した、頼もしい篤君だ。

「岡本さん、これが最後ですよ、乗らないんですか」ファラウェイセーリングに彼は、ガンとして乗らなかった。豪傑だが涙もろい彼は堪えられなかったのかもしれない。

しかしなんと豊かで、おおらかな、美しい顔であることか。信ずる仕事をやり終えた、真のやすらぎの男の顔がそこにはあった。

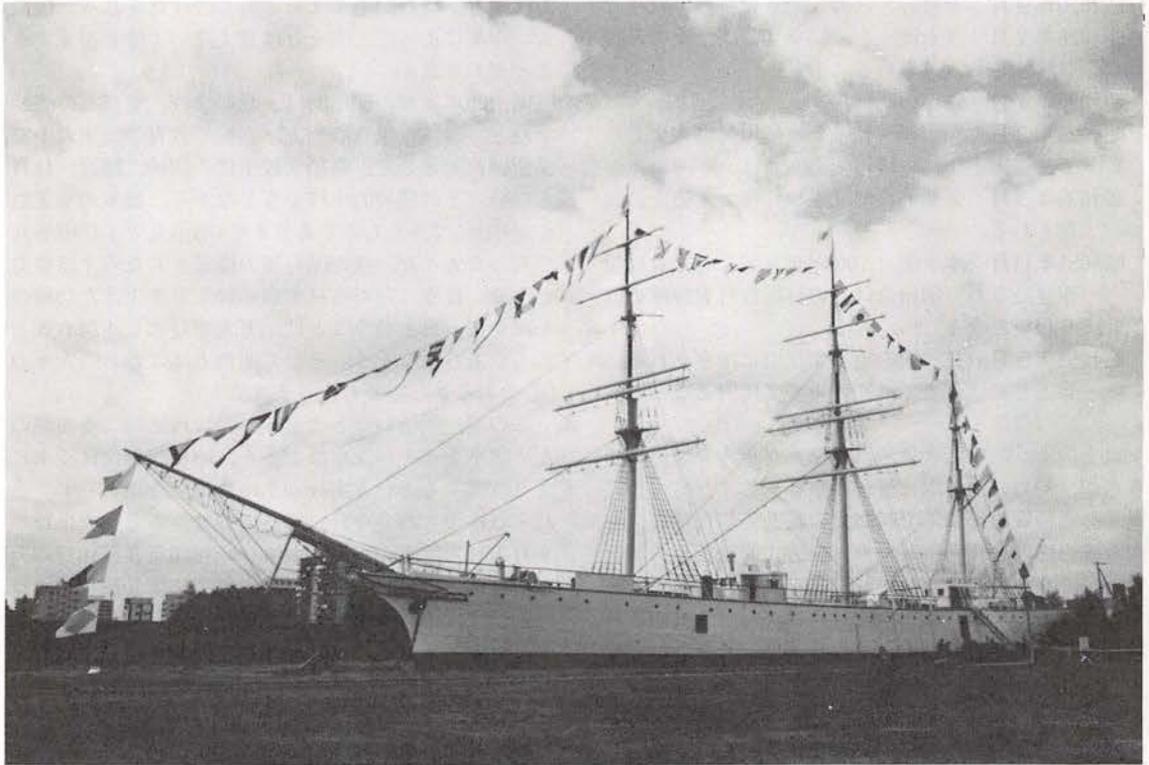
この日を限りに彼は仕事を替えた。将来を約束された、某大手スーパー幹部の道を捨て、ジュニアヨットスクールの指導の道を選んだ。そして、このことを彼は、誰にも話そうとはしなかった。

※

寄贈された〈アルビレオ〉は岡本氏個人の艇で、アルビレオグループの所有していた一世とは、同名、同型ですが、別の艇です。また、岡本氏は、アルビレオグループの共同オーナーでもあります。

# 歴史的帆船「明治丸」の修復に至る経緯と意義

東京商船大学教授 庄司和民



昭和51年東京商船大学創立100周年記念式で満船飾をした明治丸

東京商船大学に保存されている「明治丸」は、昭和53年5月31日に国の重要文化財として指定されました。明治丸で訓練を受け、明治丸で技業を習得し、明治丸でSea man shipを培われた私達にとっては、この上もない喜びであります。

明治丸は明治初年日本政府が英国に注文して新造した灯台視察船で、総トン数1,038トン、2連成蒸汽機関2基を主機関とする鉄製補助帆付の汽船でありました。

明治丸の簡単な歴史を述べてみますと、つぎのとおりであります。

明治6年3月9日 工部省は灯台視察船として明治丸建造を英国に発注。グラスゴー市のアール・ネピア造船所（現在残っていない）で建造を始める。

明治7年11月 竣工。

明治8年2月20日 横浜に回航。

明治9年7月16日 明治天皇青森にて座乗、同日午後函館入港、翌17日函館出港、同20日横浜に到着された。

明治29年7月 東京商船大学の前身である商船学校に貸与。

明治30年11月 灯台局から正式に商船学校に移管、これまでの2本マストを3本マストにし、シップ型の帆船に改装して、当時の校舎があった霊岸島に係留され、係留練習船となった。

明治34年12月 本学校舎の移転に伴い、明治丸を越中島の係留池に係留替えした。

大正8年 煙突を撤去。

大正12年9月1日 関東大震災に際し、学校職員の

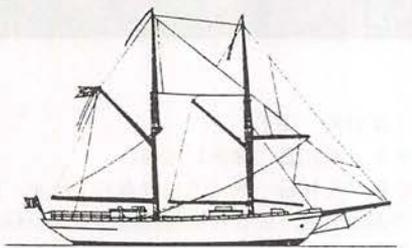
- 活躍により延焼を免れ、多数の避難者を収容。  
 昭和2年8月 主機関を取り外し、中甲板を広くして技業練習場とする。  
 昭和19年4月 東京、神戸の両高等商船学校が清水に統合されるに伴い、最後の東京高等商船学校生徒が席上課程を終えたため、実質的な練習船の業務は終了した。以後海務学院として東京に残った職員の手により、保存整備が続けられた。  
 昭和20年3月10日 東京大空襲に際し、職員、学生の活躍により被災を免れ、多数の避難者を収容。  
 昭和20年9月 本校舎とともに米軍に接収される。  
 昭和26年7月 浸水沈座し、同年10月明治丸のみ接収解除され返還される。  
 昭和27年7月 修理の上揚場。  
 昭和29年2月 係留練習船として使用に堪えずとして、陸上工作物に種目変更される。  
 昭和39年3月 係船池の埋立工事に伴い、陸上に定着される。  
 昭和51年11月 本学創立100周年を記念して資料館が建設され、明治丸はその付属資料兼分館の取り扱いとなる。  
 昭和53年5月31日 国の重要文化財に指定される。船としては日本で最初の重要文化財となった。

以上のように明治丸は波乱に富んだ歩みをつづけてきたが、初めの24年間は灯台視察船として、灯台の巡視と必需物資の補給、交替職員の輸送、灯台建設、海底電線の修理等に活躍したが、一方、明治天皇の御召船としても使われ、さらに政府高官の輸送にも当たったようであります。特に明治17年に海の記念日が7月20日と制定されましたが、この日が選ばれたのは、明

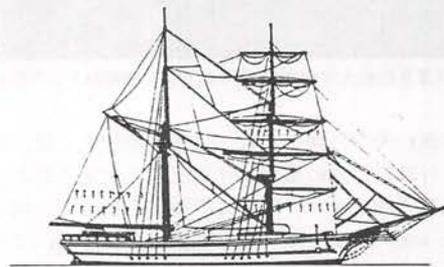
治9年に明治天皇が明治丸に座乗されて、青森から函館経由横浜に安着されたのが7月20日であったことによったのであります。これは明治丸にとって特筆すべき名誉なことと思います。その後も明治丸には御座所跡として、丁重に保存されていた2部屋が右舷側にありましたが、米軍に接収された後、明治丸は酒保として使用され、御座所内の壁画もペンキで塗られ、御浴室跡には西洋便器が取り付けられる等の有様に、憤慨やる方ないものがありました。しかし、接収が解除された後に、職員の愛情と保存への意欲により、御座所の壁画も、職員の手によって細心の注意を払った根気よい作業によって、完全とは言えないまでも復元することができた。

明治30年よりの50年間は、商船学校、東京高等商船学校とつづいた東京商船大学の商船教育の歴史の中で、係留練習船として、商船学校生徒の訓練、練習、教育を担い、その精神的中核をなしながら、幾多の卒業生を送り出してきたものであります。明治丸で学び明治丸で育った人々が、我が国海運の隆盛をもたらす原動力となり、世界に冠たる日本商船隊を築き上げた功績の一端を担ったということは、万人がひとしく認めるところでありましょう。そして明治丸はこれらの人々の「心のふるさと」でもあります。

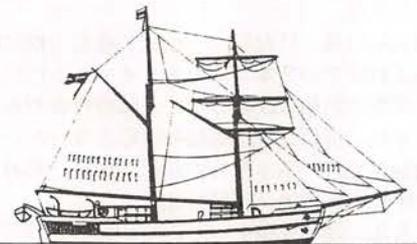
この間、明治44年と大正6年には台風による高潮のため擱座するという事故があり、昭和26年には浸水により沈座するという事故があったにもかかわらず、それぞれ修復されて今日に至っており、さらに大正12年9月1日の関東大震災、および昭和20年3月10日の大空襲には、職員、学生の必死の努力により被災を免れ、付近の住民の避難所として重要な役割を果たしています。越中島かいわいには、明治丸のおかげで2回も生



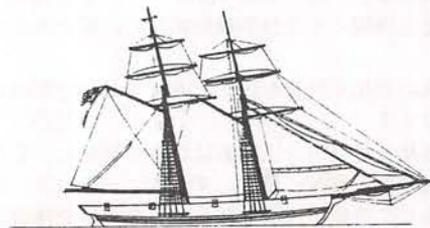
2本マスト ファア アンド アフト スクナー



ブリガンチン



2本マスト トップスル スクナー



メイントップスル スクナー

命が助かったという人も多かったのであります。

明治丸は日本に現存する最も古い鉄船の一つであります。建造は前述のとおり明治7年(1874年)であります。この頃は木船から鉄船へ、そして帆船から汽船へと移り変わった時期であります。またスクリー船が外車船にとって変わった直後の頃であったとも言えます。

1807年にはフルトンが蒸気機関を使った外車船クラモント号を完成し、1821年には最初の鉄船アーロンマレービン号が完成し、1837年にはスミスがスクリー船アルキメデス号を完成しています。そして1845年には外車船とスクリー船が綱引きをしてスクリー船が勝ったという記録があります。

明治丸について古文書を調査しているうちに、外車船で明治丸によく似た設計図が出てきました。これが最初の試設計ではなかったかと思われたいましたが、今もって真偽の程は分かりません。いずれにしろ竣工したときは補助の帆装をもった汽船で、帆装はロイドの登録によれば2本マストスクナーとなっています。しかし、当時の記録や、フォアマストが鉄製でミズンマストが木製であったこと、また、付属した帆の名称等から、フォアマストは横帆で、ミズンマストは縦帆という型のブリガンチンであったとするのが正しいようです。また、帆装は英国から日本への回航用のためのものであったようで、日本に着いてからはほとんど帆走の記録がなく、汽走が主だったようです。沿岸航海が主任務であったため、石炭庫の容積は極めて少なく、英国から日本への航海は帆に頼らざるを得なかったようで、その場合十分な航海能力を持つためには、ブリガンチンでなければならなかったであろうと、英国や日本の識者間では意見が一致しています。

その後、本学の係留練習船となってから、明治30年11月に3本マストのシップ型に改装されましたが、当時はまだ煙突は勿論、機関も下甲板に残っていたので、機関科の学生の機関実習にも使用された記録が残っております。機関科の実習は、陸上に機関実習工場が整備されるにつれて、明治丸での機関実習は少なくなり、昭和2年8月には主機関を明治丸から撤去したとなっています。3本マストに改装したときは、フ

ォアマストとミズンマストは従来のもをそのまま用い、この2本のマストの中間に新たにメインマストを樹てたものであります。しかし、その下部には主機関があったため、その主機関をまたいでゲート型の枠を作り、その上にメインマストを樹てたものであります。ですから、フォアマストとミズンマストは船底部から、メインマストはゲート型の枠の上から樹ているというようになります。

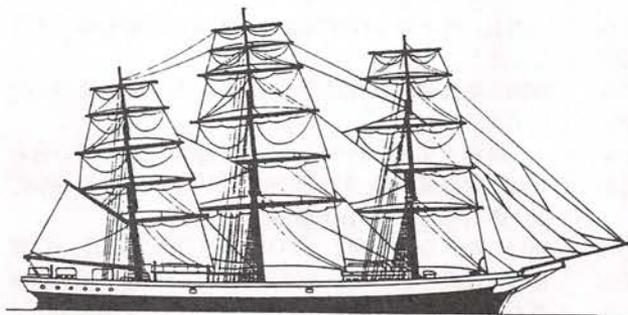
この改装のときはシップ型としましたので、フォアマストとメインマストには、下の方からコース、ロウートップスル、アッパートップスル、ゲルン、ロイヤルの5枚の横帆があり、ミズンマストには、一番下のコースのない4枚の横帆と、後方にスパンカーという縦帆がある型の帆装でありました。この型は一般的に船を英語でシップと言われるようになった如く、標準的な帆船の型であったということが出来ます。

この型ですべて練習がつづけられておりましたが、夏休暇前には手入れと台風に備えて、上級生の実習にヤードをおろすことになっていて、昭和12年の夏と推定される時期に、ミズンマストのヤードはおろしたまま、秋になってからも再びあげることがありませんでしたので、変形のバーク型となりました。これはヤードが痛んできて、入れ替えを行ない、補充がつかないまま、ミズンマストには横帆のないバーク型としたもののようであります。ただし、真のバーク型は、ミズンマストは縦帆のみで、スパンカーとその上にガフトップスルがあるものですが、明治丸ではガフトップスルがありませんから、変形バーク型と申し上げる所以です。

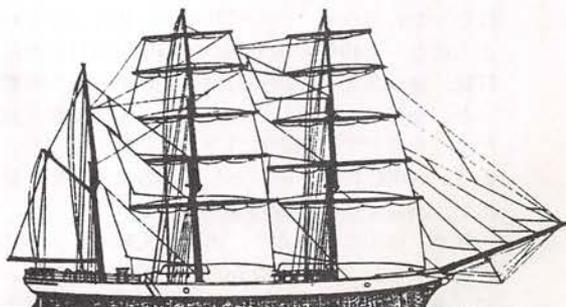
重要文化財となった意義をふりかえてみますと、つぎのような点が挙げられると思います。

- (1) 最も古い鉄船 (Iron ship) であること。  
鋼船 (Steel ship) 以前のものである。
- (2) 海の記念日制定のいわれをもつ船であること。
- (3) 世界一ともいべき海運国にしたもととなった海の子を育てた船であること。
- (4) シップ型の形を留める船であること。

現在、修復工事は文化庁、保存工事は東京商船大学が担当して工事が進められていますが、建造時のナビア造船所は既になく、明治天皇御乗船時の資料や、灯



3本マスト フルリグド シップ



3本マスト バーク

台視察船当時の資料もなく、

1. 復元は可能ならば建造時とするが、不可能ならば明治30年、商船学校に係留練習船として移管され、最も長く使用された時代の姿である3本マストのシップ型とする。
2. 保存方法はドライドック方式がよいと考えられるが、調査結果をみて決定する。
3. 使用部材は建造当時のものにするのが原則であるが、保存、維持の点も考慮して、現用のものへの変更も可能である。この場合は元の部材の一部資料保存も考える。

以上のことで文化庁および本学間の一応の合意はなり立っています。

昭和55年度と56年度の2年間にわたって、明治丸自体の現状調査が実施され、修理、復元、保存の方針が樹てられる予定です。

明治丸にはいろいろと面白い点があり、是非復元するように考慮してもらいたいと思っています。例えば、

船尾のサロンにある照明設備は、広間と各個室の境に立っている柱の上部にあって、きれいな模様のすりガラスがはめこまれていて、両方を同時に照らすようになっており、さらにローソク立ての下にスプリングがあって、ローソクがだんだん短くなって軽くなれば、持ち上がり、炎の高さはいつも同じであるようになっていたのですが、この復元や、御座所の復元、船首部外舷の唐草模様の飾りの復元等であります。

つぎに重要文化財として永く保存するには、マストヤード、リギン、ラットライン等の帆装をどのような材料を用いておけばよいか。甲板は木甲板とすると、その保存のためのよい方法はどうか、船体外板のうすくなった板の取り替えに、同じような鉄板が手に入るか等々の難問も山積しています。

これらの点を解決して、修復に取りかかれる日も近いと思いますが、私たちの「心のふるさと」である明治丸が、再び美しい姿にもどって、大切な国民の財産として保存されるよう祈りつつ筆を置きます。

## 第14回八丈島レース

レース委員長 宮坂敬三  
(FUJI III)

2艇のみ出艇!!  
結果は……?

NORCの歴史も長くなり、毎年、数多くのレースが行なわれ、その結果が Offshore に掲載される。平凡なレース、熱気にあふれたレース、また、時には、事故をともなった暗いレース等々……。我々は、その記事を読み、そのレースに参加していれば、レースを頭の中で再現し、次のレースの参考にする。また、参加していない場合でも、その展開を読みとり、非常な楽しみとなる。

しかし、今年の第14回八丈島レース程、記事にならないレースは過去になかったろう。参加申し込みは9艇であったが、当日の出艇申告は、わずか2艇、しかもレース結果は2艇ともDNS。

これが本部主催のレースであることを思うと、なにかさみしい思いをせざるをえなくなる。八丈島レースはなぜか人気ももう一つ足りない。10月に行なわれるようになった49年の第7回と、53年の第11回が最高の17艇、他はほとんどが一桁台にとどまる参加艇数であった。今年は、どのレースも全体に参加艇数が減少したような感じで、帆走委員会でも話題になったことがある。NORCのメンバーとして、各自が考え、意見を出し、議論するべき時のように思う。

さて、遠因はともかく、当日の天候は、決して絶好のスタート日よりではなかった。二つの低気圧の接近で、夜明け前迄かなりのシケ模様であったのはたしかである。午前5時頃には前線の通過で最高の風速であ

った。しかしその後、少しずつ雲も切れ、午前6時の情報では、大島の風早崎で18m/sになっていたので、楽観して家を出た。以下は当日のレース委員会の日誌である。

0730 レース本部開設。

全艇参加したとしても9艇である。キャプテンズ・ルームをやめカプセルハウで受け付けることとした。

0800 まだ誰れも来ない。どうなっているのか……。

0810 〈白鯨Ⅲ〉と〈VOLANS Ⅱ〉受付。

〈海猫〉、〈VEGA V〉参加取り消しを申し出る。〈龍飛Ⅲ〉、〈CAVOK Ⅱ〉もとりやめとのこと……。

今年のレベル・レースは、スリークォーターのみで、しかも3艇のみである。八丈島レースもシリーズに入っているのにどうしたことなのか。

雨も、時々降る程度になり、天候の回復もはっきりしてきた。

0830 艇長会議の時間になったが、もう少し待つことにする。

三崎海上交通センターに電話で気象情報を問い合わせた。大島風早崎、南々西18m/s 1005mb 曇り。剣崎、南々西21m/s 1001mb 曇り。

0850 艇長会議を開く。〈VOLANS Ⅱ〉は艇長、〈白鯨Ⅲ〉は代理であることを確認した上、形通り帆走指示書を説明した。その他、レース委員会の入手している気象に関する情報を全て伝えた。また、海上保安庁か

らの注意願ひもコピーを渡し説明した。

0855 横須賀保安部より電話が入り、本日の天候状況を考慮の上、レースを中止するよう勧告してきた。レース委員会としては独自の判断により運営しているので、レースの中止はないと丁重に答えた。

保安庁からの電話の内容も伝え、艇長会議を終了する。いつものスタート海面では、マーク打ちが不可能であり、参加艇も2艇であるため湾内スタートと決め、了解してもらった。

0930 〈白鯨Ⅲ〉、電話連絡により参加中止を申し出る。

0945 〈VOLANS Ⅱ〉、〈白鯨〉のDNSを知って、1艇でもレースが成立するのかどうか問い合わせしてきた。自分では成立すると思ひ込んでいたものの先例もないし、レース規則にも明文化されていないので、判断が苦しくなった。

大儀見副会長に電話で問い合わせ確認した上、〈VOLANS Ⅱ〉にレースは成立すると回答した。

1005 予定通り、無線のラジオチェックを行なう。

参加艇1艇になってしまった実感が不思議なくらい強く感じられた。

〈VOLANS Ⅱ〉も出場の意志は固いものの何か寂しさがあるのか色々なことを問い合わせる。相手は1艇のみになってしまった以上、運営上の問題は、当事者同志で常識内で判断すればよいと考え、参加艇の意志を十分尊重することにした。

1040 スタート時間の延長を決めた。

1140 〈VOLANS Ⅱ〉に対し、スタート時間を1230、スタートラインは、シーボニア岩壁と対岸の防波堤との見通し線と通告し、了解してもらった。

1215 スタートライン設定。

〈VOLANS Ⅱ〉油壺を出航したがスタート海面にはまだ姿を見せない。

1220 10分前フラッグを揚げる。

1225 P旗を揚げる。

1230 フラッグ降下、号笛短音一声を發し、セレモニーを終る。〈VOLANS Ⅱ〉はまだ姿を見せず。

過去にない不思議なスタート風景であった。

1300 網代沖に〈VOLANS Ⅱ〉を確認するがなかなか近づかない。

後で〈VOLANS Ⅱ〉に聞いたのだが、2ポイントNo.5で出航したが、キツイので3ポイントストームにセールチェンジをしているとき、ジブのタックがはずれてトラブルだったとのこと。

1320 〈VOLANS Ⅱ〉引き返した模様。

1355 〈VOLANS Ⅱ〉より電話あり、DNSとのこと。レースは終了した。

1400 関係各所にレース終了の報告をし、レース委員会を解散した。

皆んなで乾杯したビールが実になにかがかった。「このごろ大人になったね！ 皆んな」誰かが言った。各艇、自主的になったということなのだろうか……。

### 三浦市ヨット税廃止に

多くの議論を呼んだ「三浦市ヨット・モーターボート税」が、さる10月1日で廃止になった。これは51年10月1日から施行された時限立法で、全国でも例がなかった「レジャー船舶を新しい地方税の課税客体」とした「法定外普通税」であった。5年間のヨット実績は  
 〈調定税額〉114,437,210円 (4,725隻)  
 〈収入済額〉107,158,490円 (4,373隻)  
 〈収入未済額〉7,278,720円 (352隻)  
 〈徴収率〉93.6% 〈件数〉92.6%

三浦市の野上市長は、この結果について、「多額とはいえないまでも、税創設以来、合計1億4千3百万円の収入があったことは、市の乏しい財源を考える時、貴重なものであった」とし、「三崎マリンはじめ施設の整備と、不許可係船が皆無となり、ある程度漁業者との融和がはかられ、共存共栄が芽ばえ育ちつつあることで当所の目的を達した」と語った。

### '81 3/4 TON 全日本 LEVEL RACE

1981/10/9

レース委員長

勝呂 忠

RACE YACHT	1 st		2 nd		3 rd		4 th		5 th		TOTAL
	三宅 (×1.5)		Olympic (×1.0)						八丈 (×2.0)		
	Order	Point	Order	Point	Order	Point	Order	Point	Order	Point	
1850 VEGA - V	③	1.5	①	3 1/4	②	2.0	②	2.0	—	—	8.750 ②
2116 UMINEKO	②	4.5 <sup>1.5</sup> / <sub>4</sub>	③	1.0	①	3 1/4	①	3 1/4	—	—	12.375 ①
2113 CAVOK - II	②	3.0	②	2.0	③	1.0	③	1.0	—	—	7.000 ③

※ 5 fh (八丈レース) は3艇とも Entry せず。

# ORC会報第32号

NORC技術委員長 渡辺修治

昨年11月のORCで決まった新MarkⅢAは、極端な設計に歯止めをかけ、IOR以前の古い、耐航性の高いヨットも戦線に復帰させた。例年、斬新なデザインのコングレスの感があった、SORCへの参加艇の姿も落ち着いてきて、どれがPetersonか、どれがHollandか、一見、見分けがつかなくなった。ルールのループホールはふさがれ、レーティングとスピードポテンシャルの関係も安定してきたので、それだけ、レース本番はもちろん、レース前の競争も激烈になった挙句、計測時、チーティングによって、作意的にレーティングを下げる艇が出てきて、御存知のSORC-スキヤンダル事件のような悪い結果を招いてしまったのは残念である。

ORCの会報第32号 (Bulletin No.32) は、5月に発行されたが、昨年来のORCの決議の今シーズン中の実績と、今年度のORCへの展望を中心にして、最近の反則問題に関連し、具体的に述べている。会報を内容本意に説明する。

## 1. 簡易計測ルール (SMR)

1980年11月のORCで、簡易レーティングルールが提案された。設計競争がきびしく、金がかかって計測が面倒なIORのフリートから逃げ出した多数のヨットに、簡便な方法で、ローカルレベルのレースならIORのヨットと公平にレースができ、レーティングを出すことのできる、簡易計測ルール (Simplified Measurement Rule) をIORに追加しようという提案である。

ORCはこの提案に同意し、SMR分科会を発足させた。SMR分科会は3月中旬までにルール原案を書き上げ、ORC議長に提出した。

この原案は各国のナショナルオーソリティーに送られ、各国は、それに対するコメントを4月27日までに返送するように求められた。

ORCでの約束通り、コメント(返答)のない国はSMRの原案に賛成とみなされる。

ベネルックス、ドイツ、スカンジナビア、USAは原案そのままを承認し、フランス、イタリア、イギリスは、原則的には賛成するが、詳細はもう少し時間をかけて検討すべきである、との意見であった。

その他の国(日本を含めて)からは、ノーコメントであった。

ORCの議長は、以上の各国の反応から判断して、SMR

を今年から正式に採用することは断念し、1981年のシーズンにSMRを使ってみた数カ国の実績を調べたうえで、SMRの最終案を決めることにした。SMRはIORルールブックAppendix 2として追加される。

## 2. リサーチコミッティー (Research C)

リサーチコミッティーは、ライン計測器具によって、実艇のラインコンピューターに記憶させ、それからIORのデータを求めるプログラムを完成させた。

リサーチコミッティーの計測器具 (Yankee device) は比較的簡便なものであるが、USYRUが、MHSに使っている物は精度の高い高級品である。ITCは、IORのレーティングを出す目的に対して、計測器具の精度はどの程度でいいか調査のうえ、仕様をきめる。

1982年のIORレーティングは、適切な計測器具によって得られたライン計測から導き出されるようになることが期待される。

## 3. ITC (国際技術委員会)

最近生じた、計測上の反則問題に鑑み、ITCはヨットを浮揚状態で計測する際に、必要な正確さについて再検討を行なった。

### A) タンクの内容

ルール202.2. Iは、タンクの内容は、レーティングが最大になる状態にする必要がある、と書いてある。そしてガイドラインとしてFGSから後方、0.65LBGの点より後方のタンクは満タン、前方のタンクは空にすべし、としているが、もっと厳密なルールが必要で、ラインズをコンピューターで解析して研究する必要がある。

### B) 装備品 (Equipments)

ルール202.2は、浮揚状態の計測のための積入品の準備について書かれているが、装備品のチェックリストの型式で書かれている方が一層明解となり、均一化に役立つと思われる。

### C) 真水中での計測

レーティングを下げる目的で、わざわざ真水中で計測するのは、もちろん、ルールの精神に反しているが、止むを得ず真水中で計測しなければならない場合もある。冬の場合は、比重の差による修正式を用いることにしたい。

その準備のために、各国の計測責任者は、計測場所の海、真水の比重をITCに報告してほしい。

ITCは、ヨットの計画水線面積と $L \times BWL$ の比を、ライズをコンピューターで解析することによって調査する。

#### D) バラスト

インサイドバラストは計測時は船体に固定し、その後移動したら、必ず再計測をうけ、レーティングは新たに計算しなければならない。

### 4. その他のITC関係のトピックス

#### A) 新Mark III A

今年から発効した、新Mark III Aは、ITCの調査の結果、満足すべき状態で働いていることが分かった。新Mark III Aは、1980年12月末までに進水したすべてのヨットをカバーする。Mark III Aは、IOR Mark IIIと一体のルールで、一つのヨットがMark IIIとIII Aの二つのレーティングを持つことはあり得ない。一つのヨットに対して、IORのレーティングはただ一つである。

#### B) SV値

オランダのDelft大学では、コンピューターによってSVを求め、現在のSVと比較を行なった。

その結果、SVの計算には「beam depth factor」(幅深さ係数)を導入する必要があることが分かった。しかし、ITCとしては、先に改正した、TRの公式の影響が消化されたあとで、取り上げることにした。

#### C) 吃水修正

MHS (USYRUのMeasurement Handicap System)の中のVPP (Velocity Prediction Programme)では、ヨットの水線下横断面積と、キールの深さの関係を取り入れているが、同じ考え方で吃水修正を検討する。

#### D) Modified Hull Date

ITCは、ルール110.3の最後の文章を次の通り解釈する。

「キャノーボデーの定義。

センターラインに向かって連続しているヨットの船体の表面が、キールやステグの付近で、カーブが反曲する点までをキャノーボデーとする。」

キールを修正する場合、0.125 Bのバトックラインから外側の変更は認められない。

ステムヘッドから、0.75 LOAの点より後にあるステグの修正は、0.04 Bバドックラインより外側の修正は認められない。

以上の制限の下で、ヨットの船型を修正する場合、Revalidating Authorityの許可をもらったなら、計測者は、上記のキャノーボデーの範囲を、修正前と修正後計測して、ルールに違反していないことを証明しなければならない。

### 5. ルールの解釈 (チーフメジャーによる)

#### A) 解釈 No.6

ルール1108.1, Division 3のヨットのDLFAを計算する場合、BDRは0.98より小さくはとらない。(BDRのリミットは1.0ではない)

#### B) 解釈 No.7

ルール110.3のModified Hull Dateの日付けは、陸上での船体の再計測が終了した時点とする。

ルール848.2, トップバテンの長さBL1は、メンソルのガースペナルティーがある場合でも、 $0.10E + 0.305(m)$ 以下でなければならない。

## 〈お知らせ〉

### 諸磯湾における諸磯南防波堤工事

神奈川県東部漁港事務所から、三崎漁港区域内の漁港施設整備拡充のため、次のとおり公共事業を施行するので、工事期間中に同湾を航行の際は、工船用船舶等との事故防止および安全確保に留意して利用するよう、通知がありましたのでお知らせします。

工事名 昭和56年度三崎漁港修築事業諸磯南防波堤工事

工事期間 昭和56年10月1日から57年3月31日まで

工事箇所 別図のとおり

その他 諸磯湾水域でのアンカーリングおよび帆走等は行なわないこと



## 第一回

函館湾 オープンヨットレース  
「西武カップ」MORO, MORO

実行委員長

北海道ヨット協会理事長

上河睦美

西武の〈シナラ〉号が函館にやってくるらしいと耳にしたのは、今年も春まだ浅い頃のことであった。

1927年（昭和2年）に英国で建造されたというから、私より1歳年上になる。艇長約100フィート、125馬力のエンジンを搭載した、100トンのガフ・ケッチのヨットの来函は、北海道ヨット史上初めてのことであり、その実現を心から祈った。

大、小のクルーザーが、本州一周の途中に、また、関東から小樽へクルーザーを海上輸送する途中に、函館港内のポンドに寄港し、もやいを取ることは、年間を通じて数回あるが、100トンのヨットでは到底もやうことはできない。何とか着壁できる岸壁を見付けなければいけないと、函館市港湾部の木下氏にお願いし、一応万代埠頭を予定してもらった。水も必要であろう、〈シナラ〉の舷の高さと岸壁の高さの差をどうしたらよいか、防舷物にはどんなものがよいか等、いろいろと配慮いただいた木下氏の厚意に対して感謝の意を表すものである。

5月にはいつてから、この話は具体化されてきた。函館西武の斉藤店長、入江外商部長、そして、今回のレースの影の立役者、八重樫課長とも初期的な打ち合わせが行なわれた。そして、6月12日の夜、函館国際ホテルのロビーでの会見である。西武の志村氏、高木氏をはじめ、初めてお会いする方々ばかりであった。〈シナラ〉を含めて行なう簡単なレースを考えて臨んだ私は、クルーザーの仲間である片岡、米山両氏に声をかけて出席を願った。都合により米山氏は参加できなかったが、話はずい分と違っていた。クルーザーだけのレースではないようである。初めてお会いする関係上、思い切った話もできなかったが、唯一人、神奈川県連の貝道氏（兄）が同席されていたことは、話をスムーズにした。彼とは、国体の審判として、何度も仕事を一緒にさせてもらい、お世話になった仲であり、西武の高木氏は貝道氏の後輩であるということであった。

予定としては、9月中旬の飛び石連休をねらったのレースである。その間〈シナラ〉は函館に置くというのである。〈シナラ〉を本部船とし、数多くのヨットを参加させ、大規模な（今まで行なったことのない）

ヨットレースを考えているというのである。私達は予想もつかずびっくりしてしまった。しかし、その時期はちょうど滋賀国体の期間と合致し、1週間繰り上げることが上策であることを私は提案した。その席では、〈シナラ〉の予定もあるので、一応帰ってから返事をするということになったが、後日、9月5日～8日までの間、〈シナラ〉を函館港内に置くという返事をいただいている。

6月に入ってから、レース当日までの4カ月間、準備のための会合が繰り返され、実行委員会が生まれ、このレースを、実行委員会が主催することも決まった。実行委員会の都度、東京西武より、何人かの方々が来られ、相談の中にはいられたということは、如何にこのレースのために、西武が力を入れているかが伺えるのである。

会議が進むにつれて、話はだんだんと大きくなり、クルーザーのレースはもちろんのこと、ディンギー、ジュニア、ウインドサーフィンのレースも同時に行ない、コミッティーボート（モーターボート）10艇も借り出し、しまいには、ヘリコプターまで飛ばすというのである。正直いって私は「これはたいへんなレースを引き受けてしまった。しかし今さら引き下がることもできない。成功させなければ、西武には申し訳ないし、函館のヨットは物笑いになる。何がなんでも成功させなければ」という、闘志がふつふつと湧き出て来るのを覚えた。

実行委員の方々、西武の方々は実によく動いてくれた。レース海面の上磯漁業協同組合の海面使用同意書に、組合長の印をもらうのが第一歩である。その印がもらえなければ、これからの仕事は進めない。印をもらうため4日間も通いづめ、米つきバツタのように頭を下げ、腹が立っても表面に表わさず、とうとう印を押してもらった柴田君、西武の八重樫課長と青函局等フェリー6社に行き、話をつけて来てくれた田畑君、その他いろいろ実行委員の方々も動いてくれた。優勝カップこそ、苦勞された君達に捧げたい。

その頃南北海道ヨット連盟では、「昭和64年の北海道国体のヨット競技を、ぜひ函館で実現しよう」という

運動の真最中であった。それ等の運動を推進している方々は、国体誘致のことでいっぱいであろうということから、実行委員よりはらずしてもらった。

実施要項もまだきちっとできていない7月10日、突然私は原因不明で倒れ、意識混濁の状態が、約10日続いた。実行委員長が計画半ばで倒れたのであるから、各委員の方々の心配は大きかったと思う。しかし、入院先の病院に実行委員の仲間を呼び、意識混濁の中でもいろいろと指示を与えていたそうである。私は寝てはいられなかった。病名は、外傷性クモ膜下出血の疑いであったが、CTスキャン、脳波、脳血管撮影を何回か繰り返して検査しても、これという原因は出て来なかった。お陰をもって、予想より早く、2週間で退院できたことは幸いである。勤務先の院長より、1週間の自宅療養を命ぜられた。この1週間は、勤務先よりタイプライターを持ち込み、朝から夜遅くまで、ヨットの仕事をし、3週間の遅れをいっぺんに取りもどし、相当仕事を進めることができた。海軍時代に「倒れてのち止まず」といわれた精神を実行したのである。

大会実施要項、参加申込書、記録用紙等も作り、大会当日の競技役員の配置もできた。東京では、〈シナラ〉の回航日程、ポスター、プログラム、選手会と表彰式パーティーの内容等が、志村、高木、佐藤、加藤氏等により進められていた。大会実施要項の中に「アマチュアヨット愛好者であれば、誰でも参加でき、ヨットライフを十分に満喫できるような、本格的で楽しいヨットレースを、今後北海道ヨット発祥の地函館に定着させ、毎年このヨットレースを定期的に開催する」という精神をとり、名称も「第1回函館湾オープンヨットレース・西武カップ」とつけられた。大会会長には、医療法人富田病院富田院長（北海道ヨット協会会長）になっていただき、副大会会長には、川村造船鉄工所川村社長（南北海道ヨット連盟会長）と、函館西武斎藤店長とになっていただいた。そして、南北海道

ヨット連盟が主管することも決まった。

できるだけ多くの選手に参加していただくということから、レースの運営にはヨット関係者はできるだけ少なく、西武の方々、各方面からの応援を得ることになった。私の勤務する医療法人富田病院からも、女の事務員6人が手伝ってくれたのである。全員一生懸命努力してくれていた。一生懸命ヨットをおぼえてくれた。

参加申込期限が競技前日の選手会までとしたためか、レースの2日前までの集計では、10人程度の参加者であり、頭初私が考えていたせいぜい30~40艇ということに心配が出てきた。台風15号も来ており、9月1日に母港シーボニアを出港した〈シナラ〉も途中で待機していて未だ到着していない。私はあせった。もしかしたらレースに〈シナラ〉が間に合わないとも考え、代替えの本部船も考え、道南石油中野社長（南北海道ヨット連盟副会長、本レースの本部長）の厚意にすがり、約100トンのタンカーを準備した。〈シナラ〉が間に合ったとしても、陸より遠く離れたエリアでのレースのため、ジュニアや疲労した選手の休み場所として、アンカーリングしてもらうことも、二段構えで考えていた。あとは、〈シナラ〉の無事到着と、レース当日の好天を祈るだけであった。

明けて9月5日、午後6時からの選手会は、函館国際ホテルで行なわれた。その時点で〈シナラ〉はすでに到着し、受付を通る参加選手はぞくぞくと集まり、前日までの私の心配はいっぺんにふっ飛んでしまった。選手会の席上、刻々と通知を受ける登録参加選手の数がふえ、最終的には、船の数122艇、登録参加選手数、193名と報告された。運営の者も入れると、約260人の人達が、〈シナラ〉を中心に、函館湾に集合したのである。神奈川よりの貝道氏兄弟、東京よりの函館出身者の亀谷氏、そして、岡田、武市、金指氏等々も加えて多くのヨットマンが集まった。台風一過の好天に恵まれた9月6日、〈シナラ〉を本部船として、今までにな



い大規模ヨットレースが、函館湾で繰りひろげられたのである。

上磯沖に設置された二つのエリアで、小型艇とジュニア、ウインドサーフィンに分かれ、各種目2レースずつ行なった。クルーザーは、函館漁港沖をスタート、函館山をクリアし、大森浜に設置されたブイを折り返してフィニッシュする、約13マイルのコースでレースが展開された。

このレースの後半、風が強くなり、DNS、DNFが多く出た。(シナラ)上の海上保安部の救難課長は、私にレースの中止を申し入れてこられたが、私は続行させた。結果はノーレースにならなかった。それに人身事故がなかったことは、何より幸いであった。ウインドサーフィンのエリアだけを別にしたが、競技規則を理解していないレーサーも多く、コースも満足に理解していない者もあった。しかし、台風の影響で、他水域では、9月6日に繰り下げられたレースの重複もありながら、条件の悪い中でこれだけのヨットが集まってくれたことに感謝している。それに加え、(シナラ)という大看板があったことも事実である。

今回のレースは大成功であったと評価する者は少なくない。しかし、運営面での不手際が、各所に見られたことも認めなければいけない。せっかくの厚意と善意によってとられた、ジュニアの艇を、レース海面から浜に運ぶ際、タンカーを利用したが、ヨットを知っている者をつけることができず、ジュニアのOP新艇4艇に破損をさせてしまったことは申し訳なかったことである。この4艇について、服部造船服部社長の厚意により、直して下さったことには頭が下がる思いである。予想以上の参加艇に、エリアを変えても、10分遅れのスタートをさせた発着係はたいへんであったろうと思う。

はなばなし表彰式が終わったあと、私は病後でもあり疲れを感じた。大成功の影には、きつとつらい思いをさせられた仲間達が勢いたと思う。水路救助で

苦勞され、一人もの人身事故者を出さなかった山本、乙部の両君。そして、この原動力となったモーターボート10艇をまとめてくれた一映マリーナの和高先生。記録部長の立場でありながら、手不足をカバーしようと、一日中コミッティーボートに乗っていた中島君。そして、それを(シナラ)の上で記録をまとめた記録副部長の野田君。予想以上の混戦をみごとにさばってくれた発着部長の小嶋君。審判副委員長として、常に貝道委員長を補佐し、張りつめた気持ちで一日中コミッティーボートに乗り込んでいた石井君。競技委員長の私を補佐し、絶えずレース艇に気をくぼり、ハンドマイクをはなさなかった運営委員長の亀谷君。コミッティーボートの集約と掌握を常に考え、ハンドマイクで連絡を取っていた井部君。等々みなこれからの函館のヨット界を背負っていく友であり仲間達である。そして、西武流通グループの志村さん、高木さん、佐藤さん、加藤さん、米林さん等々の大きな仕掛けと援助があったればこそであり、遠く青森、東京、札幌、小樽、室蘭よりの参加選手の方々、また近くでも、桧山江差、戸井方面に加え、函館ヨットマンが多数参加してくれた、友情の絆の太さが身に染みてくるのである。

第1回のレースは終わった。今より第2回の始まりである。回を重ねて行く度に、参加するみんなが満足できるレースにしていきたい気持ちでいっぱいである。

2回目からは、日本初の北回りクルージングレースを夢みている。シーボニアをスタートしたクルーザーが、函館港祭り(8月1日~7日)の最中に、次々とフィニッシュし、そして、一万人パレードにヨットのダシを囲んで、全選手が一緒に踊りまくって、一夜を明かし、次の日に第2回のオープンヨットレースという形もよいのではなかろうか。



第1回 函館湾 オープンヨットレース  
「西武カップ」クルーザー総合成績表

所属	セール・番号	艇長	着順	所用時間	修正時間	得点	順位
藤沢	J-24・1940	金指	3	3:11:35	8918	1	1
函館	Y26・ニックス11	和泉	2	3:10:14	8921	2	2
青森	2177・シンドバッド2	矢原	1	3:01:30	9090	3	3
函館	Y21・と き	片岡	8	3:24:25	9236	4	4
函館	N260・けいこ	米山	4	3:23:54	9270	5	5
函館	6969・スキューワール	加藤	7	3:26:11	9403	6	6
函館	1115・サンクス2	佐藤	6	3:25:56	9485	7	7
函館	B321・勸進丸	森	9	3:29:20	10055	8	8
函館	1801・さむらい	竹田	5	3:25:15	10347	9	9
函館	NZ26・ヘガサス2	佐田	10	3:42:03	10423	10	10
函館	BW24・臥牛	荒山	11	4:09:15	12006	11	11

第2回函館湾オープンヨットレースにも、ぜひ全国のヨットマン諸君の参加を望んでいる。友情によって大成功した第1回函館湾オープンヨットレース・西武カップに乾杯して筆を置く。ありがとうございました。

ウインドサーフィン総合成績

所属	セール番号	選手氏名	第1レース	第2レース	得点	順位		
函館	111267	坂 勇二	1	3	4	1		
函館	254456	伊藤 薫	2	2	4	2		
札幌	154504	佐藤正二郎	4	1	5	3		
札幌	112614	庄司 敬悦	6	5	11	4		
札幌	111453	須川 靖	9	6	15	5		
函館	113447	近藤 祐司	3	DNF	36	39	6	
札幌	250010	小泉 了一	7	DNF	36	43	7	
戸井	116833	加藤千州雄	8	DNF	36	44	8	
函館	116411	横島 仁	10	DNF	36	46	9	
桧山	101110	斉藤俊幸	12	DNF	36	48	10	
函館	253040	加藤 明	13	DNF	36	49	11	
札幌	252734	上河 徹	14	RET	36	50	12	
函館	252849	山本 富彦	15	DNF	36	51	13	
桧山	875	外島 正浩	16	DNF	36	52	14	
函館	112666	中谷 豪志	17	DNF	36	53	15	
函館	254300	小林 博	18	DNF	36	54	16	
桧山	104934	中島 修一	19	DNF	36	55	17	
函館	748	原子 秀康	20	DNF	36	56	18	
函館	250139	福土 雅夫	21	DNF	36	57	19	
函館	253950	松岡 優	22	DNF	36	58	20	
札幌	154644	吉田 善吾	23	DNF	36	59	21	
函館	98432	阿部 洋	DNS	36	DNF	36	72	36
函館	256650	上谷 誠志	DNS	36	DNF	36	72	36
函館	251345	野呂 信詞	DSQ	36	DNS	36	72	36
函館	150085	新岡 孝利	DNS	36	DNF	36	72	36
桧山	104233	小林 重幸	DNS	36	DNF	36	72	36
桧山	112621	中川 正直	DNS	36	DNE	36	72	36
函館	108178	宮田 孝行	DNS	36	DNF	36	72	36
函館	128964	梅津 透	DNS	36	DNF	36	72	36
桧山	528	菊地 和広	DNS	36	DNF	36	72	36
函館	—	新田 厚	DNS	36	DNS	36	72	36
桧山	—	辻 巧	DNS	36	DNS	36	72	36
桧山	—	辻 希良	DNS	36	DNS	36	72	36
函館	—	渡辺 和広	DNS	36	DNS	36	72	36
函館	—	長谷川 篤	DNS	36	DNS	36	72	36
函館	—	岩谷 正美	DNS	36	DNS	36	72	36

ジュニア(OP) 総合成績表

所属	セール番号	選手氏名	第1レース	第2レース	得点	順位		
函館	1235	桜井 啓介	1	1	2	1		
小樽	1144	村上 友一	2	4	6	2		
函館	1145	藤村 勝信	3	3	6	3		
函館	1147	田原 徳之	5	6	11	(中)4		
小樽	624	葛西 就二	6	5	11	5		
函館	1146	久保内 太郎	4	11	15	6		
小樽	882	谷口 智彦	7	10	17	7		
小樽	622	菅原 陽介	10	9	19	8		
小樽	1143	宮永 烈雄	17	2	19	9		
函館	938	杉村 善一	9	13	21	10		
函館	9	石黒 晃睦	13	16	29	11		
小樽	1136	竹之内 洋人	21	8	29	12		
函館	210	杉村 拓也	18	12	30	13		
小樽	626	小原 慶彦	DNF	24	7	31	14	
函館	83	北村 文子	8	DNF	24	32	15	
函館	212	阿部 真也	20	14	34	16		
小樽	625	内田 敦一	12	DNF	24	36	17	
函館	935	吉田 允	14	DNF	24	38	18	
函館	937	輪島 伸男	DNF	24	15	39	(中)19	
函館	211	千葉 亜由子 石黒 博子	16	DNS	24	40	20	
小樽	874	宮永 貴憲	DNS	24	DNS	24	43	21
函館	939	山下 啓司	DNS	24	DNF	24	48	22
函館	10211	池田 邦博	DNS	24	DNS	24	48	22
函館	602	藤村 幸樹	DNF	24	DNF	24	48	(中)22

ジュニア(トッパー) 総合成績表

所属	セール番号	選手氏名	第1レース	第2レース	得点	順位
函館	13439	宮前 理香	1	2	3	1
函館	17594	桜井 隆一	2	1	3	2
函館	13447	山口 誕人	3	4	7	3
函館	1504	井ヶ田 嗣治	4	3	7	4
函館	17609	福島 昇	5	6	11	5
函館	14396	上田・佐藤	6	5	11	6
小樽	18415	宮永 尊文	DNS (ゲート不通)	DNS (ゲート不通)	14	7

## ディンギー総合成績表

所属	セール・番号	選手氏名	第1レース	第2レース	得点	順位
函館	レーザー・98891	高松 薫	1	1	2	1
小樽	レーザー・98859	鮫島 伸雄	2	4	6	2
函館	レーザー・19332	三浦 隆	4	5	9	3
小樽	レーザー・66001	島田 重司	5	6	11	4
函館	470・J1251	鈴木 敏明・奥山 智美	11	2	13	5
函館	レーザー・72717	寺井 清	7	8	15	6
函館	レーザー・53046	金盛 明	9	7	16	7
小樽	レーザー・23712	北川 哲	3	17	20	8
室蘭	レーザー・66011	山岸 英明	8	15	23	9
函館	470・J 579	伊世 亮・石川 公司	14	9	23	10
函館	470・J1745	小川 智清・渡辺	13	13	26	11
函館	シカール・2538	屋代 光一・千葉 昭治	12	16	28	12
函館	シーホッパー・5099	亀谷 雄郎	10	19	29	13
函館	レーザー・41606	田中 清俊	DNF 45	3	48	14
函館	レーザー・83703	小出 隆一	6	DNS 45	51	15
函館	470・J 572	小野 俊英・佐藤 香織	DNF 45	9	54	16
函館	レーザー・88154	徳永 裕司	DNF 45	11	56	17
函館	スナイプ・1	落合 史治・木村 裕志	DNF 45	12	57	18
函館	テール 14・59	細見 英二・菊地 俊郎	DNF 45	14	59	19
函館	シーキャブ・217	村岡 達司	15	DNF 45	60	20
桧山	テール 16・21	岡 茂男・赤石 喜平	DNF 45	18	63	21
函館	スナイプ・2366	大山みゆき・対馬 久恵	DNF 45	20	65	22
函館	ウインドコール・408	木村 明	DNF 45	21	66	23
函館	シーボーン・114	芹沢 良通・柄沢 太	DNF 45	22	67	24
函館	ヤマハ 13・534	西野 宏明・小山田恵美子	DNF 45	23	68	25
函館	シーボーン・18	平川・大石・植松・山本	DNF 45	24	69	26
函館	シーマーチン・87	伊藤 勇昭	DNF 45	25	70	27
南茅部	シーマーチン・451	畠山 一文	DNF 45	26	71	28
函館	シーアルコン・24	田辺 恒・伊藤 聡	DNF 45	DNF 45	90	45
函館	ミニホッパー・1511	水沢栄二郎	DNF 45	DNF 45	90	45
函館	シーホッパー・6437	下斗米秀夫	DNF 45	DNF 45	90	45
函館	シーマーチン・363	藤村 美緒	DNF 45	DNF 45	90	45
函館	レーザー・33354	加賀谷光則	DNF 45	DNF 45	90	45
桧山	シーホッパー・1959	木村 秀喜	DNS 45	DNF 45	90	45
函館	テール 14・253	鈴木・上井・市川	DNF 45	DNS 45	90	45
函館	ヤマハ 13・535	藤元 正明・吉田 義弘	DNF 45	DNS 45	90	45
函館	レーザー・83714	林 聖	DNF 45	DNS 45	90	45
函館	470・J 119	橋本 直樹・森 尚美	DNF 45	DNS 45	90	45
函館	470・J1742	沢田 寿彦・津田 信司	DNS 45	DNS 45	90	45
桧山	アクト 14・26	小町 隆明	DNS 45	DNS 45	90	45
函館	テール 12・618	石黒 博雄	DNS 45	DNS 45	90	45
桧山	シーホッパー・1035	渡辺 正	DNF 45	DNF 45	90	45
桧山	シーホッパー・6271	藤田 恭彦	DNF 45	DNF 45	90	45
桧山	シーホッパー・6238	工藤 博	DNF 45	DNF 45	90	45
スタート時刻			10:20	13:40		

## ●外洋帆走指導普及講習会●

船舶振興会補助事業

### 松山報告

松山ヨットクラブ 松末充人

### JOR計測委員の講習会を開く

私達のクラブが生まれたのは今から7年程前になる。誰からともなく自然的に生長し、現在に及ぶ。だから当クラブには「ヌシ」と呼ばれる者がいないのである。本年をもってクラブに属する艇はミニトナーからスリークォータートナーまで計25艇、クラブ員数は60名。比較的運営しやすい所帯人数である。そのせいか、クラブ活動は充実しており、次から次へと新しいスケジュールを計画中である。今回の講習会も、次第に増えつつあるそういう家族達の要望（グチともいう）に対処するため、NORCの方から歌田氏を招き、クラブ員の中から4人を選出し、受講するという、クラブ行事の一環として企画したわけである。その際、松山ヨットクラブの良きライバルであり、また、優しい教師でもある広島フリートからも二人の参加があり、合計6人の講習会となった。日程は次のとおりである。

去る8月29日(土)の午後より市民会館の会議室にて、夜10時までミッチリと講義。(受講した者には一週間程前より歌田氏から与えられた予備知識の家庭学習を強いられていた)会場に弁当を持ち込んだの熱心なる講義である。

翌30日(日)は0900よりハーバーに集合し、実際にヨットの計測をする。そして午後からは会場を近くの公民館に移し、セールの計測を夕刻まで行なう。

非常にハードスケジュールな講習ではあったが、6人ともまるで歌田氏の催眠術にでもかかったかの如く、熱心に最後まで受講することができたようである。皆さん暑かったですよ！ 御苦労さんでした。

当クラブのレーティングは、毎年1回、年度末の総会を開いた際に決定しているのだが、その都度、異議の申し立てがあり、今だかつて理事側が提出したレーティングが一度で承認されたことがないのである。(それは嫌悪なムードではないが)良く言えば、それだけ会員がヨットの走りに関心を持っていると言えないこともないのかも……。生まれてまだ10年にならない当クラブにとって、JORを全面的に採用することは困難ではあるが、ヨットライフを楽しむ目的で新規に入会する方々のためには、独自のレーティングを残しておく、シビアーなレース派にはJORを中心に対処していく予定である。

まだまだ発展の余地がある当クラブにとって、今回の講習会は非常にタイムリーなものであり、今後のクラブ運営にとって計りしれないプラスになるものと確信している。当クラブには、NORCの会員が決して多くはないが、このような行事を企画することが出来たことをNORCの皆さん方に対し深く感謝し、敬意を表する次第である。

今後とも、松山ヨットクラブに御支援、御指導の程よろしく御願います。

### 我が松山ヨットクラブ

松山の松の木が枯れつつある。西の方より年々、次第に迫り来る「松枯れ病」のせいです。夏目漱石の「坊っちゃん」にも出てくる松山近郊の瀬戸内に浮かぶ小島の松もすっかり枯れてしまった。先日のニュースでは、松山城の松がその影響を受け始め、市当局は枯らしてはならないとヤッキになっているとも報じていた。経済不況といわれる昨今、あまりうれしくないニュースばかりです。

松山といえば、松山城、道後温泉(近くの某うどん屋のうどんは最高ですぞ)、漱石の「坊っちゃん」、漂泊の俳人山頭火の愛した町、正岡子規……など、その他にも多々ありますが、なんといっても私達ヨットマンにとっては切っても切れないのが瀬戸の海でしょう。世界でも屈指の素晴らしい景観の中で私達はクルージングやレースを楽しんでいるのです。

さて、そんな環境の中で当クラブが生まれたのが7年程前のことです。当時20歳代の独身だったヨット連中が集まり、結成したのですが、今では彼らも「良きパパ」になっております。クラブの定例レースは毎月第三日曜日と決めていたはずが、今年より6月のみ第二日曜日に変更しました。その理由は小学校の「父親参観日」のためだそうです。当クラブも成長したということでしょうか、なんとも笑えましい限りです。そんな連中が、これといった特別な会員勧誘もせず、極く自然に現在のクラブに育て上げていったのです。

現在では会員数60名、所属艇25隻になり、毎月のク



施設の子供達を招き瀬戸内海の島へ招待クルージング

ラブ行事にはそのほとんどが参加しております。ただ、残念なのは、女性会員がタッタの2名であるということです（なお、彼女らの年齢は不詳）。

クラブ所属艇の内訳は、 $\frac{3}{4}$ トンが1隻、 $\frac{1}{2}$ トンが7隻、 $\frac{1}{4}$ トンが6隻、 $\frac{1}{8}$ トンが11隻で、実際のレースには、そのうちの15隻程度がコンスタントに出場しています。松山市内から海面まで車で15分程と非常に恵まれた環境にしてはヨットの歴史が浅く、クラブ艇以外のクルーザーを含めても、せいぜい50隻程度です。この原因はやはり「港」にあり、他の地区と同様こちらでもヨットの泊地には苦勞している。対外的なレース



施設の子供達と海水浴を楽しむ

を企画しようとしても、ハーバー問題で常に座礁してしまい、今だ実現されていません。

クラブ員の中でレースの好きな連中は、徳山とか別府、広島はもちろん徳島あたりまで「遠征」に行ったりもしていますが、その成果はマアマアのようなものです。瀬戸内をはさんで向かい側にある広島フリートには、レースのたびにお世話になり（毎回、賞をドッサリ松山へ持って帰ること）スママセン。また、ヨットクラブの良き先輩として日頃から指導して頂いております。そして徳山フリートの瀬川さん達にも当クラブ運営の事等で様々なアドバイスを受けたり、当クラブは、正式なNORCのフリートではありませんが、周囲のヨットクラブには大変お世話になっております。今後ともヨットを通じて友情の輪を広げてゆきたいものです。

当面のクラブの目標としては、「ハーバー建設の要求運動の推進」と「対外的なレースの開催」です。前者の場合は、何年後に実現するかもしれないが、次の世代のためにも我々が努力しなければならないことの一つであり、後者の場合は、近い将来に実行出来そうですが、それには今以上にクラブ全員のチームワークが必要です。ヨットを通じて海（瀬戸の海と言えども時化ると恐いのですゾ！）を愛する人と人が知り合っただけで出来たクラブ。そんなクラブをいつまでもいつまでも大切に育ててゆきたいと思っています。松山ヨットクラブをよろしく！

## 内海だより

### NORC須磨 フリートニュース

内海支部 浮田尚子

NORC須磨フリートニュースが8月に発足しました。おっかなびっくりでスタートしましたので、少々のフライングは目をつむって、リコールをかけないで下さい。不定期ではありますが、続けて行きたいと思っています。よろしくお願致します。

NORC須磨フリート事務局

〒651 神戸市中央区御幸通り1丁目2-3

興進ビル 芦田会社事務所内

TEL 078-251-5585

#### ●NORCのメンバー艇を歓迎しよう

役人が仕切っている須磨ヨットハーバーは、他フリートから見ると冷たい仕打ちが多いとよく聞かれます。  
「おねげえしますだお役人様」  
「だめ、だめ、……絶対だめ!!」

とかく役人はだめという言葉しか知らないのでは？  
いえ……、知っています。都合のいい事は沈黙という事です。須磨ヨットクラブにも協力をお願いしたら？

会長がハーバー管理者の神戸港振興協会の部長ではねえ……。NORCの会員として出来るかぎりの歓迎をしようではありませんか。

どこでお世話になるかわかりませんよ！

#### ●蜘蛛が巣を張りました

港口近くまで張っています。県の水産課のお役人「そんな近くまでは許可していない」。「それじゃ見に来て下さい」。「そんな時間はない」。「車でお迎えに行きますよ」。「だめ!!」。NORC会員諸氏、十分に注意しましょう。話してわかる相手ではありません。!!

#### ●「小田氏、第三位」

新聞等で詳報のとおり、須磨フリートからただ一人の太平洋シングルハンド・ヨットレース参加者小田氏

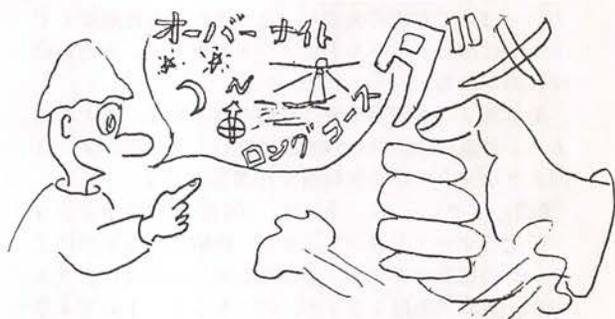
は、無事、フィニッシュされました。会員一同、心からお祝い申し上げます。

●魚つり禁止

オールドレーサーにとって、一パイ飲んで、昔はなあぐと始めるその当てが、あぶったいかであってもいいのだが、沖で釣り上げた季節の魚であれば、もういうことはない。

「昭和45年制定兵庫県条例」お役人様のお定めにより、動力船による魚つりを禁止する。山田漁業組合長談、忘れた、これから徹底的に取り締まってもらうぞ!!

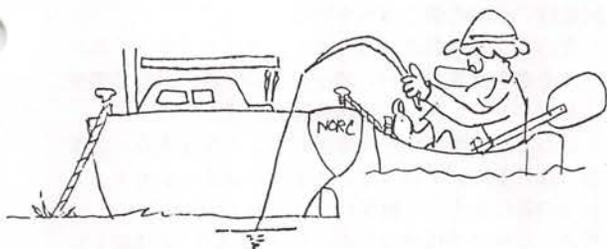
「テンダーから釣ればOK!です」 NORC水産部長談。



お役人ですが。

須磨ヨットクラブ定例レース、NORCの会員も多数出場、今回は風のいい季節なので、オーバーナイトセールで、ロングコースとしよう委員全員一致で決定!! 「だめ! だめだめ、絶対だめ! あぶないから絶対だめ! 会長命令において絶対だめであるぞ!!」。もっと実力が出来なければだめらしい。

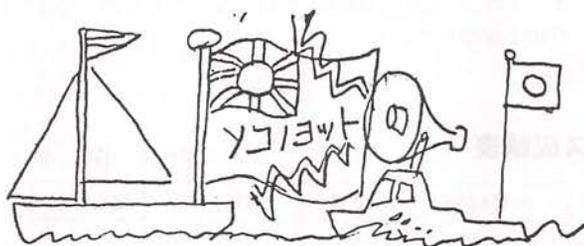
「他のフリートにて修業して来てはいかがですか!!」



●NORCのエンサイン旗を掲げましょう。

チョット練習といった時でも、会員同志、エンサイン旗を掲げて挨拶しましょう。

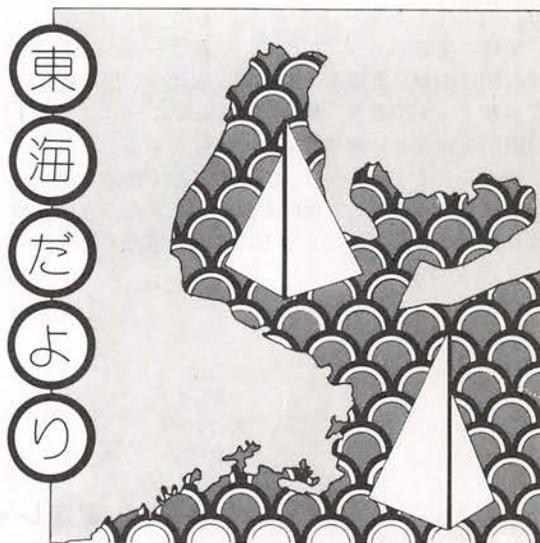
「おいこら! 免許もっているか!! こちらはお上の船であるぞ。おそれ多くも、この日の丸を見よ!」 須磨沖でちよくちよくこの手が暴れ回っているとか! 会員諸氏もエンサイン旗を掲げて、「この旗をなんと心得る。NORCの旗なるぞ! 水をよこせ!!」



●ヨットレース運営について (寄稿)

ヨットレースに出場する人が、あれこれと物言いをつけることはよくあることですが、それも自分が世話をする立場になると、その苦勞がわかるものです。しかし、レースに間接的な人が、右左と指示をしてそれに素直に従わなければ……、と圧力をかける(暗黙の場合もある)ことがあります。

その代表的なものが海上保安部、神戸市港湾局等の



東海レース

〈ナチ〉

艇長 二村昭治

夜6時のスタートで海面に出てみれば、かなりの強風でヘッドセールを何にするかまよった。そこで他の艇の様子を見れば、各艇ともまよっているみたいだ。我が艇は、No1にフルメインでスタート。やはりかなりの強風で、ウェザーが強く、ラシットをにぎる手は

力いっぱい非常に大変だった。それでも野島近くでトップに出た。セールチェンジをトラブり、また他の艇にぬかれる。

風は20ノット前後でかなり重たい。No.2でも大変である。神島の北側はいつも波の悪いところだ。2、3回大きな波を受けて全員頭から潮をかぶる。上には、〈美濃〉、〈セレーネ〉、下には、〈朝鳥〉というポジションで次のマークをさがす。まず、桃取の灯を見つけてマークの灯をさがすが、なかなか見付からない。クルーが、あれだと指をさすが、どうも3歩に1回で4歩に1回とは違う。10分ぐらいさがすと、ようやく4歩に1回の赤を見付け、その近くまで行き、ライトで確認をする。そして後ろを見ると、タックをして沖出す船があり、さらには2、3パイの灯が見える。

この近くまで来ると風が落ち始める。伊勢灯標の近くまで来ると目の前に1隻のヨットがスーと横切る。はじめはクルージングボートかなと思っていたら、クルーが、あれっ、〈美濃〉だと言う。絶対ここまでトップだと思っていたのに、〈美濃〉が前にいるとはショックであった。マークを回り、フリーの風2、3ノットで胃の痛くなるようなレースだ。3番手のスピンは、〈朝鳥〉である。いつのまに来たのか音もなく追ってくる。

師崎の手前でトップに出て、一路ゴールへと走る。夜も明け始め、太陽が顔を出す。風は少し出て船は、5～6ノットで走る。無線でコミッティーにゴール1時間前を知らせ、無事フィニッシュをする。

後からコミッティーに〈美濃〉のことで抗議を出す。結果は失格とのこと。後味が悪いがしかたがない。やはりマークは必ず確認をすることが大事だと思う。

## 〈朝鳥〉

艇長 加藤好憲

西の風10～13 m/sec, もう少し吹いてくれたらと思うつつ、スタートラインへ着く。5秒遅れでスタート、〈美濃〉がベストスタートを切る。ワンポイントリーフ、No.2ジブで7～8ノットにて野島へ。途中ツーボンにする。スピード変わらず。リーチングではファー群が強い。野島まで1ノットの引き潮に乗って飛ばす。〈美濃〉、〈セレーネ〉、〈朝鳥〉、〈ナチ〉の順にて通過。ここで潮で下へ流されるのを計算して少しラフッて行く。風が前に回ると、2トンの〈ナチ〉が強さを発揮、一気に前へ出て行く。野島からのレグでは、ナビに一番気を付ける。位置を確認しながら鳥羽マークへ向かう。鳥羽を〈ナチ〉、〈朝鳥〉、〈セレーネ〉、〈ナルミ〉の順で回る。回航時に東南の潮の強さを知る。

次のレグが勝負どころと考え、クローズリーチのコースを潮を計算しながら30分おきに位置を出して慎重にセーリング。〈ナチ〉に10分遅れて続く。

しかし、伊勢湾マークで思わぬことが起きる。2番手(修正1位)でいっていると思いついていたところ、いつの間にかもう一艇先行してではないか。〈ナルミ〉だ! マークで15分の差がつく。〈ナルミ〉とは同じレーティングのため、まったくのスクラッチレースだ。悪いことにマーク回航30分前より5 m/secに風が落ちてくる。風さえあればストームスピンのでも、何でも、張り切って追いかけるものを……。船内かなり落胆と険悪なムードに包まれる。ところが夜が明けてみると〈美濃〉ではないか。げんきんなもので一気に元気になり、食欲もわく。

その後、慎重なるセーリングで、トップに1分強の差でフィニッシュ。

支部レースの最終に優勝出来たことを喜んでおります。また、〈美濃〉の健闘に失格になったものの、心より拍手を贈りたいと思います。

1981/10/11

### 東海レース成績表

レース委員長 関 幸

クラス	SAIL NO	艇名	TYPE	着順	所要時間	TCF	修正時間	総合順位
II	2080	美濃	F 110	(DSQ) 失格				
	2312	NACHI	DOU 42	1	13:41:51	0.8257	11:18:36	4
	2962	SELENE III	F 110	3	14:09:36	0.8230	11:39:13	6
III	2477	朝鳥	DUB 37	2	13:43:32	0.7815	10:43:35	1
	2382	NARUMI V	DOU 37	4	14:17:59	0.7815	11:10:30	3
IV	2288	以穂	F 920	DNF				
	2332	MEER V	HOL 33	5	14:35:26	0.7590	11:04:27	2
	2668	PARAPHRENIAN	DUB 33	6	14:53:43	0.7620	11:21:01	5
V	2273	長良	BW 30	8	16:19:35	0.7215	11:46:46	7
	2765	OCEANID EX	NAK 295	7	16:16:35	0.7280	11:50:57	8

## 東海ニュース

11月11日、東レスポーツセンターにて東海支部第4回例会を開いた。シーズンも終わりに近づいたせいか、参加者は、50人に満たないほどだったが、熱の入った例会となった。各委員会からは、それぞれの報告がなされ、特にレース委員会からは、来年のパールレース、そして東海フェスティバルなどへの意気込みが感じられた。

次に各クラブ員より活発な意見が出され、中でも、「レース結果の各報道機関（新聞、TV、ラジオ）による発表を！」という意見が注目をひいていた。その理由がヨットマンらしいことであつたのでここに書く……週末レースを行なった次の日、家庭では、「おとうさん、昨日どんなレースをやったの?」。会社でも、「〇〇さん、昨日はどんなレースだったのですか?」と聞かれる。そんな時、新聞を広げ、レース結果を見せれば納得してもらえらる。……ヨットレースにもっと理解を!（各地区の海事普及委員がんばって下さい。）

そしてこの例会の後半では、本部、また、ヤマハポート名古屋店よりお借りした16ミリフィルム、78年パンナムカップと79年アドミラルズカップの上映会を行なった。パンナムカップのフィルムに写されたマキシムボートの〈キアロア〉、〈オンディース〉のタッキングマッチ、ブローチングなど、国内では目にするのできないヨットのすばらしさに参加者全員ため息をついていた。それに加え、前回のパンナム出場の〈朝鳥〉のクルーの裏話や、〈VIND 7〉の小林オーナーによる解説が、よりパンナムを身近かなものとして、参加者に伝わっていった。1トン以上を十数艇かかえている東海支部より、次のパンナムカップ、アドミラルズカップが、自然と出てくるような熱気が、この上映会内に立ち込めていた。 海事普及委員 岩瀬喜貞

### 東海支部

## 第4回例会報告

海事普及委員 小林義彦

秋も一段と深まり、初冬を思わせるかのような11月。街路樹のポプラ並木も紅真に色づき始めました。

本年度最後の例会が開かれ、各委員会報告が発表されましたが、56年度の事業計画も、年末パーティー・

常任委員会・代議員会・総会を残すだけとなり、ほぼ予定どおり行事が進んでおります。

今回の各委員会報告は、特に努め開催された支部常任委員会議事録をもとに発表されました。

そこでOffshoreの誌面を借りて議事録を掲載させていただきます。

※

### 議 題

都築支部長：議案の中に各委員会報告と東海フェスティバル報告がありますが、各委員長はまとめて報告して頂きたいと思います。

### レース委員会

藤井：委員長の山田さんの代理で、先日行われました東海フェスティバル合同レースおよびオータムシリーズレースのコミッティー担当であつた〈パラフレニアン〉の皆さんの報告をまとめてみますと先ず出艇数では合同レース 参加42艇（昨年比3艇減）シリーズレース 28艇（ 6艇増）合同レースでは、小型艇の参加を期待していましたが、伸びず、シリーズレースは大型艇の進出で増加しました。また、

●スタートおよびフィニッシュラインの間隔が狭まったこと。

●馬草のマークが見つげにくかったこと。

●コミッティー担当の荻須レース委員長よりこのシリーズの担当コミッティーは一艇では大変キツイこと。

●オリンピックコースでなく、島回りのコースも組み入れてほしかったこと。

などの意見が出ておりました。

### 海事普及委員会

小林：東海フェスティバル表彰パーティーでは翌日が出動日の理由から、期待通りの参加者が望めなかった。人集めの問題を検討していきます。

それから、東海フェスティバルでは、今後の行事として子供達の体験乗船なども組み入れたらどうでしょう。

都築支部長：林君の開催場所の意見は、海事普及の意味から大変いいと思います。受け入れフリートの熱意があれば来年は武豊へ持って行っていかまわれないと思いますがどうでしょうか。

それと中日新聞後援が他、報道機関に対してマイナスだと思われます。ひとつにしばらくの方が体験乗船の効果も大きいのではないのでしょうか。

全員：異議なしの声あり。

林：武豊フリートの意見を年末までにまとめて報告します。

小林：次の11月11日の例会については、パンナムおよびアドミラルズカップレースなどの映写会を企画しています。

その後は、東海支部懇談会ということで、意見交換会も行いたいと思います。

全員：異議なしの声あり。

#### 会費未納者について

都築支部長：昨年と比較して、会費未納者が非常に多いようです。事務局より状況を説明して下さい。

会計報告では、収支予算案に基づき遂行していったようですが、諸施設、諸物価高騰、また、借用中のモーターボートの破損修理などのアクシデントで、少々赤字を計上することになったことは大変残念です。

都築支部長：馬草のマークについては私も思っていたのですが、夜間は大変見つけにくく、何艇も同意見だと思いますので、今後のコース選択について、帆走委員会で検討して行って下さい。

小林：最近、支部レースでも抗議が出るし、レース運営の面でジューリーの独立か、ルールの資格者を支部に置いていくことがいいのではないのでしょうか。

都築支部長：私も同感です。本部理事会で提案してみます。

#### 通信委員会

林：11月中旬にフリート毎に連絡して通信委員会を開き、運用方法など検討し、来年の野島レースから徐々に活動していきます。

先日の東海フェスティバル安全訓練で、今回パラシュートプレーヤーを使用したことは良かった。

また、レース前の訓練では割合参加者を集合させやすいが、レース後の集合については難しかった。

しかし、ゲーム参加者も多く、企画次第だと思えます。来年度も今年の反省を基に新しい企画を立案して行きたい。それと、開催場所の設定などは、小型艇や休眠艇の参加を増やす意味からも、各フリート持回りではどうでしょうか。

谷口：事務局より9月末の年会費納入状況を報告します。

先ず、会員数ですが(特)104名(正)308名 合計412名  
会費未納者 (特)16名(正)73名 合計89名  
支部基金未納者 (特)20名(正)85名 合計105名  
となっています。

財務委員長の阿部さんの依頼で、先日未納者全員に会費未納通知を送付しましたが、その後も入金はありません。

都築支部長：昨日、阿部さんと事務局で会費未納者の納金の件と今年度の収支見通しについて話し合ったのですが、各委員会とも大変厳しい状況です。

委員会別に検討しますと、帆走委員会が収支見通しより、⊖約35万円、海事普及委員会⊕23万円、集結訓練費⊖10万円が大きいところです。

予算の立て方にも問題があると思いますが、現在のまま締めますと赤字決算になると思います。

配布した会費未納者の半数が入りますと収支トントンに終るのではないのでしょうか。

支部行事はあと東海レースと表彰パーティーを残すのみですので、担当委員は収支に気を配ってすすめて

下さい。

小林：各フリート、各艇知っているところは手わけして電話をかけましょう。また、フリートキャプテンにもお願いしましょう。

全員：異議なしの声あり

都築支部長：フリートキャプテンには、9月より四管警報を送付しており、各フリートの連絡を密にするようをお願いしてあります。

会費未納者についても各自のフリートに声をかけてもらいたい。

#### 年末までのスケジュールについて

都築支部長：

東海レース 10月10日

年末パーティーおよび表彰式 12月2日(水)

(担当 帆走・総務委員会)

常任委員会 12月9日(水) 18:30

代議員会 12月9日(水) 19:30

以上のスケジュールでいいでしょうか。

全員：異議なしの声あり。

都築支部長：例年表彰パーティーの参加が少なく、本年はウイークデーの月始めにしました。

場所も気楽な所を探して、皆の参加しやすく企画しましょう。

会報委員長の富川さんが欠席していますが、12月上旬で一応、今年のスケジュールの区切りがつきますので、この時点で東海ニュースを発行したいと思えます。

全員：異議なしの声あり。

#### その他

小林：先日、全日本ミニトン選手権に出場して来ました。その時、来年のミニトンに東海で行いたいとの申し入れがありましたので、報告しておきます。

運営はほとんど協会で作ると思えます。

それとは別に周東さんからの伝言で、来年のレベルレースを宜しくとのことでした。

都築支部長：昨年の本部合同委員会で話題が出、検討事項でありましたが、名古屋オリンピックが流れてしまった今、どうするか、次回帆走委員会中心に検討しましょう。

支部役員交代もありますが、本年中には結論を出しましょう。

全員：異議なしの声あり。

以上により本常任委員会の審議事項を終えたので、議長は2130閉会を宣言した。

昭和56年10月7日

\*

# 海難救助と (社)日本水難救済会

普及部長 浅賀豊一

我々は海を交通の場、あるいは水産、鉱物資源採捕の宝庫として、これをフルに活用し、めざましい発展を遂げてきたのであります。

今、海上交通の現状に目を移しますと、いかに減速経済下とはいえ、依然として航行船舶はふくそうしており、一方、水産活動は、さきに我が国が漁業水域200海里の時代に突入以来、従来の遠洋漁業への依存から、沖合、沿岸漁業への傾斜が進展し、必然的にこれらの海域における漁船の活動が盛んになっています。さらに余暇利用のヨット、モーターボートの航行をはじめ、磯釣りなども年々増加の一途をたどっております。このように沿岸海域に数多くの船が込み合いますと、恐ろしい海難の発生が予測されるのであります。

それだけでなく、我が国沿岸海域では、気象、海象の変化が激しいうに、海岸線が極めて複雑であって、船舶の航行に困難な条件がそろっているのでありまして、関係者の懸命の努力にもかかわらず、海難の多発は避けられないのが現状であります。

現に本年の海上保安白書によりますと、昨年中に我が国周辺海域において、救助を必要とした海難に遭遇したヨット、モーターボートなどのプレジャーボートは390隻で、その死亡、行方不明者は39名であって、前年に比べ隻数、死亡、行方不明者ともに増加しています。

申すまでもなく、海難の救助は海上保安庁がその任にあっているのですが、なにぶん広大な海域において、しかもいつどこで発生するか分からないという海難を全部処理するという事は、同庁がいかに努力されても至難のわざであります。

そこで例えば、海上保安部署からかなり離れた漁場、あるいは巡視船艇が底をすする心配のある浅瀬、岩場など、海上保安庁の比較的手の届きにくい海域での海難救助は、同庁の要請により、または自主的に本会があたりしております。ここに本会が海上保安庁の補完機関として、海難救助には欠かすことのできない存在であることがお分かりかねがえたものと思えます。

順序として、本会の歴史とその歩みのあらましについて述べてみましょう。本会は、明治22年に金比羅宮宮司琴陵有常（ことおかひろつね）氏の発起により創立せられ、氏みずから会長の職につかれるとともに、初代総裁に有栖川宮仁威親王を推戴されたのでありま

す。こうした事情もあつてか、民間団体ではありませんが、あらゆる面で国の積極的な援助を賜ったのであります。戦争中のブランクの一時期をはじめ、うよ曲折はありましたが、諸先輩のたゆまざる努力と、関係各方面の絶大なご支援ご協力により、海難救助に努め、本年創立92年を迎えたのであります。この間、昨年末までに既に18万4千余名の人命と3万4千隻以上の船舶を救助しています。

長い歴史のうち、特に申し述べたいことは、明治30年以降、本会に対して、政府は毎年補助金の交付を決定し、昭和20年度までの総額は当時のお金で160万円でしたが、現在のお金ならゆうに数10億円になるのではないのでしょうか。戦後昭和24年度に補助金100万円を最後にこれを打ち切られました。

元来、本会の運営は、主として会員の拠出金および篤志家の寄付金による建前ではありますが、時代、人心の変遷に伴って思うようにゆかず、困っておりました矢先、昭和44年から3回にわたり、勸日本船舶振興会の特別のご援助により、総額2億円の基金の交付を受け、これが本会の運営に大いに役立っています。

本会はこの外、自主的資金獲得の手段として、毎年「海の記念日」を中心に、海上保安庁をはじめ関係各方面のご協力を得て、「青い羽根募金運動」を実施しています。もともとこの運動は、昭和23年12月に閣議決定をみました「海難救助態勢の強化要綱」に基づいて、「海難救助及び海難防止のため、民意の高揚と啓発を目的」としているものであります。もちろん、この浄財は第一線で救助にあたる本会救助員の出動手当、賞じゅつ金等に当てていますが、今後とも皆様方の一層のご協力をお願いいたします。

ところで本会400数カ所の救難所および同支所に所属している約2万名の救助員は、そのほとんどが漁業を生業としている外、いろいろな仕事に従事していますが、救助要請があると、時には目前の大魚群を見捨てても、救助船に飛び乗って出動するのであります。無償で危険な救助作業にあたるこれら救助員こそ崇高なボランティア精神に基づく人たちであります。

現在、海上保安庁から救難資材の無償貸与の外、主として勸日本船舶振興会からの補助金により、救助船、救難器具および保管倉庫等を逐次整備するとともに、各種救助訓練を実施しています。

私たちは海難の犠牲者が一人でも少なくなるように、あらゆる努力を傾けるつもりですが、激動する海洋環境の明日を考えますとき、ますます海難救助体制の整備と併せて、救助員が安心して出動できる環境づくりを急がねばならないのであります。

どうか海洋へ乗り出される方々におかれましては、こうしたボランティアのいることに思いをいたされ、いついかなるときもまず安全航行に留意されまるとともに、皆様手をとりあつて海難の防止に格段のご努力あらんことを念願してやみません。

# 日本丸・海王丸

## (大型帆船艤装設計の立場から見た姿)

運輸省航海訓練所教授 田辺 穰

本誌第64号1980年8月号で、当時航海訓練所の事務局長であった別府房夫氏が、両船について「波濤を越えて50年」の副題のもと、練習帆船〈日本丸〉および〈海王丸〉の現況等について紹介いたしました。

それは、昭和5年建造以来50年に及ぶ両船の活躍ぶりを紹介したものでありましたが、厳しい自然の前に両船の船体は全般に腐蝕が進行し、毎年部分的に補強を繰り返していても、船全体としての強度を復元するには至らず、むしろ「ダマシ、ダマシ」使用している現況であることも述べてありました。

そこで、航海訓練所は昭和56年度の作業で、練習帆船の代船を建造するために必要な、技術的な実験や調査も行なうことになりました。

すなわち、船体模型水槽実験、帆装模型風洞実験、帆装艤装研究、機関艤装研究、教育設備研究等を行なって基本図面の一部を作成することです。

我が国の西洋型大型帆船の建造経験といえば、練習帆船〈月島丸〉・〈大成丸〉・〈進徳丸〉・〈日本丸〉・〈海王丸〉等の建造などが挙げられるのですが、帆装艤装設計はすべて英国の造船所に依頼したものであり、〈日本丸〉や〈海王丸〉の代船を建造することになれば、我が国で設計から建造までのすべてを行なうのは最初の経験になるため、事前の研究・実験・調査が必要であるからです。

これらの作業のうち、専門的な実験解析等については専門の造船所に委託して進められており、11月末には一応の結論をみる予定です。私も従来から経験的に知っていたことが、実験的にも裏付けられたり、新たなことが現われたり、今後さらに解析を進めるのが楽しみです。しかし、これらの実験結果等については、専門の造船所に委託して行なったものが多く、現時点で公表するのは差し控えなければなりません。1877年に英国の造船設計家 W.H.White 卿が書いた名著 *Manual of Naval Architecture* は、海軍士官、商船士官、ヨットマン、船主や造船設計者のためのものですが、そのなかで卿は、「建造した帆船が成功するか否かは、船長の卓越したシーマンシップで発揮されるばかりではなく、設計者が類型船の秘密をどの程度多くつかんでいるかによっても左右される」と述べています。

本誌では、White 卿の著書や、ドイツの造船設計家

F.L.Middendorf の著書 *Bemastung und Takelung der Schiffe* (初版1903年) 等を参考として、20世紀初頭の大型商用帆船建造技術上の基準概要を紹介し、これらの基準に照らして〈日本丸〉や〈海王丸〉はどのようになっているのか簡単に紹介しようと思います。

### 大型商用帆船建造技術の発展

もしも蒸気船がもっと早い時期に発明されていれば、世界の発見航海や探険航海はもっとおくれていたであろうといわれています。そのエネルギー源補給の見通しがたかなければ、蒸気船は未知の海へ乗り出すことはできないので、これらの航海は、無限のエネルギーに依存する帆船の独壇場であったのです。

しかし、世界の海が交易活動の舞台に変わったとき、商用帆船は機械力で走る船に活躍の場を明け渡す運命にありました。でも、天をつく白帆にかわり、黒煙を吐き出す汽船にはどうしても馴染めない船主や造船設計家たちも少なくありませんでした。だから大型商用帆船の建造技術が一挙に進歩したのは、すでに商用帆船の前途が運命づけられていた19世紀から20世紀初頭にかけてのことでした。

### 縦帆船か横帆船か

本誌の読者の皆様であれば、マスト前面にほぼ水平に取り付けたヤードに台形の横帆を展開し、ヤードの旋回角度の限界によって、風上への切り上がり性能がきまる横帆船のほうが、縦帆船よりも切り上がり性能が悪い船であると理解されるでしょう。横帆船のヤードはマストを支えるステイ構造などのために、船首尾線に対してせいぜい40度程度しか旋回できません。帆に対する視風向の入射角20度、風圧差10度とすれば、横帆船はたかだか70度程度しか切り上がれないのです。大型縦帆船にくらべて、どんなにひいきみにみても10度程度は切り上がり性能に欠けています。

また、縦帆のほうが帆の取り扱いが容易で、乗組員数も少なくよとの意見も多くみられます。

こう書くと、横帆型式の利点はまったくないということになってしまうのですが。

大洋航海で帆船はなるべく正横後の風系を選んで帆走します。こうなると、縦帆船よりも横帆船のほうが高速で、しかも安定して帆走することができます。

また、大型帆船といっても1000総トン以下程度なら

ば縦帆のほうが確かに取り扱いが簡単であるかもしれませんが。メンスルのかげでスピナーカーを操作したり、艇首を風上に切り上げてメンスルをしぼったり、皆様にとって日常茶飯事かもしれません。しかし、〈日本丸〉や〈海王丸〉のような大型横帆船で、船首を風上に立てて最後尾のマストに展帆している縦帆(スパンカー)から風を抜くような操船は、現実的ではありません。横帆船でなく縦帆船であったとしても、大型帆船では、風上へ切り上げて風を抜こうとしても、行脚は簡単には減少しないので、僅かな操舵の誤りが致命的な結果を招くおそれが多分にあります。

〈日本丸〉や〈海王丸〉のスパンカーは約125m<sup>2</sup>で、大型縦帆船ではさらにある程度の面積ですが、このスパンカーを強風下でしぼるのは、まさにけんかごしのおおいきです。風下側のブレールを引きしめるのが間にあわなくて、風上側のブレールだけが先に引きしめられてしまつては、スパンカーはまるで風船のように風を帆のなかに包みこんでしまい、まったく手に負えない状態になってしまいます。

現在大型縦帆船として活躍している某国のパークンチン型練習艦を訪れたとき、今航も一人の乗組員を失ったと平然と説明してくれましたが、同艦では毎年2名程度の乗組員を失っているようです。

**横帆船の帆装型式**

大型帆船として横帆型式を選択したとしても、すべてのマストに横帆を展帆するシップ型とするのか、最後尾のマストは〈日本丸〉や〈海王丸〉のように縦帆のスパンカーとガフトップスルだけを展帆するパーク型とするのか、あるいはマストの数を何本にするのか等の決定が必要になります。

このことについて、とても都合のよい図が示されています。先に述べた Middendorf の著書に示されたものですが、このほかにもマストの長さ、ヤードの長さなど同著者の巧みな図の示しかたには、舌をまくばかりでなく、私自身〈日本丸〉や〈海王丸〉には長年月乗船していたのに、まったく無邪気に乗船していたにすぎないことが恥ずかしくなります。

この図によると、約3000総トンの横帆船では、3 檣または4 檣のシップ型か、4 檣のパーク型が選ばれていたことがわかり、パーク型を選択すれば、シップ型のように3 本マストにしようか、4 本マストにしようか、と選択に迷うことなく4 檣を選べるわけです。

また、1880年代以降の横帆船の帆装型式について、船の長さを基準に仕分けると次の傾向が認められます。

250フィート以下程度では3 檣パーク型。

270フィート以下程度では3 檣シップ型。

270フィート以上程度では4 檣パーク型。

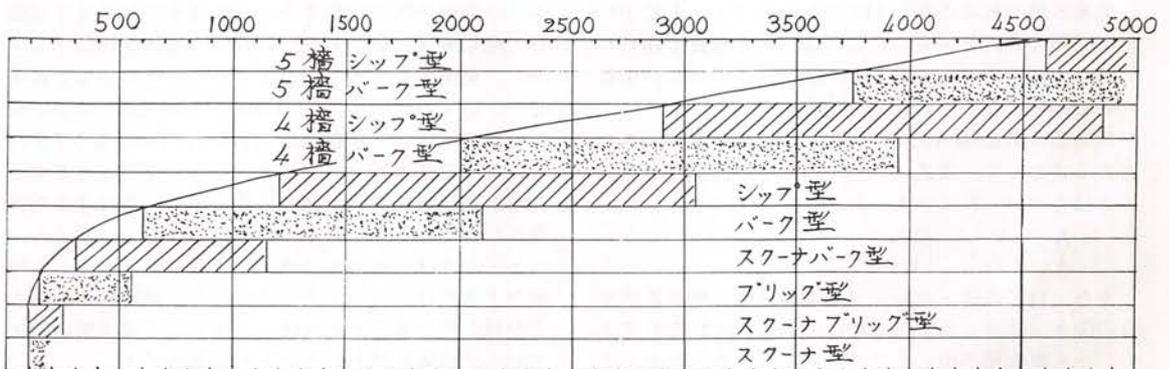
また、300フィート前後の船で4 檣シップ型が選ばれた例も少なくはないのですが、1890年代以降では、多くの場合4 檣パーク型が選択されていたようです。1891年に建造された〈ドイツン〉号やその姉妹船〈スベケ〉号は船の長さ300フィート程度であり、3 檣シップ型であったために、一枚の帆面積が大きすぎてベテランの乗組員達からも評判の悪かった船で、いずれも強風下にて遭難で生涯を閉じています。

総トン数約2300トンの〈日本丸〉や〈海王丸〉が4 檣パーク型であることは、帆装型式の選択も当を得ていたことになります。

**4 檣パーク型のマスト配置**

船体水面下の水圧中心の位置と、帆を含めた水面上の風圧中心位置の相互関係が、当て舵の大小に影響し、速力の大小に直ちに影響を及ぼす要素として、皆様もセールの微妙なトリムに苦心したり、艇のトリムを変えるために、艇員や重量物の配置に細心の注意を払っておられるでしょう。デザイナーの方々もこの点について大いに神経を使うところでしょう。

風圧中心と水圧中心が一致していれば、当て舵は不必要ということになり、風圧中心が水圧中心よりも前方にある船は、いわゆる Slackness の状態であり、リーヘルムで調整し、逆の位置関係の場合は Ardency という状態でウェザーヘルムとしなければならないのですが、大型帆船ではタッキングの容易さを考慮して、いささか「のぼり気味」の設計になっているのが普通です。幾何学的にみた場合、風圧中心が水圧中心より



	Middendorfa 基準	Whiteの基準	日本丸・海王丸	Port Jackson号
ジブ	6.7%	2.8%	10.5%	9.9%
フォアマスト	28.3	28.0	25.4	26.4
メインマスト	29.1	31.1	26.9	29.1
ミズンマスト	28.8	31.1	27.9	26.1
ジガーマスト	7.0	7.2	9.3	8.5

も船の長さの1/20程度前方に来るように設計するのが普通ようです。これは、設計上は Slackness の状態に設計していることを意味しますが、船が前進力を得ると、水圧中心のほうが風圧中心よりも前方に偏位する量が大きいため、逆に Ardency の状態になることを経験的に知っていたからです。

4 橋パーク型では、船の長さを 100 とした場合に、最前方のマストであるフォアマストから順に後方にメインマスト、ミズンマスト、ジガーマストの順に、それぞれ船首材から 16~17, 41.8~42.8, 67.6~68.6, 85.8~88 の程度に位置させていました。(日本丸)、(海王丸)ではそれぞれ約 15, 40, 67, 86.5 程度で、いささか風圧中心が前方にあるかもしれませんが、おおよそ基準どおりの位置になっています。両船でのタッキングは容易なことではありません。「うねり」の方向が悪いと、船首がウインドアイをかわるまでのうちに行脚が止まったり、旋回モーメントが消えてしまったりで、ミッシングステイになることが多くなります。風向とうねりの方向の微妙な違いを慎重に見定めておけば、タッキングの成否は事前に読みとることができます。今度は「タックに失敗するだろう」とか「成功するだろう」とほぼ的確な予想をすると、学生諸君は何故わかるのかと不思議そうな顔をしますが、やがては風向とうねりの読み取りも体得するようになります。

#### 4 橋パーク型の帆面積

帆面積を決めるにも、類似船の資料は貴重な情報を与えてくれます。

排水容積の 70~110 倍を平方フィートで示した帆面積の合計とすることなどは、かなり良く知られていた方法ですが、(日本丸)や(海王丸)ではこの係数が約 80 程度になっています。

類似船の帆面積( $A_1$ )、速力( $V_1$ )および排水量( $W_1$ )から求める式として、次式によって自船の帆面積( $A_2$ )を知る方法も用いられていました。

$$\frac{A_1}{A_2} = \left(\frac{V_1}{V_2}\right)^2 \times \left(\frac{W_1}{W_2}\right)^{2/3}$$

また、自船の横メタセンタ高さ(GM)と喫水の約半分の深さ(ほぼ水面下側面積中心の位置とみなしてよい)から帆面積の中心までの高さ(h)などによって、

$A \times h = E \times W \times GM$  の式から帆面積(A)を知る方法は、静的復原力を考慮に入れたものであり、安全性の確保の点でも重要な式です。

ここで係数 E については、横帆船の場合、満載状態で約 23、バラスト航海状態で約 17 程度としていました。(日本丸)や(海王丸)では、復原性の面で安全側となっているので、通常航行中の GM は約 1 メートルである。この場合には E の値が約 13 程度であり、いわゆる入港ドラフトになると、練習船の場合には、清水、食糧などの消費量が影響して GM が約 60 センチメートル程度となって、E は約 21 となります。

かつて大型商用帆船の GM は約 60 センチメートル程度であったようですから、(日本丸)の E 値がはなはだしく小さい、すなわち帆面積が著しく小さいということにはならないでしょう。

次に大型 4 橋パーク型で、各マストの帆面積は、全体の帆面積についてどの程度の割合であったのか、表に示してみました。

この表によれば、ドイツ型と英国型の基準で最も顕著な差は、ドイツ型のほうが英国型よりもジブの占める割合が大きいです。

もっともこの英国型の基準について、名練習帆船の一つに挙げられている (Port Jackson) 号の例からみると、英国船でありながらドイツ型に近く、かつ、英国の造船所で設計された (日本丸) や (海王丸) の帆面積分布ときわめて類似していることに留意しなければなりません。(Port Jackson) 号は、1882 年に建造され 1917 年にドイツ海軍の魚雷攻撃を受けて生涯を閉じるまで活躍した商船兼練習船であり、White の初版は 1877 年ですから、英国でもドイツ型に近づいていたのかもしれませんが、いずれにしても、(日本丸) や (海王丸) はジブやスパンカーがやや面積が広く設計されているようですが、とりたてて基準外ということにもならないようです。往時の商用帆船の帆面積を正確に知ることはなかなか難しいことです。数少ない記録をひろってみても、ときとしては、その船に備えている全帆、すなわち追風のときだけに使うスタンスルなど、補助帆の面積まで記録しているのもあれば、ときとしては予備の帆まで加えていると思われることもあるのです。

## ま と め

先にも述べたように、現在ほぼ基礎実験が完了した結果を含めて、〈日本丸〉や〈海王丸〉の全容をお示しすることはできませんでした。

〈日本丸〉や〈海王丸〉は昭和5年当時の日本人の体格に合わせて設計されているので、帆面積が小さくて「チンクリン」だとか、実習生居住区をとるために舷が高くなり、帆船らしくないかつこうだとか、なかには的

を得た評判もよく聞かれます。

しかし、練習船を本来の目的とする帆船としては、ほとんど欠点のない船になっています。かつ、すでにいくつか示したように、大型帆船の基準にも相当良く合致し、商用帆船の一つの速力目標である風速の約50%の速度で走ること可能な船であり、名帆船の一つであることは確かなようです。今回は両船の帆装艤装の設計上の姿の一端を紹介してみました。

## 1981年 OFFSHORE 索引

### No. 69~No. 80

## 理事会 代議員会など

第77回理事会報告	1月P18
新しい代議員のお知らせ	1月P23
新しい代議員のお知らせ	3月P23
第78回理事会	5月P22
第2回全国代議員会が開催さる	5月P23
第79回理事会	9月P24

## 国内レース関係

第18回小網代カップレース報告 横沢真則	1月P8
チルデ流、小網代カップ奮戦記 内田寛太	1月P10
関東支部フリート対抗レースを終えて 服部一良	1月P11
第3回フリート対抗チームレース得点表	1月P13
フリート対抗第3レース成績表	1月P13
第25回神子元島レース成績表	1月P14
フリート対抗2年連続優勝 武市 俊	1月P15
1980年合同レース年間成績(東海支部)	1月P24
1980広島フリートポイントレース成績表	1月P25
ビッグ・ボート・シリーズ・レースのお知らせ	2月P4
ビッグ・ボート・シリーズに寄せて 大儀見薫	2月P5
第3回琵琶湖シリーズ成績表	2月P15
「小笠原レース」のお知らせ	3月P23
〈特集〉ジャパン・ビッグボート・シリーズ'81	5月P2
ヨットレースの極限を求めて 松田栄夫	5月P8

## ジャパン・ビッグボートシリーズ'81レース成績表

	5月P8
第1, 第2, 第5レースマーク回航順位	5月P9
ビッグボート・レースに優勝して	
並木茂士	5月P10
乞う御期待! 〈光〉 服部一良	5月P11
チーム〈雲柱〉かく戦えり 中谷輝彦	5月P12
1981年初島レース	5月P16
初島レース成績表	5月P16
黒船カップ・オープンヨットレース	
吉田 猛	5月P20
第2回小笠原レース コミッティー日誌	6月P2
第2回小笠原レース成績表	6月P3
初島レース 鶴飼 恵	6月P16
第一回東シナ海ヨットレース 江良 新	6月P20
第14回別府レース	6月P22
第14回別府レース成績表	6月P24
第8回江ノ島〜清水レースへのおきそい	
塩川孝二	6月P24
NORC近畿北陸支部 春季シリーズ・ポイントレース	
成績表	6月P25
野島レース	6月P28
野島レース成績表	6月P29
黒船カップオープン・ヨットレース	7月P11
黒船カップ・ヨットレース成績表	7月P12
第5回アリアンレース	7月P16
第5回アリアンレース成績表	7月P18
第7回オレンジカップ・レース	7月P20

第7回オレンジカップ・レース成績表	7月P22	1981年シングル・ハンド太平洋横断ヨットレース	
相模湾スモールボートミーティング予告	7月P24		3月P11
第8回大島ランデブーへのお誘い	7月P27	海外だより	3月P25
第1回衣浦レガッタ	7月P28	米国シングルハンド出場者の動向	
第1回衣浦レガッタ成績表	7月P28		杉山洋子 5月P18
第1回琵琶湖クルーザーフェスティバル		1981年 SORC	川島正通 6月P15
三井洋行	8月P5	対談 太平洋シングルハンドレースの行方	7月P2
第1回琵琶湖クルーザーフェスティバル成績表	8月P9	太平洋シングルハンドレースの受け入れ体制	
			松木 哲 7月P9
大島・神子元島レースに参加して		海外レース案内	9月P20
山田博文	8月P11		
第22回鳥羽パール・レース	周東英卿 9月P2	<b>安全・船検・免許制度関係</b>	
第22回鳥羽パール・レース成績表	9月P5	安全委員会からのお知らせ	武市 俊 2月P17
鳥羽レース優勝記	渡辺俊也 9月P8	安全委員会からのお知らせ	武市 俊 3月P17
東京湾フレンドカップシリーズ	9月P21	安全委員会より	武市 俊 10月P19
浮島回航レース成績表	9月P22		
第8回三宅島レース	加藤 誠 10月P2	<b>計測・技術関係</b>	
第8回三宅島レース成績表	10月P3	ORC会報31号	渡辺修治 2月P7
第9回阿波踊りレース	10月P4	計測委員会からのお知らせ	武市 俊 3月P18
NORC徳島フリート結成記念レース成績表	10月P5	IORレーティング証書	渡辺修治 9月P16
第9回阿波踊りレース成績表	10月P8	ORC会報32号	渡辺修治 12月P10
第3回ミントン全日本選手権大会	11月P6		
第3回ミントン選手権成績表	11月P9	<b>レース委員会</b>	
東海フェスティバル・合同レース・オータムシリーズ		小網代フリートレース(SCANDICAP方式)	4月P5
成績表	11月P16	1980年レース白書	4月P16
東海フェスティバル'81オータムシリーズレース成績			
表	11月P19	<b>その他の委員会</b>	
ジャパンビッグボートクラブその後の活動	11月P20	第3回大島・初島事故対策委員会の報告	1月P19
ジャパンビッグボートクラブ・オータムレガッタ成績		安全委員会 「安全に関する心得」追加事項	
表	11月P21		横山 晃 1月P20
第8回 SKKカップシリーズのご案内	11月P24	ルール委員会 レース規則より見た、レース艇の心構	
第7回洲本・五ヶ所湾レースのご案内	11月P24	え	石井正行 1月P21
第4回琵琶湖シリーズ・ポイントレース成績表		本部帆走委員会「レース委員会の手引について」	
	11月P25		周東英卿 1月P22
八丈島レース	12月P8	本部・関東支部帆走委員会	周東英卿 1月P22
'81 $\frac{3}{4}$ トン全日本 LEVEL RACE 成績表	12月P8	「レクリエーションボートに関する単独法の制定につ	
第1回函館湾オープンヨットレース「西部カップ」		いて」の陳情等について	嶋田武夫 3月P15
上河睦美	12月P12	NORC帆走委員会	3月P24
第1回函館湾オープンヨットレース「西部カップ」		泊地対策委員会からのお知らせ	5月P24
クルーザー総合成績表	12月P14	2メガ帯無線機搭載艇各位	6月P31
ウインドサーフィン成績表	12月P15	海事思想普及委員会	7月P27
ジュニアディンギー成績表	12月P15		
ディンギー総合成績表	12月P16	<b>デザインファイル</b>	
東海レース	12月P19	〈太陽〉のすべて	沢地 繁 9月P11
東海レース成績表	12月P20		
		<b>各水域だより</b>	
<b>国際レース関係</b>		東海だより	1月P23
海外だより	1月P23	玄海だより	大原 敦 1月P24
海外だより	2月P13	西内海水域だより	1月P25
SYDNY-HOBART YACHT RACE '80		玄海支部室津フリートの事など	岩井貞雄 2月P14
伊橋てるみ	3月P2	玄海だより	片倉静江 3月P25

東海だより 野島レース	6月P28	外洋帆走指導普及講習会	
玄海だより 片倉静江	7月P29	富山県外洋帆走協会報告	2月P13
東海だより ヨットにも雷が落ちる!		海事法令指導講習会 福岡報告	3月P16
		海事法令指導講習会	
玄海だより 「海難事故」 片倉静江	10月P36	四国報告 瀬川洗城	8月P14
'81東海フェスティバル&オータムシリーズレース		仙台報告 福島 甫	8月P16
	11月P14	外洋帆走指導普及講習会 名古屋報告	9月P9
わが松山ヨットクラブ 松末充人	12月P17	外洋帆走普及講習会 北海道報告	
内海だより NORC須磨フリートニュース			井上 明 10月P13
	浮田尚子 12月P18	海事法令指導講習会	11月P14
東海だより 東海レース	12月P19	海事法令指導講習会・沖縄だより	11月P22
東海ニュース	12月P21	外洋帆走普及指導講習会	
東海支部第四回例会報告	12月P21	浦安報告 石井 孝	11月P24
		外洋帆走指導普及講習会	
<b>紀行・クルージング</b>		松山報告 松末充人	12月P□
ロマンの島々〈小笠原調査報告〉	4月P2		
日ソ親善ヨットの旅	10月P12	<b>その他</b>	
〈シーガル〉号太平洋一周	10月P13	年頭のご挨拶 石原慎太郎	1月P2
与論島クルージング	11月P2	'81年、年初に当たって 秋田博正	1月P2
沖縄クルージング	12月P2	新しい年、新たな決意 大儀見薫	1月P3
		外洋への挑戦 渡真利将博	1月P4
<b>随筆・読物</b>		石狩湾の冬囲い 佐々木興次郎	1月P5
洋上迎春 田辺英蔵	2月P2	NORC '80年後期表彰式及び忘年会	1月P6
遣唐使船 松木 哲	4月P11	浦安泊地問題	1月P16
渡り鳥〈ワンダー・バード〉が甦った日		油壺泊地問題	1月P17
	西村一広 8月P2	関東支部合同会議の報告	1月P26
歴史的帆走〈明治丸〉の修復に至る経緯と意義		オケラの起工式	2月P6
	庄司和民 12月P5	外洋ヨット・レース関係者合同会議報告	2月P16
日本丸・海王丸 田辺 穰	12月P24	通常総会開催のお知らせ	2月P20
		映画 海よお前が——帆船日本丸の青春	3月P23
<b>気象・海象</b>		日本ヨット協会との打ち合わせ会	3月P25
小笠原から小網代までの海と空 馬場邦彦	6月P4	お詫び(除名予定者誤掲載)	3月P27
黒潮変動と海流通報 二谷頼男	6月P9	選挙管理委員の紹介	4月P26
太平洋シングルハンドレースの気象とコース		お知らせ(理事会、代議員会決定事項)	4月P26
	7月P2	ビッグボートクラブ結成 関山光二	5月P14
		東京ボートショウ	5月P15
<b>新登録艇の紹介</b>		会費および会友費、会友艇登録料の値上げについて	5月P24
2月P20 3月P27 4月P28 5月P26 6月P32		会友艇から特別会員への登録替え等の場合における取り扱い要領	5月P25
7月P35 8月P24 9月P26 10月P24 11月P27		NORC会友艇がセールに表示する番号の大きさが変わりました	5月P25
12月P30		第25回関東支部総会が開催さる	5月P25
<b>ルール関係</b>		関東支部打ち合わせ会が開催さる	5月P26
NORC外洋レース規則の改訂	1月P27	JBBS '81レポート〈EXPLORER〉事故報告	6月P17
IORのルール変更について			
	武市 俊/嶋田武夫 3月P18	「宮城外洋帆走協会からのお話」 飯島俊彦	6月P26
<b>講習会関係</b>		水路関係参考図誌等の希望調査について	6月P30
外洋帆走指導普及講習会 蒲郡報告	1月P23	会費納入についてお願い	6月P31
海事法令指導講習会		関東小型船安全協会への支援、指導方協力依頼について	6月P31
東京報告 嶋田武夫	2月P12		
沖縄支部報告	2月P12		

「神奈川帆船に親しむ会(仮称)」考想について	6月P32
求むノNORC本部女子職員	7月P25
相模湾スモールボートミーティング予告	7月P24
第1回東京湾カップシリーズ'81(仮称)開催について	7月P26
パーティーのお知らせ	7月P27
「海の旬間」についてのお知らせ	7月P33
各専門委員会の紹介	7月P34
なごやかに小沢吉太郎氏の出版記念祝賀会 (プロスパー) Ⅲ世ブームパンチ事故報告 伊藤 猛	8月P12
航行警報の実施方法について	8月P18
ヨット・モーターボート用参考図改版	8月P19
専門委員長会議が開催さる	8月P19
小型船用簡易港湾案内の発行について	8月P21
頒布物品の価格改訂のお知らせ	8月P21
日本J-24協会の発足	8月P21
山崎職員表彰される	8月P22
「神奈川帆船に親しむ会」主催による第一回マリーナ 見学会の開催について	8月P22
'81NORC夏祭り予告	8月P23
電話級アマチュア無線技士国家試験の案内	8月P23
「Offshore」関係者全国会議開かれる	9月P26
お知らせ(特殊書誌新刊)	9月P26
'81NORC夏祭り盛大に……	
安全フェスティバル・前期表彰式	10月P9
日ソ親善ヨットの旅	10月P12
〈トピックス〉ソ連警備艇, ヨットを臨検	10月P15
「レクリエーションボートに関する単独法」の制定に 関するその後の動向について	10月P17
国際海上衝突予防規則検討懇談会の経緯について	10月P18
(社)日本外洋帆走協会女子職員の交代について	10月P21
水路図誌販売所の紹介	10月P22
交通公社からのお知らせ	10月P24
年末大パーティーのご案内	11月P13
「ジャパンビグボートクラブ」その後の活動 関山光二	11月P20
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	11月P22
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	11月P23
海外レース参加に関する懇談会についてのお知らせ 清水栄太郎	11月P25
セール番号の確認についてのお願い	11月P26
会費納入についてのお願い	11月P26
全国海難防止強調運動の実施について (アルビレオ)号寄贈	11月P26 12月P3

三浦市ヨット税廃止に	12月P9
諸磯湾における諸磯南防波堤工事	12月P11
海難救助と(社)日本水難救済会	12月P23

## 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

1720 ごだいご ピーターソン 横浜11.11×9.06×  
3.58×1.98 氏名三好宇史, 松笠, ガラ社長, 慢性酔  
漢, ニセ湘南モデルふ愉快君, 十円玉, 吉原の貯金男,  
Vカメラ男アリュウシャ崩れ, 恐怖の冷食家, 子持男(共  
同) 艇名の由来:「ごだいご」当年とって10年目,  
由来といえるものはなし。とある湘南一(保管料, 従  
業員サービス!)のハーバーに置いていた時, 今を去  
ること一年前, 国際児童年グループの持船と思われサ  
インゼめ, せがまれ腱症炎。抱負:「1tから1tへ」  
ウサギ小屋から西洋住宅に移ったようなもの。悲しい  
かな, 動物の「すり込み」理論よろしく, クルー12人  
は乗船すると1カ所に寄りそう習性ができてしまった。  
ヨット仲間から狂気が狂喜ともとれるお言葉をいただき,  
ありがたやノ クルー:小型船舶1級保持者多く,  
DFによる位置だしは, 常に船位は富士山頂。富士に  
は「ごだいご」がよくにあう。あれノ NORCへの要  
望:現時点ではありません。

2976 WACKY Y-26C 西宮7.98×6.40 2.80×  
1.55 守石一博 艇名の由来:きちがい(スラング)  
抱負:今にみているノ

2815 リトル「ハツ」 Eデュボア⅓ 高松ヨット  
ハーバー7.14×5.50×2.50×1.35 菅原健二 氏名:  
☆2856 だらえもん ヤマハ26S 徳島ケンチョピア  
7.98 6.25 2.80 1.50 :三栖谷高照 艇名の由来  
:息子の命令です。抱負:徳島でのレースにフル出  
場するのをはじめ, NORC徳島フリート結成レース(8  
月13日)紀伊水道レース等に積極的に参加したいと思  
っています。クルー:勝浦哲, 松下泰, 西川弘章,  
河井克佳。

2969 WIZARD IV なかよし 西宮KYC 8.99×  
7.24×3.20×1.86 :野瀬幸信, 日柳政俊 艇名の  
由来:なかよし造船の1号艇をずっと愛用しておりま  
す。今度は0号艇を手に入れました。

2887 SCHNAUZER SLOOP 西宮フリート10.63×  
8.588×3.60 TAKAO. YOSHIDA 艇名の由来:  
我家の愛犬の犬種より。抱負:前回の持船ピーター  
ソンのスリークォーターがラダートラブルなど悪い

点が多かったので、今回は日本人デザイナー高井氏に設計をお願いし、四国岡崎造船で作りました。来年の沖縄レース目指してガンバルゾー クルー：大久保・フオアデッキ、九壱ナビゲーター、山本・コック長。

**2968 CROSS WIND** YA-26S 芦名マリーナ7.98×6.25×2.80×1.50 宇根一夫、後藤庸一、佐藤信一(共同)／艇名の由来：A氏「ヨットはどの風向が一番安全ですか」

B氏「ウィンド・アビーム」

A氏「OH! CROSS WIND!」

というわけであつたという間に決定。／抱負：プロダクション・ボートでどれだけスピーディーなレースが可能か挑戦してみたい。／NORCへの要望：我々貧乏ヨットマンの最大の悩みは、「艇は買えるが置場がない」である。ヨットイングの底辺を広げ、「貧乏人にはクルーの道しかない」というジinxスをなくしてほしいものである。

**2943 GEMINI** ヤマハ26S 四日市 7.98×6.25×2.80×1.50 清水秀敏、植松武文、服部悟、渡部義一／艇名の由来：進水月日が、6月2日で双子座生まれゆえにGEMINI／抱負：レースにクルージングに楽しくやって行く。／クルー：前、(鯨)艇の植松、服部の前(TRITON)の清水、渡部の2艇が意気当合4名にて共同。平均年齢34歳のおじんばかり。／NORCへの要望：もんくなし、これからもよろしく。

**1959 FIDELIA** スループ KYC 8.25×6.95×2.71×1.53 船越肇／艇名の由来：命名者は我がヨットクラブの名誉会長、大谷光照。西本願寺前門主であり、FIDELIA すなわちFIDELITY、は忠実の意味であります。／抱負：レース、クルージングともに楽しみたいと思います。

**2606 赤鬼** 11mスループ 須磨ハーバー 11.0×8.800×3.700×1.900 後藤憲治／艇名の由来：三国志にてくる軍馬赤兎馬からとる。／抱負：別に抱負というようなものはありません。ただただ海にでるだけです。海で出あいました時には、宜しくお願いします。／クルー：後藤利明、上利進二、若杉実、加納孝、宮川義則、小林幸助、栗本幸明、檀、高田／NORCへの要望：ヨットでの飲酒運転取り締りてなことにならないように、御神に宜しくお伝えのほど。お堅い御神のお船(保安庁)を横に見ながらお酒を飲むのもおつなものですよ。

**2980 camarade** スループ 未定 11.5×8.4×3.5×1.7吉原道夫、青井貢一郎、市野春久、片山紀弘、岩名洋一、糸光治、杉浦充、榎盛正幸、野村仁、吉原道夫(共同)／艇名の由来：“カマラード”(同じ場所につながる仲間)ひとまわりも世代の違う“レディバード”と“タイガーオックス”のメンバーがヨット製作で意気投合。4年余の歳月を一人の脱落者もなく完成に至った事を記念しての艇名です。／抱負：作るのに長年月かかったので航海ものんびり楽しみたい。シェークダウンを一、二年かけてボツボツとやっていけば、メンバ

ーが多いだけにそのうち誰かが「大航海」をもくろむかもしれない。／クルー：村上育男(愛教大生)、フネとバイトで多忙のため(?)未だ恋人ナシ。成瀬功、若冠14歳のヨットキチ、他／NORCへの要望：バリバリのレーサーだけでなく、自作艇やオンボロ艇にも愛の手を。あのいまわしき船検を廃止もしくは改善させるための日常的、大衆的活動を行なってほしい。実用的情報、例えばクルージングスポットの紹介、メンテナンスの参考になる記事等を機関誌に載せてほしい。

☆**2928 omnibus** ヤマハ30MrkII マリーナ岡山 8.97×7.00×3.20×1.580 五十嵐吉勝、入江潔、山根英嗣、丹羽正元、山本隆、佐々木浩志、重広誠一(共同)／艇名の由来：皆で乗り合って、わいわい騒いで行こうということ「omnibus」。昔は乗合馬車、今は乗合自動車→バスという意味。／抱負：クルージングを主体に、しかし、たまにはレースに出てガンガン走る予定……? まあ、のんびり行きましょう。／クルー：酒、ギャンブル? の大好きな、中年に近くなった青年の集まり。／NORCへの要望：現在の免許のあり方について、NORCはリーダーシップを取り、関係方面に改革を求めるべく発言すべきである。

**2988 Dr. HIRO** デュボア30 ハカタ 9.00×7.35×3.19×1.77 廣方洋一郎／艇名の由来ファミリーのニックネーム。／抱負：日のあたらぬ手術場の穴蔵暮らしから、太陽の下での玄海の洋上へ。／クルー：青白い穴蔵のネズミたち。

**J-269F アポロニア** J-24 博多小戸ヨットハーバー 7.31×6.09×2.72×1.22 福元征四郎、中尾正治、冬至克也、満見寿昭、岡崎隆(共同)／艇名の由来：〈アポロニア〉本業が歯科医師ですので、海の向うで歯および歯科医の神様といわれている「セントアポロニア」の名前にちなんでつけました。しかし前艇からの引き継ぎですが、今回は共同艇ですので他のオーナーに少少気がひけます。ですが歯医者じゃなく歯の神様でもありますので、そちらのほうでがまんしてもらうことにしました。／抱負：前艇がスリークォーターでしたので、クルー不足の時などは困りましたが、今度は小人数でも乗れますし、また、すごく軽快ですので、博多のレースで一波乱起こしたいとはりきっています。クルー：冬至克也、山田修司、幸田俊光、吉本隆一、篠崎健。

OFFSHORE 第80号 昭和56年12月15日発行  
毎月1回15日発行  
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可  
1部定価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 千105  
郵便振替番号2-21787

印刷 廣済堂印刷株式会社

帆走協会会員に  
特別価格で提供

定価18,600円のところ  
会員には特別割引価格  
で提供。詳しくは日本  
外洋帆走協会事務局に  
お問合わせ下さい。  
入荷予定  
82年1月下旬

姿 勇 の る 艇 躍 心 名

風と波と感動を伝える  
帆走史上に残る帆船写真集の最高峰  
英国 W・コリンズ社刊定価18,600円

予約受付中

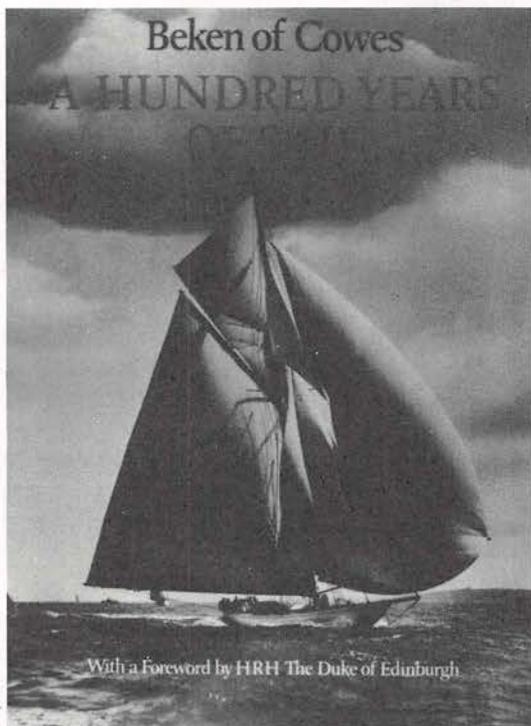
ビーケン 写真集 帆走100年

全世界の  
海の男に捧ぐ  
ビーケンの  
ヨット写真芸術

海を愛する者にとって、ましてヨットのすばらしさを知る者  
にとっては、4世代続く帆船写真家ビーケンの名前は忘れら  
れない。父は息子に全てを教え、息子はまた息子にそれを伝  
え、新しいカメラと撮影法を考案し、あの、誰にも真似でき  
ない名品の数々を生み出したのだ。ビーケンの写真を見る者  
全ては、頬をさする風と冷たい波しぶきを感じ、その魅力にう  
たれてしまう。本書はビーケン家秘蔵のフィルムから名艇を

選りすぐった、帆  
走史100年の大寫  
真集である。

◀撮影中のフランク・ビーケン



●芸術としてのヨット写真の結晶であり、ヨットの歴史  
そのもの。ぜひお奨めしたい1冊である。

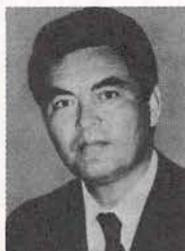
日本外洋帆走協会副会長・関東支部長 大儀見 薫

ヨットの写真といえばビーケン、ビーケンといえばヨ  
ットの写真と言われるくらい、ビーケン一家の3代にわたる  
ヨット写真の業績は群を抜いた見事なものである。世界の  
ヨットのメッカであるカウズに陣取り、その地の利を最大  
限に活用して、ソーレントでくり広げられる華麗で激烈な  
ヨット絵巻の中から、珠玉のコマを1つ1つ卓越したレン  
ズを通して捉えてきたのが、このビーケン一家なのである。

この写真集は1世紀以上にわたるビーケンの写真の代表  
作を結集したもの。ここには、ハッと息をのむような強烈  
な傑作が、何万枚という写真の中から選り抜かれて提供されて  
いる。同時にこの本は眼で見るヨットの歴史書でもある。ヨ  
ットというスポーツは、英国のカウズで育ててきたと言っ  
ても過言ではない。その歴史に名を残す各艇の見事な活躍が、  
この1冊の本の全ページにくり広げられているのである。

ヨットくらい写真映りの良い、すばらしい被写体はないだ  
ろう。海と空の間にあって、その優雅な船体のカーブとい  
い、大きくはらんだセール光と陰、スピンナーカーの強烈な  
色彩とダイナミックな形、波、風に鍛えられた海の男た  
ちの躍動美——ヨットが造り上げる映像のどの要素を取上  
げてみても、レンズを通して捉える形象美の対象としてこれ  
以上のものはないと言える。それゆえ、これほど条件が揃  
っていればズブの素人でも傑作ができる、と誰しも考えが  
ちだが、対象がすばらしいだけに、その躍動美を映像に凍結  
させ、芸術に昇華させることは難しい。ビーケン・ファミ  
リーは、これを見事にやってのけた。

この本には芸術としてのヨット写真の結晶があるばかりで  
なく、ヨットの歴史そのものが見事に捉えられている。ヨ  
ットの写真集としては右に出るものがない傑出した本であ  
り、ヨット愛好家にはぜひお奨めしたい1冊である。



BEKEN OF COWES  
A HUNDRED YEARS OF SAIL

序文エジンバラ公/紹介文ハモンド・イ  
ネス/カメラと撮影技術ケネス・ビー  
ケン/PART (I) 1880-1939 (II) 1945-1956  
(III) 1956-1970 (IV) 1970-1980 /写真索  
引と解説キース・ビーケン/36×27cm  
190ページ/写真モノクロ110枚(2ページ  
見開き半数と観音開き4ページ分を含む)  
クロス装/W・コリンズ社刊/18,600円

輸入発売元/洋販(日本洋書販売給株式会社)  
美術部 〒160 東京都新宿区大久保3-14-9  
電話03-208-0181代 支店=札幌・仙台・横浜・  
名古屋・大阪・広島・福岡・沖縄