

Offshore¹ 1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 82/200円

昭和57年1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



関東支部フリート対抗レース・ポイントゲッター賞の
（POINCIANA II） 写真：岡本甫／提供：船社

1982 謹 賀 新 年

年頭のご挨拶



社団法人
日本外洋帆走協会会長
石原慎太郎

明けましておめでとうございます。会員の皆様におかれましては、日頃海で鍛えた強靱、健全な心身で、清々しい新春をお迎えのことと思います。

新たな年を迎えることは、毎年の繰り返し乍ら、その都度新たな感銘を覚えるものです。元旦にあたり、今年一年の計を綿密にたてられ、大いなる進歩発展に繋がられんことを期待しております。願いますと、一昨年の大島・初島レース、昨年のビッグボートレース

と二年に亘り、当協会の代表的レースに於て、尊い人命を失うという犠牲を払って参りました。そして、その都度、楽しい海洋スポーツの根本にあるものは安全の確立への自覚であると互いに胆に銘じてきたことは、今更申し述べるまでもないところです。

新たな年を迎えるにあたり、今年こそはまず安全を最大「テーマ」として心得、そのためのあらゆる手段、方策を実行に移し、一人の事故が外洋ヨット界全体の評価を左右することに思いを致し、自らの技量を過信することなく、NORCの将来の発展の為にも事故を絶滅し、健全な海洋スポーツを育成していこうではありませんか。

昨年は多くの方々の協力を得て、太平洋横断シングルハンドヨットレースというビッグイベントを無事成功させることができました。国内でも、琵琶湖ヨットフェスティバル、黒潮カップオープンヨットレースの開催、下田フリートの誕生等々、年を追って幅広い活動も盛り上りを見せています。外洋ヨット界の育成は、我々一人一人の安全に関する小さな心掛けの一つ一つしかないと忘れないようにしようではありませんか。皆様のますますの精進を期待し、今年もレースにクルージングに大いなる成果をあげられんことをお祈り致します。

オリンピックに ヨットマラソンを



財団法人
日本ヨット協会副会長
山本房生

一昨年の1980年、モスクワオリンピックまでは、オリンピックの種目を追加する事にIOCの強い方針で非常な抵抗があり、なかなか困難であった。

IOCのトップの交替を機会に、正確な意図は伺い知れないが、外部から見ると、とうとうこの引締の強い手綱も弛んだかの印象を受ける。ウィンドグライダー（帆を掛けたサーフボード）なども、ヨットのカテゴリーか否かの面倒な議論を別にして、あっさりと1984年、ロスアンゼルス大会の種目としてIOCから認定された。最近はまだ、永い伝統を脱して、婦人種目を別にオリンピックに加えたいという運動も仲に根強く盛り上がっている。

毎年11月のはじめの週に、ロンドンで国際ヨット連盟の理事会や総会が開催されてきた。その時のロビーの炉辺会話式の場所では、久しい前からオリンピック種目を論ずる時、ヨットに長距離レースを入れたいとい

う意図の会話が一部で熱っぽく語り続けられてきた。現在オリンピックのヨット種目は、艇種こそ小さなフィンよりソリングまで五種目あるが、いずれも半径一海里またはそれより少し小さな円周上に設定された三点を回る三角コースと、風上、風下の二点を往復するコースの併合により構成され、所要時間も通常二ないし三時間のものである。陸上競技に例えるなら短距離のトラックに過ぎない。海洋競技としてのヨットの本質であるべき海象、気象の変化を克服しての豪快なヨット、それには陸上の花、マラソンの概念を導入したいという議論に反対する者は少なかった。

それなのに今日に至るも、ヨットのマラソンが実現出来なかった最大の理由は、ORCのレーティングによる艇では、変動要因が多過ぎる為、造艇競争に金がかかり過ぎて、オリンピック種目としては適当でないという判断が多かった為であった。IYRU (国際ヨット連盟)はこの問題点を解決する為、ORCと協同して、Joint

Offshore One-Design Advisory Committeeを構成して、永年にわたって、単一型クルーザーの可能性の探索と具体化に努力し、毎年その経過を報告してきたが、まだ所期の目的を達成せずに今日に至り残念であった。

昨年に至り、前記共同作業とは別の方向から、単一型クルーザーが数種相次いで発表され、その中には、IYRUの国際規格として認定される艇も現われた事はまことに喜ばしい事である。

新艇種としての単一型クルーザーの性能が安定した頃、私達の永年の夢のオリンピックにヨットの長距離レース、ヨットのマラソンの実現に一步近づけた事は限りなく楽しい。

まぼろしに終わったが昭和15年の東京オリンピックには太平洋横断ヨットレースを本気で考えた仲間の、伝統がいまでも生きている気持だ。

'82年 年頭に当って



社団法人
日本外洋帆走協会副会長

秋田博正

新年おめでとうございます。心より皆様のご健勝と幸多いセーリングをお慶び申し上げます。

新春も既に初乗りを楽しまれ、あるいはこの一年の多彩な計画に夢をふくらませておられることでしょう。旧年は神戸海洋博記念第3回太平洋横断シングルハンドヨットレースも成功裡に実施出来、幾多の今後に貴重な経験、資料も得られましたことはご同慶に存じます。

この82年に是非重点を置いて実施したいことは色々ありますが、まず第一に世界的な国際レースには日本よりも是非参加したいものであります。3年前のアドミラルズカップレースには3艇編成の日本チームが参加し、その他トランパック、シドニー〜ホバート等のレースにも毎回大体参加しております。現在、日本のヨットマン、艇共に目覚しくその質が向上しつつありますが、これは海外レースへの参加による刺激、啓発に負うところが大きいです。またこれへの参加は

日本ヨット界の発展を海外に認識させるチャンスでもあります。然し乍ら海外レースへの参加は参加者にとって経済的負担が余りにも大であり、参加を困難にしているのが実情であります。日本外洋帆走協会としてこの海外レースへ優秀な日本艇が参加出来るよう諸施策を是非進めたいと思います。

次はこれとは一面対照的でもありますがいよいよわたっての日本クルーザー界の底辺の拡大、充実は至上の命題であります。これには各支部、各フリートのきめ細かい活動が必要であります、殊に各ハーバー、各クラブ、各フリート等直接ヨットが集まってくる第一線におけるヨットマン仲間の友情、協力による活発な活動が基盤であります。先年制定された会友艇も逐次増加しておりますが、更に多数の入会を得てNORCのナンバーをつけた艇の交流を深めたいと思います。このNORCの会員の拡大、また、地についた活動の充実こそ当協会の使命であると共に、財政基盤の強化にもつながり最も重要な問題でもあり、本年も是非強力に推進したいものであります。

更にかねてより懸案の日本ヨット協会と当協会の連繋の強化も現在友好の輪が広がっておりますが、J-24というモノタイプのクルーザーの普及、またモノタイプのクルーザーのオリンピック種目へ採用の動き等、今後一層その連繋を深める必要があり、お互いに海の仲間であり、共同で解決せねばならぬ諸問題も多く一段と親密の度が加わることを心より願っております。

海、ヨット、私どもに常に夢とロマンを与えてくれる場です。今年も個々のヨットマンにとっても、NORCにとっても希望に充ち充実した年でありますようお互いに手を取り合って前進したく存じます。

会員の方々のご健康と多幸なセーリングをお祈りして新春のご挨拶といたします。

新しい年を迎えて



社団法人
日本外洋帆走協会副会長

大儀見薫

本年でNORCも満28歳（社団法人としては18年）、もう少しで30になる。CCJの発足から数えれば、既に34年以上となっているが、この間の戦後の日本の外洋ヨットの発展は目を見張らせるものがある。NORCも会友艇の仲間314隻を含めて登録艇886隻、会員数3234名、北海道から沖縄にまたがる大きな組織になった。10年前には380隻、1500名、18年前の社団法人結成時には35隻、200名の数字が発展の軌跡を示している。

昨年11月、所用で久しぶりにシドニーを訪れることが出来た。武田さんの最初の〈VAGO〉でシドニー～ホバート・レースにチャレンジした1969年以来、12年ぶりのことで感無量だった。あの時、我々を大歓迎してくれたシドニーは、そしてCYCAは少しも変わってなかった。今も12年前と同じく、シドニー湾内では、毎週末、あらゆる種類の大小のヨットが、それぞれのレースを楽しんで、湾内いっばいに走り回っているが、その様子は相変わらず壮観であった。

確かに、当時は見られなかったフラクショナル・リグのレース艇が今ではかなり数多く目立つし、か細いマストを弓なりにひん曲げて走っていたり、目新しい現象が無いわけではない。しかし1969年当時、我々に深い感銘を与えてくれた、本格的なシーマンシップの伝統——それは各マリーナの一つ一つのヨットの素晴らしい仕上がり、手入れ、その完璧なship shape振りに、あるいは港を走っている艇のセールトリム、ハンドリングのレベルの高さ等に現われていて、今でも全く変わっていない。むしろ、一層充実しているのを見ることができた。1969年に我々をその素晴らしい走り、海のサラブレッドとして磨き上げられたその整備ぶりを見せつけられた〈メルセデスⅢ〉とかの当時の名艇が今も完全な状態で頑張っていることに、特に強い感銘を受けた。

12年前のNORCでは本格的な外洋ヨットは陳さんの〈竜王〉(S&Sのワントナー)と〈VAGO〉の2隻しかなかったことは、今日の盛んな大型艇群によるレー

シングフリートの活躍振りから見ると信じ難いことだ。ほんとうに、わずか10年そこそこの間の日本の外洋ヨットの質量ともの発展は驚異的である。

今年はじめにはJ-24の世界選手権がシドニーで行われ、日本からは4チームが参加している。シドニー～ホバートにも〈サンパード〉が3回目の出場、本年の第6回の記念すべき沖縄レースには、シドニー～ホバートから北上して、3月末の香港～マニラ・レースに出場したオーストラリアその他の艇が何艇か参加確実と見られ、8月のハワイのパンナム・クリッパー・シリーズには単独参加を含めて、日本からは10隻以上が名乗り上げている状況である。

一方、世界最長、かつ最も厳しいレースとして、第3回の世界一周レースには、26隻の参加艇がイギリスのポーツマスを昨年8月29日にスタートして、ケープタウン、シドニー、リオ、そして再びポーツマスのコースで激しい展開を見せている。また本年9月にはアメリカのニューポートと、スタートとフィニッシュ地点は違うが、シングルハンド世界一周レースが、上記と全く同じ寄港地を定めて行われる。昨年12月でのエントリーは22隻、日本からは堀江謙一と多田雄幸がそれぞれ50ft前後の新艇で出場を予定している。

こう見てくると、本年は外洋ヨット界にとつて、多面多岐にわたる華々しく充実した年になりそうである。しかし、このように大きく育ってきた日本の外洋ヨット界としても、あるいはNORCとしても、海上における安全思想の充実とその普及、ハーバー問題の打開、免許制度等の改悪を防ぎ、より現実的な対応を求めるといった課題をはじめ、海上保安庁の「オイコラ」的取締り姿勢の問題、さらに日本ヨット協会との合同による「日本ヨット関連団体協議会」（仮称）の設立についての話し合いなど、このスポーツが大きく育ったことに付随する、あまたの問題をかかえることになってきている。NORCとしては、ここで今一度、社団法人としての役割りが何であるのか、また、そのためには何を為さねばならないのかを、はっきりさせる必要があるのではなからうか。



NORC

'81年後期表彰式

および

年末大パーティー

一年を締めくくり飲みほした

12月4日、帝国ホテルにて後期レース表彰式が行われた。それに引き続き、孔雀の間で年末大パーティーが海事思想普及委員会の主催で行われた。

この日は石原会長をはじめ、たくさんのメンバーが一堂に集まり、飲み放題、食べ放題の楽しいひととき

がもたれた。予定されたディスコ大会は、今ひとつ盛り上がりなかったが、豪華な景品の当たる大抽選会やビール早飲み競争、ルームランニング競技はE.H.エリック氏の巧みな司会によって大いに盛り上がりをもせた。



さがみ杯と初島杯を受けた〈BIG APPLE〉



舵杯、神子元トロフィー、ジュイカップなどひとりじめの感の〈ローデム〉



インディペンデンス・カップ杯を受ける〈白鯨〉



小網代カップの〈雲柱〉



表彰式での左：大儀見副会長、中：古屋前会長、右：石原会長



遠来のメンバーによる鏡割り



グラスを手に……



古屋名誉会長による乾杯の音頭



ヤマハセール付きテンドーは岡田豪三氏に



抽選会はエリック氏の司会で



清水専務理事に紹介されるNORC事務局メンバー



日頃の成果を？ ビール早飲み競争

車椅子の人魚

新連載

“フィアーナ”が海に還る日①

石井浩一・フィアーナ

9月のある日、NORCの友人から「素晴らしい人生を歩んでいるあなたがたのことについて書いてくれないか」との依頼があった。その時一瞬、返答に迷いました。私は以前から文章を組み立てるのが下手で、小・中学校時代に書いた作文は、かなりひどかったらしく親父からよく叱られました。現在でも私の筆不精は有名で、こういう事には全く縁のない男だったのです。もし私が何かについて書けるとすれば、最愛の妻フィアーナと共に辿ってきた現在に至るまでの我々の人生の航跡についてです。今まで二人して歩んできた珍道中の数々を思い出せる限り、ありのままに書く事であれば出来そうな気がしました。私の持病“作文恐怖症”を追い払う為にも思い切って書いてみようかと一大

決心し、その旨をNORC事務局の歌田氏に返事をしたのであります。支離滅裂で、まとまりのない素人文ではありますが、一生懸命書きましたので是非最後までお付き合い下さい。

※

さて私は、ある専門の3年制短大を卒業し、今春資格を取ったばかりの駆け出し鍼灸師であります。(現在28歳) もともとは、ダイビング畑で生活の糧を求めていた男であります。フィアーナとの結婚を機に、東洋医学を志すようになり、陸に上がって6年になります。が、一度染み付いた潮の香は私の体から離れず、鍼灸の仕事と海とを何とかして関わりを持たせようと、色々思案しております。最近では、こういう事を考えています。“素晴らしい海の景色が展望できる海岸辺りの丘の上に、安い土地を見つけ、自作の家を建て、そこで治療院を開き、と同時に近くに散らばる島々をヨットで往診して回る。そしてヨットのキャビンの一室は治療室になっていて……。”

しかし、その前に是非成し遂げたい大きな夢があります。それになるべく近い将来に……。

それは、女房と共にヨットで世界一周クルージングをする事です。実現させるのは並大抵ではないというのは、重々承知しております。しかし、私達は夢を単なる夢で終わらせたくありません。トライするチャンスを失わない限り、この夢を実現する為にそれに向かって最大の努力を続けていきたいと思っております。

技術的な事、金銭的な事、共にゼロに等しいところからの出発です。それに加えてこれから色々な壁にぶち当たる事も多いと容易に想像できますが、しかし、そこは我々“THE狂い咲きファミリー”の日米混成スーパーガッツで、これらを乗り切っていきたいと、二人して意気込んでおる最中です。

さて、私の妻フィアーナ・マリア・石井は、米国カリフォルニア州出身で、日本へ来たのが17歳の時。彼女の親父の仕事の関係での来日でした。沖縄で4年間を過ごし、その時私と出会い、結ばれ、福岡を経て現在住んでいる京都と、かれこれ約9年間、日本に滞在しています。



スーパーガッツで二人の船出

彼女は、来日する1年程前に、ロープダイビングというターザンごっこみたいな遊びの最中に、ロープが切れ6メートルの高所から落下したのです。それも逆さに、頭から土手へ突っ込んだのです。その事故で頸椎4個を複雑骨折し、一命は取り止めたものの、以来、全身まひの状態に陥ったのです。最初の2年間ぐらいいは車椅子に座るのも難しく、寝たきりに近い状態でしたが、私と知り合ってから、機能回復の為に色々な新しいもの(鍼灸治療等)にトライし、それが効を奏して徐々に車椅子に座れるようになりました。と同時に、一度は捨てた幾つかの夢を再び持つまでになったのです。

私は、彼女と知り合ってから最初の頃に何回か生命の危険にさらされたところを見てきました。そして、そのつど彼女は自分の生命を賭けて病魔と戦い、勝ち抜いてきたのです。そしてこの7年間、二人で力を合わせ、彼女の健康と機能回復を賭けて毎日戦ってきました。その甲斐あって、今ではかなり健康状態も良くなり、手、足こそ不自由ではありますが、腕の動きはほぼ元の状態にもどっています。そして、4年前から京都の自宅で英会話教室を開設し、今ではかなりの人気を博しています。生徒の中には神戸、大阪、奈良、滋賀から通ってくる人も少なくありません。下は小学生から上は73歳のおじいちゃんまでを相手に、毎日張り切って教えております。カリフォルニアの太陽の下で育っただけあって、陽気で笑顔がたえない温みのある、そしてガンコで少しセンチな女性であります。そういう彼女の人柄に惚れて通ってくる人達が多いのです。この4年間に数回寝こみましたが、それ以外は頑張って仕事を続けてますから、かなり丈夫な体になったと言えるでしょう。彼女に「一生寝たきり」と宣告したドクターが現在の彼女を見たら、おそらくびっくり返って喜ぶことでしょう。現在、手先も少しずつ動きだしてきています。ナイフやフォーク等はまだ持てませんが、筆ぐらいの重さのものであれば(時々落とす事もありますが)持てるようになり、油絵も彼女独得の技法で描けるようになりました。

さて、彼女が見つづけている幾つかの夢の話にもどります。最初に抱いた夢はインドを旅する事でした。苦労しましたが、それを実現させると次に水中ダイビングの体験を夢見て、これも訓練に訓練を重ね、55年から翌年にかけて見事実現させました。そして今夢めているのは、ヨットで世界一周をする事です。彼女は最初、世界の国々を回りたいとの夢を持っていました。その頃、私はヨットに憧れており、そこで二人が共通した夢、世界一周をヨットですることを思いついたのです。

今、私達は、この世界一周クルージングの夢も、今以上に努力し続ければ、必ず成し遂げられる日が来ることと信じております。

私達是一緒に生活し始めてから現在に至るまで、私生活の面でもかなり苦労してきました。食っていけない



車椅子を離れ水中に(中央：フィアーナさん)

状態に陥ったこともしばしばありました。3カ月近く、にぎり飯を1日1個、それを半分ずつ食べて、あとは水をガブ飲みして飢えをしのいだ事もあります。その頃は、このような状態から脱する為に、昼間(朝から夕方まで)は学校、夕方から英会話の仕事を手伝い、その後夜10時頃にフィアーナを寝かせる準備をし、夜中の12時になると家を出て、朝5時頃までトラック運転のアルバイト、帰って2時間～3時間寝て学校へ、という繰り返しの毎日でした。学校は留年する訳にもいかず、家賃の支払い、お手伝いさんの給料その他もろもろの支払いも溜ってきて万事休すの状態でした。こういう生活を始めてやっと3カ月目頃から先が見えはじめ、私が栄養不足と過労でブツ倒れた頃には何とか金銭的にはクリアになっていました。その時はフィアーナも頑張りました。グチを一言もこぼさず、笑顔で毎日を過ごしてくれました。英会話の生徒や友人達は、我ががこういう状態にあるという事には誰も気付かなかったようです。ところが私は日を追う毎に機嫌が悪くなり、イライラの度合いが増えて険悪なムードに陥ったりもしましたので、私の通っていた学校の一部の友人にバレてしまいました。しかし、そのおかげで時々差し入れをもらったりして、なんとか食いつないでいく事ができたのです。これはほんの一例ですが、他にも色々な苦労を経験し、そのつど二人で力を合わせてなんとか乗り切ってきたのです。これらの積み重ねの中から、ギブアップしない限りなんとかやれる、という自信が出来てきました。それらの経験が全て身になり、年を追う毎に増々充実したハッピーな生活を送れるようになりました。

さてこれから、3つの事について順を追って書いてみようと思います。

最初はインドの旅について(日本～ホンコン～バンコック～インド～ネパール～インド～スリランカ～インド～ホンコン～日本と約4カ月かけて回った時の珍道中記)

次にダイビングの夢の実現まで、最後に我々が体験したセーリングについてです。ヨットとダイビングは重ねてお話す部分もありますが……。 (インド編につづく)

『神子元島ハネムーンレース』

〈ポインシアナⅡ〉オーナースキッパー・ナビゲーター

山田 幸夫

〈ポインシアナ〉は南の島に住む美しい少女の名前である。想像力に自信のない諸兄には『アグネスラムのことさ』とでも言うておこうか。

今を去る3年半ほど前に、ブルーウォーター派から豹変した我々は、クルージング仕様のBW30を駆ってNORCやSSCRのレース海面を駆けめぐり、並いるレース艇のケツを追ってレースのイロハを学んでいったものである。3年間に出場したレース記録を振り返れば、おおむね中の下くらいの成績に終始していたとデータは語っている。

平均年齢34.4歳。決して若いとはいえない7人のサラリーマン建築家、これがポインシアナグループの全オーナー兼クルー達である。

強風の島回りレースでは、毎度数回のスリリングなブローチングを満喫し、全艇中最も早くスピンドウンするのが去年までのパターンであった。うまいものを喰い、十分な睡眠をとりながらレースを楽しむのが目標となれば、レースの摂理に反することなく、上位入賞など望むべくもないのであった。

そんな我々に昨年の末、中年の浮気ごろからか『艇

を替えようよ』という話がもち上がり、世話役の私を含めた全員のフトコロ具合を考え合わせたレーサークルーザーの中古艇を四方八方捜しているところへ、学生時代に同じクラブのウエスタンバンドでパンマスをやっていた先輩で、〈ポインシアナ〉I世の時から我々グループの相談役でもあるフッドセールの戸谷氏から紹介された歌田氏という、めっぼう話のうまい人間とコンタクトを取ったのが、美少女〈ポインシアナ〉にふりかかった運命のいたずらであった。

Uボートとかいう名のギンギンのレーサーの見合い写真(設計図)を前に、身分不相応な結婚相手とちゅうちょする私を、世話好きな年増の仲人達(戸谷氏と歌田氏を指す)は、カーボンだ、ミディアムリグだ、ラミナーセールだ、とたきつける。

他のオーナー達の意見を調整し、三度のメシを二度に減らし、まだ見ぬボーナスの皮算用をも含めて、やっと持参金のメドも立ち、Uボートとの結婚を承諾したのが春のこと。『秋の島回りレースをターゲットにする』というデザインコンセプトを打ち立てはしたものの、オフショアレースとは十分な食糧と酒を積み込み、カセットから流れる音楽を聞きながら走るものと心得る、ブルーウォーター派くずれのレース屋にとって、ギンギンの結婚相手をマイルドなクルージングも楽しめるレーサーへと変身させることが結婚承諾の条件となり、Uボートのオリジナル設計を、建築設計屋である我々の手でキャビン内やコックピット回りを中心に設計変更してしまい、仲人達のいら立ちをよそに、暑夏の造船所通いを経て、9月26日の大島・初島レースを初陣の日と決めたのであった。

神子元島レースの前々日、NORCからスタート時間を11月1日午前2時に変更するという知らせを受けて、艇長でありナビゲーターでもある私は、内心『たすかった』と思った。あの暗岩、洗岩に縁どられた神子元を明るいうちに回航出来る。深夜のスタートやフィニッシュは、定置網があってもシーボニアの庭のようなもの、心配は無用である……と思っていたので、フィニッシュ直前の不運など予想だにしなかった。

マイルドに変身した彼とのハネムーンのはずだった前回の大島・初島レースでは、強い潮流と微風のため



爪木崎の岸ベタをいく〈ポインシアナⅡ〉写真：朝河清

に、初島直前でリタイヤーし、実質的な初陣はこの神子元島レースと考えていた。

今回のハネムーンに同行する乗組は仲人の戸谷寿男（すべてをとりしきる役）と、例のシングルハンドレース以後ポインシアナ家の一員（義兄弟）となった新郎の兄、『ティダ』家のUボート乗り岡田豪三（ヘルムスマン）、そしてポインシアナ家から病院建築のオーソリティー榎本繁（トリマー兼コック）、マンション設計に定評の川部武郎（トリマー）、一級建築士試験にパス

したばかりの海技4級、飯野等（フォアデッキ）、そして劇場建築と庁舎設計に実績の私（艇長兼ナビゲーター）の総勢6人のMEN, MENである。ハーバーを出る前に艇内で簡単なミーティングがもたれ、艇長会議の報告、基本コースの確認、食糧計画の確認、マークすべきハーフトンの情報、体力に応じて適時睡眠をとること、ADF不調のため、努めてクロスベアとデッドレコを励行すること、そして特に微風が予想されるため、前回のレースで思い知らされた黒潮分流と、

第26回神子元島レース成績表

帆走委員長 山本 弘

クラス 順位	セー ル番 号	艇 名	T Y P E	神子元島回航	フィニッシュ タイム	着順	所要時間	T C F	修正時間	総 順	合 位
I 3	2112	FUJI III	FRE 46A	12:52	23:08'10"	10	21:08'10"	0.8525	64867	27	
	2872	摩利支天	TAK 44	12:24	22:32'50"	1	20:32'50"	0.8525	63059	23	
II 1	2000	月光 V	FRE 41	12:58	22:47'28"	2	20:47'28"	0.8195	61338	20	
III 2	380	THE TIS III	U- 38	13:32	23:56'50"	18	21:56'50"	0.7863	62125	21	
	2035	CLARISSA	DOU 37A		D.N.F.						
1	2751	BELLATRIX II	HAY 34	13:15	22:48'52"	4	20:48'52"	0.8031	60178	19	
VI 8	1555	TILDE II	N 320A	13:30	00:13'26"	20	22:13'16"	0.7489	59908	18	
	1850	VEGA V	DOU 33B	14:00	23:17'50"	12	21:17'50"	0.7489	57418	10	
5	1900	龍飛 III	DOU 33C	15:15	23:51'58"	17	21:51'58"	0.7489	58952	14	
10	1987	DOZEN-A	DOU 33C	20:20	09:03'43"	30	31:03'43"	0.7479	83632	31	
4	2116	海猫	Y 33B	15:53	23:50'47"	15	21:50'47"	0.7489	58898	13	
6	2220	慎記郎	HOL 33	15:20	23:39'33"	14	21:39'33"	0.7620	59415	15	
	2640	青海波	NAK 33		D.N.F.						
7	2690	くろしお III	NAK 33	14:35	23:59'01"	19	21:59'01"	0.7540	59672	17	
9	2713	CAVOK II	GRA 34	13:50	01:25'07"	23	23:25'07"	0.7540	63567	26	
1	2857	白鯨 III	IKE 31	13:40	22:57'57"	6	20:57'57"	0.7590	57287	9	
3	2905	JACK TAR II	TAK 34	13:08	22:57'00"	5	20:57'00"	0.7670	57847	11	
V 15	610	飛車角 II	W 36A	19:20	07:26'20"	29	29:26'20"	0.7385	78266	30	
	1898	SEA TIGER	BW 33	17:07	02:02'10"	26	24:02'10"	0.7312	63271	24	
2	1910	SERABI III	DOU 30	13:28	22:58'27"	7	20:58'27"	0.7269	54886	3	
6	1992	DOLLY-I	N- 300	15:25	23:51'09"	16	21:51'09"	0.7161	56335	7	
5	2011	GAMERA	TAK 31	13:15	23:00'05"	8	21:00'05"	0.7375	55758	6	
	2028	魁	DOU 30		D.N.F.						
13	2196	MORE-JOY	NOL 30	13:29	03:03'13"	27	25:03'47"	0.7226	65198	28	
14	2234	桃季 II	DOU 30A	18:30	04:13'16"	28	26:13'16"	0.7237	68314	29	
	2240	WANDERER	DOU 30		D.N.F.					8	
7	2279	CHUBURINKO	DOU 30	13:20	23:57'00"	19	21:59'15"	0.7215	57110	5	
4	2371	DERPHINA	DOU 30	13:18	23:14'53"	10	21:14'53"	0.7226	55274	12	
8	2446	MERLZA	NAK 295	16:30	00:20'50"	21	22:20'50"	0.7301	58736	4	
3	2600	KARASU	TAK 30	13:26	23:02'04"	9	21:02'04"	0.7290	55202	22	
10	2616	JE REVIENS III	NAK 295A	18:18	01:57'04"	24	23:57'04"	0.7269	62676	25	
12	2846	AKADEMY VI	PION 30	16:06	01:59'09"	25	23:59'09"	0.7343	63406	16	
9	2965	TURUGI	NAK 31	16:45	00:39'02"	22	22:39'02"	0.7290	59444	2	
1	2970	POINCIANA II	U- 30	13:18	22:48'18"	3	20:48'18"	0.7269	54443		
VI 1	2260	RODEM V	T&P 26	13:35	23:36'32"	13	21:36'32"	0.6913	53777	1	
	2750	快進丸	YAM 26S		D.N.F.						



先行艇を追って神子元島を回航

潮汐流を最大限に生かして走ることなどが話し合われた。

小網代湾口の定置網沖のコミッティーボートと、諸磯灯台のトランシットライン上にリミットマークが打たれ、ほとんどの艇が上寄りスタートの中、我が艇は下寄りで軽風のフレッシュウインドをつかんだジャストスピンスターで深夜のハネムーンに旅立った。

陸の人間が寝静まった深夜2時、36杯ものレース艇が一せいにスピンを展開し、暗闇にカラフルな花を競うのは不自然な気もする。飛び交うクルーの声、マストトップにゆれる赤と緑の灯の群れ、静寂の中にカリンカリンと響くウインチの音、11月の夜にしては厳しい寒さはなく、視界良好、波も小さい。

スタート後1時間もすると、ほぼ各艇の相関位置はフィックスし、本船航路の北側まで入り込んでいるであろう潮の影響を避けて、我が艇は門脇への直線コースのやや北側を走る。前方に2トンの〈摩利支天〉、〈月光V〉、〈カラス〉。北側風上の2時方向に〈フジⅢ〉、3時方向に〈セラビⅢ〉、〈がめら〉、〈デルフィナ〉のハーフトン勢がダンゴで走る。その他の艇はほとんど南側半マイルから1マイル沖の後方をにぎやかに帆走している。

やがて風早灯台を確認、朝の気配を感じるころには初島の灯台も確認され、船位測定は非常に楽である。

午前6時、大室山と川奈崎を視認したところで、オフワッチから上がって来た岡田、榎本、飯野らと交代し、バースにもぐり込む。

カセットテープからリチャードクレイダーマンが流れる青く晴れた朝の海、セピア色に変色した伊豆の山、グレーの岩肌をくっきり縁どる磯波の白さ、すべての光景が眠りからさめたばかりの眼に痛い。

岸から500mほどの岸寄りを南下する我が艇の前方沖寄りに〈セラビⅢ〉、〈カラス〉、〈がめら〉が先行し、沖寄り9時方向に〈ジャクタル〉、我々のさらに岸寄りに〈デルフィナ〉と〈チュブリンコ〉が迫る。2トン、1トン勢に続いてこれらハーフトンが第2先頭集団を形成し、さわやかに晴れわたった稲取沖に各艇の熱気がよぎる。

各艇の走りを数分ごとにコンパスチェックし、ヘル

ムをとる戸谷氏に報告する。9時から10時にかけて下げ潮のピークのためか、爪木から回折して北流する潮のためか、沖寄りの艇よりも岸寄りギリギリに行く艇がジリジリと前に出る。岸寄りを有利と判断した〈ポインシアナ〉は、ジャイブをくり返して弱い風をひろいながら岸ベタを南下し、正午には爪木崎の岩場を約50mの至近でクリアーする。

その間、あろうことか先頭の〈セラビⅢ〉は大島方向へ走り去り、〈カラス〉と〈がめら〉に肉迫した我が艇の Cockpit では、流れる強潮をどう乗り切るかが最大の関心事である。爪木崎と神子元島間の数マイルは水面下に何か恐ろしいエネルギーをひめた大河のように思えた。

川を横切るのをためらうように、各艇岸寄りを須崎沖の洗岩に向かう。やがて〈デルフィナ〉が川の横断に突入し、続いて〈がめら〉と〈ポインシアナ〉が須崎の洗岩にはじき出されるようにジャイブして神子元への渡河作戦を開始した。しかし、ハーフトンの雄、〈カラス〉は、一向にジャイブせず、須崎をも通り過ぎ、下田湾口をどんどん西進してゆく。『これで〈カラス〉も落っこちか』などと考えたのが大間違い。オーバーランと思えたその艇は、パワフルなアビームの猛烈なスピードで難なく川を横断し、あっという間に前に出た。

〈摩利支天〉をトップに9番手で神子元を回航したのが13時18分。〈ジャクタル〉、〈ベラトリクス〉、〈がめら〉、〈カラス〉、〈デルフィナ〉、〈ポインシアナ〉、ややおくれで〈チュブリンコ〉が一団となって日の当たる神子元島を回航し、微風下11時間張り続けたスピンをダウンした。夕方近くになって風はさらに落ち、マストの風見がくるくるまわり始め、艇の周囲にはイルカの群れだけが跳ねる。

大島元町方向はるか前方に〈摩利支天〉の航海灯、やや風早寄りに〈月光V〉。薄明のうちに各艇の位置を頭に入れてナイトに備える。ていねいに城ヶ島へのラムライン上を走る我が艇の前方0.5マイル程にハーフトンの〈カラス〉が1杯行けど、神子元を一緒に回った他の艇は、今一步、滑ってないようだ。

『スピンを上げよう』戸谷氏が言う。

ブームが垂れ下がり、風見が回転するこの風でスピンの上がるのかと思う。『ウインチを使うなノセールを照らすな』たたみかけるように戸谷氏のオーダーが小声で下される。7時方向に接近した大型艇の〈シルエット〉に悟らせないためだ。半信半疑のスピンは見事に決まり、スルスルと走り出し、やがて吹き始めた西寄りの風と本船航路を流れる潮にも乗って、グングンと対地スピードが上がる。

スタート以来、1時間ごとのチャートプロットをオフワッチの私に代わって川部が30分ごとにプロットし、ラムラインを忠実に走ってゆく。午後8時、ヘッディングに諸磯灯台をとらえ、ポートタックのスピラン

で艇速は8ノットを超える。

キラキラ輝く城ヶ島の明かりが近くなるころ、数時間前に大島元町の灯と同化していった〈摩利支天〉の航海灯が、右手沖の山方向から現われる。彼の艇以外、〈ポインシアナ〉の前方に船影はなく、数杯の赤色灯がスターンに並ぶ。『あの角度じゃ〈摩利支天〉はスピンは張れないだろう、へたをするとウチが勝っちゃうぞ』……。意外感に似た期待を押し隠して、真暗なコックピットに冗談が飛ぶ。

思えば数週間前の強風のシーボニア沖で、不幸にもデスマストした〈ビッグアップル〉のリリーフとして、フリート対航レースの代表艇に参入した我が艇は、先輩格の実力派ハーフトナー〈ドリー〉と、高井ニューボートを駆る〈がめら〉の2艇の足を引っばることなく、何とか彼らについてゆきたいと真剣に話し合っていたのだが、今の瞬間その責務を果たせるような気がした。

22時10分、〈摩利支天〉はファーストホームの約束手形を手にして小網代の定置網エンドをクリアーし、ジャイブして湾内に吸い込まれて行った。

オールハンズの我が艇も日頃見慣れた定置網エンドをバウにとらえ、約10分遅れで『ジャイブ用意』……。『ジャイブ』——ジャイブが決まり、ホッとして、ふと、ポートサイドの舷外に目をやった私は一瞬血の

気が引くのを感じた。『のぼれノ急旋回』一秒、二秒……バウンという音とともに、にぶい振動が7ノットで疾走する艇のスピードを奪う。次の瞬間、我が艇は、黒いブイから白く点々と連なる不気味な定置網の中にいた。『もう1本来るぞ』誰かが叫ぶが急には止まらない。息を飲む数秒の後、再びバウンノググググビューン……。艇は定置網の外に出た。

『スピンドウンノジブアップ』のぼるぞー』『ジブ上がったらスピセット』『ワッチしっかりしろ』——フィニッシュ直前の、しかもホームポート沖で、大きく1回転して元のコースに戻った時には、後続の〈月光V〉が前を走り抜け、クラスⅢの〈ペラトリクス〉がスターンに迫る。

悪夢の数分が過ぎ、やっと落ち着きを取り戻した〈ポインシアナⅡ〉は静かにフィニッシュラインを切った。『ブオーツク』『2970フィニッシュ』……。『お疲れさん』『何着ですか?』……。『3着でーす』……。

11月1日午後10時48分、ポインシアナグループとしては初の快挙であり、新しいダンナ(U-30)と美少女〈ポインシアナ〉が真の一つになった記念すべきハネムーンの終了であった。

「サチオオカレトイノル」

追伸:「ユダンタイテキゴヨウジン」

第4回琵琶湖シリーズ成績表

レース委員長 三井祥功

クラス	SAIL No.	艇名	艇種	T.C.F	持点	第5回竹生2周レース 11/22~23					得点	順位
						順	所要時間	修正時間	修正順	点		
I	2300	YOU V	NAK 33	.7610	9	4	21:29:02	58.857	2	6	15	3
	2377	SUEKO	NAK 33	.7620	6	3	21:26:12	58.805	1	9 3/4	15 3/4	2
	2521	CHILD OF FORTUNE	NAK 33	.7620	17 3/4	10	28:33:37	78.347	3	3	20 3/4	1
II	1793	TINKLE TICK	GS	.7258	33	7	26:57:43	70.448	5	18	51	3
	2992	ひよっこ 3	DOU 30	※.7333	16	5	21:41:39	57.270	3	24	40	5
	2022	めるへん	N 300	.7258	21	8	28:04:52	73.373	6	15	36	8
	2064	風小僧	DOU 30	.7226	36 3/4		D. N. S			3	39 3/4	6
	2068	FROG V	N 300	.7215			D. N. S			3	3	11
	2077	FLEUR BLEUE-Z	TAK 31	.7290	40	1	19:59:01	52.445	1	30 3/4	70 3/4	1
	2449	PELL MELL	NAK 295	.7312	36 3/4		D. N. F			3	39 3/4	7
	2484	飛龍	NAK 295	※.7333	22	6	21:42:18	57.299	4	21	43	4
	2683	RIVAGE	KIH 31	.7280	41 1/4	2	20:50:03	54.602	2	27	68 1/4	2
	2744	流星	NIC 30	.7333	8	12	28:39:16	75.644	7	12	20	9
	2973	TRIANGLE	N 300		9						9	10
III	1773	TRACER	ECU 26	.6831	5						5	4
	1795	矢寿	ECU 26	.6831	10						10	3
	2014	MARI-SOLE IV	YAM 25	.6783	10 3/4	11	28:38:09	69.925	1	9 3/4	20 1/4	1
	2847	ストロベリー	YAM26S	.6878	13 3/4	9	28:17:46	70.063	2	6	19 3/4	2
	2959	フィデリア	N - 270	※.6878	0	13	28:49:44	71.383	3	3	3	5

駿 河 湾

秋のフリート対抗レース

秋が駆け足で深まっていく10月10日、11日の2日間にわたり、駿河湾の沼津内浦湾において、第3回駿河湾支部フリート対抗レースが行なわれた。駿河湾に清水・沼津フリート間の親善と技術向上を目的として発足したこのレースは、今や支部の一大メインイベントとしてその趣旨を果たし、一応の成功を納めた。

レースは、オリンピックコース2本と、ショートオフショアで争われ、3艇で1チームを構成する。今回は清水2チーム(6艇)、沼津4チーム(12艇)で争われた。1、2回ともに、清水チームが優勝し、今回も虎視眈眈と優勝を狙っていたのだが、やはり優勝をさらっていった。

さて、第1レースは、前日来の強風がおさまリ、6時からコミティーの打ち合わせ、7時から艇長会議が行なわれ、20分遅れの9時20分にスタートした。スタートは案の定、陣取り合戦に熱が入りすぎ、どうい



下マークへ向かう各艇 写真：大倉

うわけか本部艇にぶつかってくる。熱くなった艇もあり、とても楽しかった。レース内容は、レーティング通り、清水の〈マルジェ〉(デュボワ37. 2455)、〈ディスコードリー〉(Y33. 2263)、〈ダンディライオン〉(高井33. 1909)の大型艇の争いとなり、レギュラーメンバーに欠ける〈マルジェ〉が脱落し、〈ディスコードリー〉、〈ダンディライオン〉、〈マルジェ〉の順でフィニッシュした。スタート時の陣取り合戦の結果、〈ダンディライオン〉から抗議が出て、本部艇に接触した〈KOMA〉(なかよし295.2772……舵引きは若き女性……)は失格となった。

第2レースは予定通り、1時から開始された。風は午前中に比べ一段と落ちて、かなりきついレースが予想された。スタートはさほどの陣取り合戦もなく、平和に行なわれた。第1レースの屈辱を晴らそうと、〈マルジェ〉がとても素晴らしい走りをしていった。風が徐々に落ち、タイムリミットまでに入ったのは、たった4艇であった。惜しいことにフィニッシュライン3～5m手前のところで、荒井のヒゲ(スキッパーはおかまのタカオ)の〈カレントネラ〉はタイムリミットに引っ掛かり、残念そうにジリジリと後退していった。見ている方はお腹を抱えて笑いころげていたが……。本部艇には荒井氏のカミさんが乗っており、亭主のイマイチに「もう遊んであげない」と騒いでいた。

フィニッシュ順位は〈マルジェ〉、〈ディスコードリー〉、〈KOMA〉、〈ダンディライオン〉であり、その他はDNF。〈KOMA〉は第1レースの失格にもめげず、よく



第一レース、スタート直前の混戦(本部艇より)

写真：稲垣

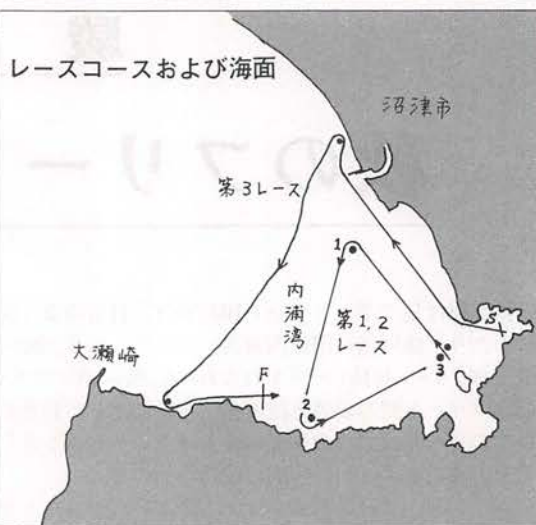
健闘した。第1レースの結果が惜しまれる。

第1, 2レースを振り返って、清水のメンバーは、予想された通りのメンバーが順当な走りを見せ、得点を実に稼いでいった。沼津としては、期待された艇が思った通りの走りを見せず、非常に残念であった。今年進水した船、特に〈サラボーン〉(2825), 〈正覚坊〉(2920), 〈ソレイユ〉(2854) が期待されたが、これら3艇は、肝心な時に走らないで、関係ない時に走り、今回も同様であり、とても困ったものである……。もしこの3艇のオーナーが、この記事を読んで気を悪くしたら……「悔しかったら勝ってみろ!」

10日の晩はスキャンジナビアで100名近い関係者を集め、恒例の中間発表と各艇の紹介が行なわれ、とても盛大なパーティーとなった。どういうわけか、レース結果の悪かった船ほど陽気に騒いでいた。これは反省しなければならないことである。パーティーは宴も酩酊となり、外から酒を持ち込み、それに加えカラオケも始まり、いつ終わるともされない様相となる。翌日レースが控えているというのに何と楽しいことだろう。

さて、第3レースのショートオフショアは、従来ポイントレースに使用されているコースを多少変えて行なわれた。(多比→千本→大瀬→淡島沖合い→大瀬) スタートは9時。このレースは得点が1.5倍で、それまで不利であった沼津チームにとって最後のチャンスとなった。前日どんちゃん騒ぎをして、二日酔いとみられた艇が、特に好スタートを切るレース展開となった。スタート後15分程で風が落ち、沖出し組と岸ベタ組と中間ラインを引いた組と、3つのグループに分かれた。伴走していた本部艇は、沖出し組有利と見ていたが、千本マークまで約3時間かかり、結局中間ラインを引いた艇がよい結果を占めることになった。レースというものは本当にわからない。

千本マークは〈マルジェ〉, 〈カレントネラ〉, 〈ウィンドマシン〉(エクメ S. 1787) の順で回航し、〈ウィンドマシン〉の健闘が目立った。それもそのはず、トヨ



ペットレジャーの奈木氏が乗艇しており、よく健闘していたのだ。その後に〈ディスコードリー〉, 〈夕風〉(P 26.1805) の順で回航し、我が親戚 〈ブレイアデスクラスター〉(H O L 26.2499) が6番手で回航した。ヒゲの大倉艇長は、その後に得意の微風のクローズドリーチで、見事2艇を牛蒡抜きし、4着でフィニッシュした。結果は〈マルジェ〉, 〈カレントネラ〉(カミさん大喜び), 〈ウィンドマシン〉, 〈ブレイアデスクラスター〉という順位であった。

このレースはスタート時を除いて終始微風であり、清水艇の帰港を考えて、コース短縮を行なった。この微風の中で、岸寄りの艇4隻がオンザロックしたが、別に大した損傷もなく、各艇自力脱出し、レースを続行した。

総合結果としては、最多ポイントゲッターは、〈ディスコードリー〉, チーム優勝は、清水のチームがまたチャンピオンベルトを保持した。



伊豆の山のデリケートな吹き下ろしをつかむ 写真: 稲垣



微風で混戦の第三レース 写真: 稲垣

沼津内浦湾は水深がどこでも 100 m 以上で、コミッティーが狂気乱舞し、誰もが一度はやりたいと夢みているところである。

かつて駿河湾支部には、春秋の神子元島レースが行なわれていたが、毎回毎回、出艇数が減少し、清水と沼津の交流が失われてきたために、昨年よりフリート対抗レースの企画がたてられ、55年9月に第1回が、56年3月に第2回が行なわれた。第1回は参加艇も多数あったが、第2回の清水でのレースは、沼津からの参加は僅か2艇であった。これは真に残念なことであ

り、来年の春のフリート対抗レースには、沼津からの参加を多数希望するところである。

今回のレース担当委員である〈スカラブ〉の後藤氏の多大なる御努力と、各方面にわたる御指導により、無事成功を納めたことを厚く感謝し、もう一度原点に戻り、清水・沼津、両フリートの発展を期したいと思う。

レポート報告……〈スーパードラ〉

レース副委員長・宮原徹／乙黒武／稲垣和雄



フローティングホテル「スカンジナビア」のアフターデッキ上でのパーティー 写真：森



パーティーであいさつする副支部長 写真：森

秋のフリート対抗レース成績表

1981/10/10~11

	艇名	TCF	第 1 レース				第 2 レース				第 3 レース				総 合	
			着順	所要時間 h-m-s	修正 順位	ポイント	着順	所要時間 h-m-s	修正 順位	ポイント	着順	所要時間 h-m-s	修正 順位	ポイント	ポイント	順位
清水	フレグランス クラスター	0.6878	9	2-32-08	6	13		DNF		1	4	5-03-10	2	25.5	39.5	5
	桜 花	0.7322	8	2-31-01	13	6		DNF		1	15	5-40-02	16	4.5	11.5	16
	ダンディライオン	0.7630	2	2-12-47	3	16	4	3-28-42	4	15	13	5-31-07	17	3	34.0	6
清水	ボレアス	0.6878	14	2-37-04	10	9		DNF		1	14	5-39-08	13	9	19.0	14
	ディスコードリー	0.7540	1	2-07-06	1	18.25	2	2-57-29	2	17	7	5-07-25	12	10.5	45.75	1
	マルジェ	0.7910	3	2-16-22	9	10	1	2-45-20	1	18.25	1	4-41-20	9	15	43.25	2
沼津	ニューノビア	0.7183	7	2-29-52	8	11		DNF		1	10	5-08-43	8	16.5	28.5	10
	ザ正覚坊	0.7204	15	2-39-45	17	2		DNF		1	16	5-40-59	15	6	9	18
	アルケロン	0.6901	18	2-46-10	16	3		DNF		1	17	5-42-02	14	7.5	11.5	15
沼津	オービット	0.7083	10	2-32-39	11	8		DNF		1	9	5-08-10	6	19.5	28.5	9
	ソレイユ	0.6901	13	2-35-23	7	12		DNF		1	12	5-18-07	7	18	31	8
	ウィンドマシーン	0.6819	11	2-32-49	5	14		DNF		1	3	4-56-43	1	27.375	42.375	3
沼津	サラボーン	0.7333	4	2-16-25	2	17		DNF		1	6	5-07-01	10	13.5	31.5	7
	ウインディー	0.7194	12	2-33-31	12	7		DNF		1	18	5-58-54	18	1.5	9.5	17
	夕 風	0.6878	17	2-44-59	15	4		DNF		1	5	5-06-29	4	23.5	27.5	12
沼津	K O M A	0.7269	5	2-17-31	DFQ	0	3	3-16-37	3	16	11	5-17-41	11	12	28	11
	カレントネラ	0.7248	6	2-23-25	4	15		DNF		1	2	4-50-03	3	24	40	4
	メルアミ	0.6866	16	2-42-59	14	5		DNF		1	8	5-07-28	5	21	27	13
優勝フリート：清水フリート（ボレアス・ディスコードリー・マルジェ）チーム ポイントゲッター：ディスコードリー																

第7回

H.Y.C. シングルハンドレース参戦記

NORC西内海支部 有田 一郎

去る11月1日広島県豊田郡川尻町沖で恒例のNORC西内海支部柏豊フリート主催によるシングルハンドレースが行なわれた。このレースの行なわれる海面は、川尻と蒲刈島との間の3マイル程度の海峡で、川尻港沖をスタートし、来島という小さな島を回り、安浦沖の黒燈台を回り、スタートラインの川尻沖に帰ってくる、16マイルたらずの三角形のレースだが、風のふれがはげしく、潮が最強時では4〜5ノット近く流れるような、アドミラルズカップの行なわれる、ソレント海峡を彷彿させてくれる所である。

朝9時より艇長会議を行ない、10時スタートを確認して、それぞれスタート海面に向かってエンジンを唸らせた。今回の参加は、

1. 〈チヨエ〉(ヤマハ33F) 上瀬
2. 〈カズ〉(ピーターソン42F) 有田
3. 〈オーシャニド〉(ハートレー RORC 39F) 上原
4. 〈ドンベイ〉(ヤマハ25F) 金子
5. 〈オーパス〉(ヤマハマーク I 30F) 山本
6. 〈ムーミン〉(横山22F) 渡辺
7. 〈シルバークロウ〉(ゴールデンシャムロック30F) 三井

以上7艇である。多い時は25艇もスタートしたレースだが、徐々に少なくなっているのは淋しい限りである。しかし今回出場の7艇はいずれもシングルハンドレースの常連である。少しでも気を抜くとすぐ順位が入れ変わる。体力と神経をすりへらすレースである。

スタート前は各艇ともデッキの上で前へ後へ大いそがしである。なにせ何から何まで自分一人でやらなければならないからたいへんである。それでもスタート10分前にはすべてセールが上がり、いつものレースと同じ感じでスタートライン付近を徘徊しだす。さすが常連である。

スタートは本船の通過のため15分延期となるが、10時15分にはコミッティーの「オールフェアー」の声とともにスタート。しかし、スタート前まであった10〜15ノットの風は、スタートの時には1〜3ノットに落ち、無風と逆潮のためスタートラインを切る船はなく、船をスタートライン上で止めておくのが精一ぱいの状態であった。11時近くになるとやっと5ノット近くの風が吹き始め、その風をつかんだ、〈チヨエ〉、〈カズ〉、〈オーパス〉、〈ドンベイ〉が先頭集団を作って無風地帯からぬけ出した。風は南東9〜15ノットになり、やっ

とヨットらしい走りを見せだした。各艇ともタックするたびに艇速が落ちるので、できるだけタックをさけ、長いレグを引いている。

私はといえば、スタート直後ヘビーゼノアからマイラーのライトゼノアにセールチェンジしたのがたたって、タックしてもウインチハンドルが思うように回ってくれず、1〜2分かかってしまった。毎年このレースの反省として日頃のトレーニングのことを思うのだが、現実には、といえウエストが8cmも大きくなり、体重も10kg増え、急な階段を上ると息切れがする体たらくだ。しかし弱音を吐いてもだれも助けてくれないのがヨットだ。

12時頃、来島に取付いたのは〈チヨエ〉と〈カズ〉だけで、後続艇の中にはまだスタート付近の無風帯から抜け出せないものもあった。

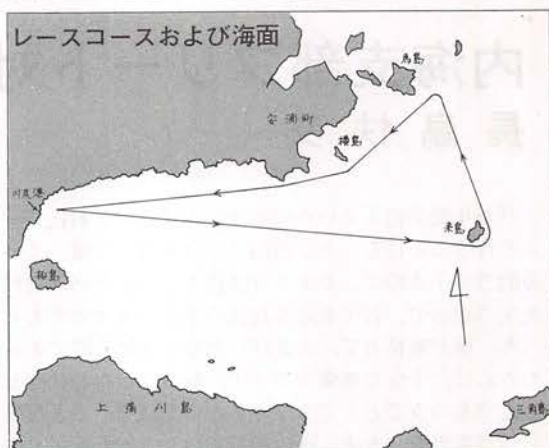


〈KAZU〉の有田氏

来島から風はリーチングに変わり、〈カズ〉と〈チヨエ〉の戦いになった。黒燈台まではやや〈カズ〉がリードしたものの、燈台をかわしていいよスピンを上げる時になって両者ともかなりバタバタしたが、〈チヨエ〉はそれでも一パツでスピンが上がり、よいスピードでフィニッシュに向かった。

我が〈カズ〉はというとスピンを上げ、一息ついてジブダウンしにパウに行くくと、どうも変である。ジブを下げて上を見ると、何とスピンのシートがはずれている。一瞬どうしてスピンを下ろしたらよいものやら考えたが、やるよりほかに方法がない。まずティラーを引いてデッドランにし、スピニングボールを下ろし、ガスをゆるめ、ハリヤードをもってパウへ行き、スピンを海面に落とさないようゆっくり下ろす。書くのはたやすいが、やるのは必死だ。指は血だらけだが、そんなことにかまってはられない。やっと下ろしてシートを付け再びスピンup。ハリヤードウインチを回しやっと上まで上がった。安心してスピンを見ると、クリートしたはずのスピンシートがはずれ、シートが全部海の中、もーいや、ノ、再びスピニングダウン。普通の人ならここでジブupしてしまうだろう。私はそうはいかない（何ということはない、コミッティーボートに我がクルーが乗ってこちらをしっかりと見ているのである。オーナーはいつもジブシートの引き込みが遅いとか、スピンシートの合わせ方がへただとか言っているが自分はどうだなどと言っているのではないかという妄想にかられているだけだが）、意地である。再度トライ、今度はうまく上がった。やっと元のコースにし、スピードを上げて〈チヨエ〉を追ったが、スピントラブルのハンデは大きく、6分近い差がついてしまった。

しかしトップの〈チヨエ〉もタイムリミットに2分遅れ全艇 DNF。ちなみにトップフィニッシュの〈チ



ヨエ〉は4時間16分47秒、私が4時間22分33秒であった。川尻港に帰って順位をみだぐできめることにした。その結果、1位〈シルバークロウ〉(カップ)、2位〈チヨエ〉(カップ)、3位〈ドンベイ〉(カップ)、ブービー賞〈ムーミン〉(ナポレオン)に決定した。来年もがんばろうと互いにはげまし合いながら各艇ホームポートへと帰って行った。

私は今まで出たレースで、釜山→博多間のアリランレース、徳島の阿波踊りレース、そしてこの柏豊フリーのシングルハンドレース(草レース)が印象深い。この三つのレースは、それぞれに持ち味は異なるが、何か共通の要素を持っていると思う。それはレースが終わって「楽しかったな、次回も必ず参加するぞ」という言葉で表わされているのではないだろうか。私もこんなレースを企画し、またどンドン参加するつもりである。100艇集まろうと、2艇でやろうと、楽しいレースは楽しいのであるから。

「みさきヨット」海岸局の強化

通信委員長 篠原 要

従来2182、2150kHzにて運用して参りました「みさきヨット」海岸局と会員所有艇間の通信については通達距離も短く、小笠原、沖縄レースなどの長距離レース時には、海上保安庁海岸局中継で運営して参りましたが、レース航行の安全、円滑化を計るため郵政省電波監理局の指導のもとに、短波帯SSB電話の拡充を計り、11月11日付をもって中短波、短波帯の免許を取得しました。4.8MHz帯では南支那海方面、8.12MHz帯ではシンガポール付近、ビームアンテナによる大圏コースでの16、22MHz帯では米国西海岸南部、メキシコカリブ海方面の局が良好に入感しているので、今後

のレース運行の裏方として通信サービスが出来ることと思います。また、来シーズンからは、休日、サマーシーズン中は運用する予定ですのでご期待下さい。

業務拡充にともなう通信士のコーヒーカップ、グラス、当直用のソファベッドなど家具計器のご寄付をお待ちします。むろんジュース、コーラ、コーヒーなどの差し入れは大歓迎です。

今回の増波によって会員艇で運用出来る周波数電力は次のようになります。

中短波 2150、2182、2638 kHz 50W A3H、A3J
短波 4143.6、8291.1、12429.2、16587.1、
22124kHz 150W A3J

電話級通信士国家試験は2月と8月行われます。(出願メ切は約2カ月前)

オフシーズン1～2月に特殊無線技士甲の受験勉強会も予定致しております。

内海支部フリースト対抗レース

長島 快文

『数年間途絶えていた内海支部のフリースト対抗レースを行うことになった。前回カップを持って帰っている形的形ですので、おまえ世話役をしろ』という神村先生の指示で、谷川帆走委員長の手伝いをさせてもらった。根が無精者で、おまけに私事で多忙な時であったために、十分な準備もできず、皆さんに存分に楽しんでもらうことができなかったのではないかと反省しつつ報告をします。途中評論めいたことが出てくるがあっても、生意気だとはおっしゃらずに、『自分ではできなくても、人のすることをボロクソに言いながら見ることができるのが、帆走委員のおもしろいところや、これがなかったらやっとならねど！』という帆走委員長の言に免じてお許し下さい。

参加チームの顔ぶれは、レース熱が盛り上がり、炎さえ見えているという西宮フリーストから3チーム。いく週間もの予選を行なって上位から3艇ずつをA, B, Cの3チームに分けて来ているとのこと。内海のレースで上位を独占している艇がずらりと並んでいる。形的形フリーストからは、形的形ハーバー1チーム、木場ハーバー1チーム。こちらは、むりやり引っ張り出されたなという感じの艇もなきにしもあらず。西宮と形的形の対抗のようになってしまう、他のフリーストからの参加がなかったのが寂しかった。いずれにしろ、このチーム編成では、『帆走委員といえども独断と偏見を駆使して形的形フリーストのために頑張らな勝負にならへんやろな』と思いつつ艇長会議へ。

艇長会議では西宮勢の質問の鋭さにたじたじ。作成者の至らなさにために穴だらけであった帆走指示書も、質問に答えるうちに明確になって、ごまかしようがなくなっていく。最後に、あるスキッパーの「地の利を使ってごまかそう思うてもあかんぞ！」という言葉に止めを刺されてレース開始。

レースは灯標まわり2レースとオリンピックコース1レースの3レースで行い、得点はIYRRのチームレース規則によることとし、第1レース、第2レースはそれぞれ得点を1.5倍、2倍とすることにした。

第1レース(兼播磨灘レース、参加21艇)

コース：形的形沖→播磨灘北航路No.8灯標→東播磨港導入口灯標→前記No.8灯標→形的形沖(30マイル)

スタート：10/25 0900 タイムリミット 1700

陸からつき出ている海釣り用の桟橋を一方のマークにしたので、少し窮屈なスタートラインとなったが、風が都合よく変わって、どうやら風下少々有利なクロズホルドのスタートとなった。

スタート1分前、西宮勢が第一線に並んで、形的形、

木場組は日頃の奥ゆかしさをここでも発揮して、少し下がってひかえている。そのうちに、ライン中央ぐらいいにいた1艇が、スルスルと前へ出だすと「皆で出れば怖くない」とばかりに他の艇もどんどん前へ。結局、スタート時刻にラインの中にいるのは、わずかに5艇。ところがどうだ！我が形的形勢は3艇ともラインの中にいるではないか。「このままスタートさせれば、形的形勢がぜん有利」と張り切って、リコール艇のセールナンバーを控え始めたところが、フォグホーンを握っていた谷川さんが「プッププッ……」歯ざりししながら第一代表旗を展開、ゼネラルリコール。

2回目はラウンド・ジエンドルールを適用したためあまりあつかましい艇はなく、きれいにそろってスタート。中でも、少し早いかと思えたが、うまく艇速をコントロールして、下トップで出ていった〈アグリーダックリン〉が印象に残った。

南西にある第1マークへの上りのレグ、スタート直後の風のふれをうまくつかんだ〈コテルテル〉が、他艇を早くも0.2~0.3マイルは離して南寄りのコースをとる。〈トーゴ〉はこれを避けてか、ポートタックで西寄りへ。そのまま〈コテルテル〉のダントツかと思えたが第1マーク手前で風がみるみる西へふれ、結局、〈トーゴ〉、〈コテルテル〉の順で第2マークへ。

追手に変わったとたん、艇速の遅いコミッティーボートは引き離されながらレース艇を追う。第2・第3マークの間まで行ったところで、早くも引き返してくるトップグループに出会った。どこで抜き返したのか、また〈コテルテル〉が0.2マイルばかり先行して、〈トーゴ〉が続いている。意外に展開が早そうなので先に戻って待つことにしてフィニッシュラインへ直行。

フィニッシュラインで待っていると、弱い風を伴った前線が通過し、南西の風が急に西から北西へと変わった。これは一波乱あるぞと待っていると、案の定、またまた〈トーゴ〉が先行して帰って来た。結局〈トーゴ〉がファーストフィニッシュ、36秒遅れで〈コテルテル〉、10分ばかり遅れて、参加艇中唯一の木造船〈熊野〉が2トンの貫録を示して3着でフィニッシュ。

修正ではスリークォーターながら〈熊野〉のスターンをつつくようにしながら入った〈カザセブン〉が1位、参加艇の中でも特に古い登録No.2045の〈ミッドナイトフラワー〉が健闘して2位、以下〈トーゴ〉、〈カリーニョ〉と西宮勢が9位まで続き、10位から15位までの形的形、木場勢。「コミッティーやる元気なくなるぞ！」の声に、「走る元気なくなるぞ！」は〈イントルーダー〉の片岡さん。

第2レース(兼高松レース、参加22艇)

コース: 的形沖→鹿ノ瀬西灯標→水ノ子岩灯標→播磨灘北航路No.5灯標→同No.4灯標→琴塚沖→前記No.5灯標→琴塚沖(60マイル)

スタート: 10/31 2200 タイムリミット 11/1 1200

実にややこしいコースであるが、内海で夜間のレースをして、コミッティーが少しノンビリさせてもらおうと思えば、こんなことになってしまうのである。

例によって激しい質問責めの艇長会議。特にこのレースはノリヒビの罾が口を開けている真暗な水面を、暗礁群をかすめつつ、5万とある明かりの中から目的の灯標を求めて流浪わねばならないだけに、質問も真剣そのもの。ここで西宮勢の一艇でも明かりをとらえ、間違っただけで大阪湾へ飛び出してでもくれたらもうけもの、ややこしい質問にはすべて「チャートを見て下さい」で切り抜けて、夜のスタート海面へ。

ノリヒビの境界を示す浮標の明かりをたよりに、リミットマークにする灯標を捜すが、なかなかみつからずにウロウロしていると、〈おのころ丸〉が近づいてきて「おい、スタートラインわかつとるんか! あっちやぞ」……。

何はともあれ、ラインを引いて定刻にスタート。北の微風に色とりどりの(?) スピンをたよりにぐにぐにふくらませて消えてゆくレース艇を見送れば、後はすることは一つ。焼酎のお湯割り、ウィスキー、ビールと思いに傾けつつ、フィニッシュラインへ直行。

フィニッシュラインは岡崎造船のある小豆島の琴塚沖、少し早い目に着いて一眠り。朝6時過ぎ、前後の風を考えると、まだ水ノ子岩ぐらいいるのではないかと考え、コース短縮をするつもりで、コースを逆にたどりつつ迎えに行こうと走り出したところ、朝もやの中に一つ二つスピンの見える。「さすが今のレース艇は早いなあ、あの微風の中、平均4ノットぐらいいは走っとるで!」と谷川さん。これからもう一度No.5灯標まで走らせると、1/4トンはタイムリミットにかかる恐れがあるので、コースを短縮し、最初の琴塚沖でフィニッシュすることにしてレース艇を待つ。

やはりトップは〈コテルテル〉。数分遅れて〈トゴ〉が続く。これは面白そうだと急いで修正時間を計算したところ、17秒差で〈トゴ〉の勝ち。〈コテルテル〉のデッキからの「どっち?」の問いに〈トゴ〉を指さす。「3分?」にもっと小さいと動作で示すと、「2分?」、「1分」、「30秒?」……「17秒」の答えにかなりがっかりした様子。その後、〈カザセブン〉、〈カリーニョ〉……と西宮勢が続く、8着にやっと木場勢、この春の沖縄一神戸レース優勝の〈サキⅢ〉。結局総合は〈トゴ〉1位、〈コテルテル〉2位。

フィニッシュライン近くはかなり潮流が激しく、流されて大きくコースがふくらんだり、中にはフィニッシュライン直前で、潮と競争になって足踏みする艇も

多かった。その中で、比較的早くから潮を計算に入れたコースを引き、まっすぐにフィニッシュした〈アグリーダックリン〉、〈ミッドナイトフラワー〉、〈ウイザード〉等は総合で3、4、5位に入っており、「そんなものかなあ」と感じた次第。

今回は、総合では6位の〈ブローアップ〉に続き、木場の〈フェイタス〉が7位と、なんとか西宮勢の中に割り込んでいた。

第3レース

コース: 琴塚沖にブイで設定したオリンピックコース
スタート 11/1 1300 タイムリミット 1700

艇長会議は昨夜第2レースと一緒に済ましてあるので、例の質問責めにあうこともなく沖へ。ところが、今度は風の神にいじめられることとなった。レース海面へ出たところ、第2レースの終わった後落ちていた風はますます弱く、海面は鏡のよう。あきらめてただよっているコミッティーボートの横を〈ミッドナイトフラワー〉がスルスルと滑ってゆく。「今の船はよう走りよるなあ」と感心しながらも、「これではレースを楽しんでもらうことにならないで!」と回答旗を上げて待機。ところがやはり、「待てば海路の日和りあり」。今日のレース艇には余程日頃の精進のいい人が乗っているのか、スタート予定時刻を過ぎること2~3分、突然東の方から海面が黒くなり始めたと思うと、たちまち風速は2~3%から4~5%に!

それ、今のうちにと、マークを持った漁船には、コース設定に走ってもらいながらスタート準備、少し変則的な時刻ながら1325スタート。

スタートラインに有利、不利がなかったためか、ライン一杯に広がって、ほぼ一線になってスタート。風は少しずつ腰が出てきて、6%程度に。少しコースが短かったかなと思いつつ、レース艇についてマークへ。やはり〈コテルテル〉、〈トゴ〉が先行し、〈カザセブン〉、〈シュナウザー〉、〈カリーニョ〉あたりのスリークォーター艇が続く。

オリンピックコースのレースは、全体が見えるだけに興味のある場面がいくつかある。

1回目の上マーク手前、30艇身程度のところ、ほとんど同じライン上を、7艇身ずつの差でポートで走っていた3艇が、同時にタッキングしてスターボードに。一番後を走っていた〈ブローアップ〉が、ゆうゆうと上り切って、上マークを一番に回航、一番先行していた艇が最後に! その間特に風が変わったとも考えられないので、やはり先航した2艇のミスなんだろうね。

上マークからサイドへのスピンラン、大きなスピンから小さなスピンへの順に並んでいる中頃、7~8ぐらいあたりに特大の三色のスピンが、一きわ目立つ。これはただけなのと思っていたところが、フィニッシュ時にはそれなりにまとめて3着に。

2回目の上マーク、マーク回航後、ジャイブをして

スピンランのコース、オーバーラップしながらマークに達した先航艇2艇が、互いにけん制しあいながらマークとの間に少し水をあけて回航したところ、後から素早くその間をすり抜けて、風上側に回り、スピンを上げて2艇を尻目に先行して行った〈ウイザード〉。

フィニッシュは、風が強かったため、ほぼ大きさの順。〈コテルテル〉、〈トーゴ〉、〈熊野〉、〈カザセブン〉と続き、〈ウイザード〉がハーフトンながらスリークォーターの中に割って入っている。

総合では、〈ウイザード〉がうまさを発揮して一位。〈コテルテル〉は、今回は〈トーゴ〉には勝ったが、またまた10秒の差で〈ウイザード〉の後。その後、〈トーゴ〉、〈カ

ザセブン〉……と、やはり西宮勢が続き、的形・木場勢では〈フェイタス〉が8位。

3レースの合計でも、艇別ではやはり1～9位まで西宮、10～15位が的形・木場、チームは西宮Bが優勝、0.375点差で西宮A、12点差で西宮C、的形・木場はダブルスコアと意気上がらずのままだったが、世話役も結構楽しませていただいたレースだった。

一緒に〈寅丸〉のアンカー上げをしていただいた酒沢さん、藤井さん、住吉さん、松井さん、漁船でマーク設定をしていただいた岡崎さん、お世話になりました。

話題の「ビーケン写真集」

一冊のヨットの写真集が先頃出版された。同種のものとしては右に出るものがないといって良いくらいの傑出した本である。

ヨットの写真といえば、ビーケン、ビーケンといえどヨットの写真といわれるくらい、このビーケン一家の三代にわたるヨット写真の実績は群を抜いた見事なものである。イギリスというよりも、世界のヨットのメッカであるカウズに陣取り、その立地条件の利を最大限に活用して、ソーレントでくり広げられる、絢爛豪華な、華麗で、そして激しいヨット絵巻の中から、珠玉のコマを一つ一つその卓越したレンズを通して捉えてきたのが、このビーケン一家の業績である。

今回刊行された写真集は一世紀以上にわたるこの「ビーケンのヨット写真」の代表作を結集したものである。そこには、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。しかも同時に、この本はそのまま、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いっても過言ではない。その歴史に名を残す名艇の見事な活躍が、この一冊の本の全ページにくり広げられている。

ヨットくらい写真映りの良い、素晴らしい被写体は無いだろう。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の光と陰、スピンナーの強烈な色彩とダイナミックな形状、波、風に鍛えられた赤銅色の海の男たちの躍動美——ヨットが造りあげる映像のどの要素を取り上げてみても、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いえる。それゆえ、これほど条件の揃っ

た対象であれば、ズブの素人がカメラを構えてシャッターをすれば、見事な写真が簡単にでき上がるだろうと誰もが考えるといえる。しかし、ドッコイ、なかなかそうはいかない。ほんとうに見る者の心を捉え、目を見晴らせるような素晴らしいヨットの写真は意外と少ない。対象が素晴らしいだけに、その躍動美を映像に凍結させ、芸術として昇華されることは、それだけ難しいといえる。ビーケン一家はしかし、これを古典的なカメラを唯一の武器としてカラーフィルムが未開発の時代に見事にやってのけた。

ここに芸術としてのヨット写真の結晶があるばかりではなく、ヨットの歴史そのものが見事に捉えられている。ヨット愛好家には、ぜひお奨めしたい一冊ではある。

NORCからのお知らせ

NORC事務局では先月号に紹介した「ビーケンの写真集」を限定100冊にかぎり販布することとなりました。つきましては御希望の方はNORC支部または本部まで連絡ください。

価格 正価 18,600円 をNORC価格 15,800円にて販売いたします。

くわしくはNORC事務局までお問い合わせ下さい。尚写真集入荷は、1月下旬を予定しております。

お申し込み方法 〒105 港区虎ノ門1-15-16
(社) 日本外洋帆走協会 松本まで TEL 03 504

1911～4

1981年フリート対抗レース成績表

1981/10/10~11

チーム	艇名	登録No	TCF	第1レース					第2レース					第3レース					艇別 順位	得点計	チーム 成績 順位
				着順	所要時間 H:M:S	修正時間 S	総合 順位	得点	着順	所要時間 H:M:S	修正時間 S	総合 順位	得点	着順	所要時間 H:M:S	修正時間 S	総合 順位	得点			
熊の形の (的形)	熊のころ丸	2021	0.8168	3	5:31:06	16226	11	16.5	11	10:49:31	31831	14	28	3	1:50:13	5401	12	12	56.5	12位	
	おのころ丸	1991	.7509	9	6:04:00	16399	12	18.0	13	11:02:05	29829	13	26	9	2:00:03	5408	13	13	57.0	13	
	イントルダー	2195	.7226	15	7:02:10	18303	15	22.5	14	11:09:11	29013	12	24	14	2:12:33	5745	14	14	60.5	14	
	チーム得点								57.0					78				39	174.0		
的形 (木場)	サキ	2800	.7589	7	6:00:28	16412	13	19.5	8	10:31:08	28738	11	22	8	1:57:30	5350	11	11	52.5	11	
	フェイタス	2788	.7258	11	6:11:10	16163	10	15.0	9	10:34:42	27639	7	14	11	2:01:12	5278	8	8	37.0	10	
	インプレッション	2144	.6947	14	6:44:03	16841	14	21.0	15	11:18:09	28266	失格	38	15	2:19:19	5806	15	15	74.0	15	
	チーム得点								55.5					74				34	163.5		
西宮 A	カザセブン	2840	.7660	4	5:32:59	15303	1	1.125	3	10:12:27	28148	8	16	4	1:50:28	5077	4	4	21.125	5	
	アーリーダックリン	2828	.6901	13	6:18:27	15670	5	7.5	10	10:46:54	26785	3	6	13	2:03:53	5129	7	7	20.5	4	
	ウイザード	2969	.7269	10	6:07:51	16043	9	13.5	5	10:23:38	27199	5	10	6	1:53:38	4956	1	0.75	24.25	6	
	チーム得点								22.125					32				11.75	65.875		
西宮 B	コテンテール	2301	.8212	2	5:21:40	15849	7	10.5	1	8:54:05	26315	2	4	1	1:40:48	4966	2	2	16.5	3	
	ミッドナイトフラワー	2045	.6878	12	6:12:11	15359	2	3.0	12	10:50:57	26863	4	8	12	2:03:33	5098	5	5	16.0	2	
	シユナウザー	2887	.7560	6	5:47:47	15775	6	9.0	7	10:27:49	28477	9	18	5	1:52:40	5110	6	6	33.0	7	
	チーム得点								22.5					30				13	65.5		
西宮 C	トニーゴ	2333	.8114	1	5:21:04	15630	3	4.5	2	9:00:11	26298	1	1.5	2	1:42:55	5010	3	3	9.0	1	
	カリニヨ	2211	.7709	5	5:38:18	15647	4	6.0	4	10:16:10	28500	10	20	7	1:54:27	5293	10	10	36.0	9	
	プロアッパ	2811	.7333	8	6:00:37	15866	8	12.0	6	10:25:26	27517	6	12	10	2:00:15	5290	9	9	33.0	8	
	チーム得点								22.5					33.5				22	78.0		

◎ 最多 F.F. コルデル

注) 得点は1位0.75点、2位2点、3位3点、……15位15点、失格19点×第1レース1.5、第2レース2.0、第3レース1.0

第1レースは幡磨瀬レース、第2レースは高松レースを兼ねて行った

第8回SKKカップレース

佐伯敏則

11月22、23の両日、広島湾大黒神島沖で第8回SKKカップレース（オリンピックコース）が行われた。このレースは、西内海支部各フリート対抗のチームレースも合わせて行われ、45艇という多数の参加艇を集めた。昨年は優勝カップのほとんどを松山フリートチームに持ち帰られ、広島フリートとしてはさみしい1年でした。

第1レースは晴天に恵まれ4～5mの北東の風の中、各艇上マークに向かって1100スタート。第1レグの中頃から早瀬瀬戸からの吹き出しによる風の曲りとブローの中、地元勢が上位を占め、上マークの回航順位は〈カズ〉（ピーターソン42）、〈アルゴノート〉（高井34）、〈ミミ〉（エリクソン39）、〈ノラ〉（ピーターソン34）と大型艇が上位で、ほとんど順位も変わらずサイドマークに向かった。このコースでは〈ミミ〉だけがスピンを上げ、ほとんどの艇はサイドマークを回航してからスピンを上げていたようである。

サイドマークを回航した所あたりでは部分的に風が弱くせつかく上げたスピンをつぶさないようにと各艇苦心していた。

2回目の上マークの回航順位はほとんど変わらず各艇スピンを上げて下マークに向かっていった。

ほとんど下マークに到達していた〈ノラ〉のクルーの一人がブームパンチを頭にくらいその場でリタイアして海上保安部の巡視艇で病院まで運ばれるとう不



各艇スタート後の懸命のクローズホールド

幸な事故が起きた。2日後聞くところによるとか弱い脳震盪で脳には別段異常はないとのことでした。でもまだ少々頭がくらくらするとか！

最終レグも〈カズ〉が2位以下をよくおさえて力走しファーストフィニッシュ（修正順位5位）、約4分遅れて2着〈ミミ〉（修正2位）、3着〈アルゴノート〉（修正1位）、以下〈ウィンアキレス〉（ピーターソン33）、〈チャージツーチARGE〉（デュボア1/2）、〈ブルーウィング〉（ニューヤマハ30S）の順であった。大型艇の中に混じって〈ホットスパー〉（ジョイラック26）、〈ミッドナイトスペシャル〉（J24）、〈ミンクス〉（ジョイラック26）などはよく走っていた。

翌23日第2レースはくもり、今にも雨になりそうな様子である。スタート40秒前くらいから東の風約2mから東南東の風4～5mに変わり、本部艇よりが有利となる。風も強まったためフライング艇が半数以上になったのでゼネラルリコール。再スタートは10分遅れの0740分となった。

今度は東の風に戻り約4mの風になる。アウトサイドよりのリコール艇1艇をのぞき、各艇ひかえめにスタートラインを切った。

この第1レグは、不安定なむらのある風が吹き、各艇をなやました。上マークの回航順位は〈アルゴノート〉、〈カズ〉、〈ブルーウィング〉、〈アンタレス〉（パイオニア10）、〈エバマウント〉（ニコルソン30）の順であっ

下マークを回る各艇



た。サイドマークへのフリーのコースでは〈カズ〉がトップに出た。〈カズ〉がサイドマークから下マークに向かっている途中、風は北東に変わり、このまま下マークから上マークへは、一本の片上りになるのではないかと思われたが、レグなかほどでやはり早瀬瀬戸からの吹き出しによる風向きの変化で先行艇がそのまま高さという結果となる。そして先行艇有利となるレース展開をくり広げ最終レグでは風はまた元にもどり、東の風3~4mとなりまた真上りとなる。今回は順位が大きく入れ変わり、フィニッシュは〈カズ〉がファーストホーム(修正12位)、〈アルゴノート〉2着(修正5位)、そして最初の下マークまで15番手くらいにいた〈ミミ〉がよく追いつけて3着(修正18位)、〈エバーマウント〉(修正2位)、〈アンタレス〉(修正3位)、〈ブルーウイング〉6着(修正4位)とよく走りそれに続いた。そして17着の〈バジェナ〉(ホランド4)は(修正1位)となり、12着の〈ホットスパー〉(修正9位)13着、〈ミッドナイトスペシャル〉は修正7位とよく走った。

両日ともによい風に恵まれ、よいレースが出来たのではないと思う。2日目フィニッシュ時間ごろから雨

となった。しかし上位を走る艇でもスピンがなかなか上がらない艇、せっかく上がってもからんだり、ブローチングする艇など、これからの各艇の練習に期待したい。

最後に終日レースを見守ってくださり、怪我人を病院まで運んで下さった巡視艇の皆様にご心よりお礼申し上げます。



日暮れのハーバーで表彰を兼ねた屋外パーティー

1981年第24回紀伊水道レース成績表

セー ル ナンバ ー	艇 名	着順	フィニッシュ	所要時間 h m s	TCF	修正時間	総合 順位
2301	コ テ ル テ ル	1	4 : 48 : 43	18 : 18 : 43	8212	54135	6
2333	ト ー ゴ	2	5 : 03 : 58	18 : 33 : 58	8114	54232	8
2317	風 来 坊	3	5 : 07 : 43	18 : 37 : 43	8266	55434	12
2021	熊 野 Ⅲ	4	5 : 35 : 55	19 : 05 : 55	8168	56159	13
2393	ビ ッ グ バ ル	5	5 : 49 : 24	19 : 19 : 24	8248	57376	18
2211	カ リ ー ノ	6	5 : 52 : 38	19 : 22 : 38	7709	53776	3
2929	アルゴノート	7	5 : 59 : 23	19 : 29 : 23	7728	54221	7
2235	ノ ミ Ⅲ	8	6 : 09 : 54	19 : 39 : 54	8266	58518	22
2887	シュナウザー	9	6 : 18 : 46	19 : 48 : 46	7560	53922	5
2771	シードリンカー	10	6 : 19 : 14	19 : 49 : 14	7550	53872	4
2840	カ ザ 7	11	6 : 20 : 24	19 : 50 : 24	7660	54710	9
2811	ブローアップ	12	6 : 30 : 00	20 : 00 : 00	7333	52797	1
2421	ビ ー ト ル	13	6 : 50 : 42	20 : 20 : 42	7479	54777	10
2228	銀 河	14	6 : 55 : 50	20 : 25 : 50	7709	56699	15
2969	ウイザード	15	6 : 59 : 45	20 : 29 : 45	7269	56634	2
2800	サ キ Ⅲ	16	7 : 08 : 34	20 : 38 : 34	7590	56404	14
2738	ビ ロ	17	7 : 21 : 47	20 : 51 : 47	7312	54918	11
2458	バ ク	18	7 : 46 : 49	21 : 16 : 49	7489	57372	17
1991	おのころ丸	19	8 : 06 : 45	21 : 36 : 45	7509	58423	21
2444	カ レ ント	20	8 : 41 : 35	22 : 11 : 35	7301	58331	20
1798	アクエリアス	21	8 : 59 : 22	22 : 29 : 22	7230	58535	23
2583	エンズビル	22	9 : 05 : 54	22 : 35 : 54	7161	58525	19
2856	どらえもん	23	9 : 19 : 56	22 : 49 : 56	6922	56896	16

1981年高松レース成績表

艇 名	セー ル No	TCF	着順 着	所要時間 H M S	修正時間 S	総合 順位
熊 野	2021	0.8168	12	10 : 49 : 31	31831	19
おのころ丸	1991	.7509	14	11 : 02 : 05	29829	15
イントルーダー	2195	.7226	15	11 : 09 : 11	29013	13
サ キ	2800	.7589	9	10 : 31 : 08	28738	12
フ ェ イ タ ス	2788	.7258	10	10 : 34 : 42	27639	7
インプレッション	2144	.6947	16	11 : 18 : 09	28266	失格
カザセブン	2840	.7660	3	10 : 12 : 27	28148	9
アグリダックリン	2828	.6901	11	10 : 46 : 54	26785	3
ウイザード	2969	.7269	5	10 : 23 : 38	27199	5
コ テ ル テ ル	2301	.8212	1	8 : 54 : 05	26315	2
ミッドナイトフレーザー	2045	.6878	13	10 : 50 : 57	26863	4
シュナウザー	2887	.7560	8	10 : 27 : 49	28477	10
ト ー ゴ	2333	.8114	2	9 : 00 : 11	26298	1
カ リ ー ニ ヨ	2211	.7709	4	10 : 16 : 10	28500	11
ブローアップ	2811	.7333	6	10 : 25 : 26	27517	6
か げ ろ う	2860	.7375	19	11 : 34 : 13	30719	16
日 ノ 丸	2163	.6959	22	12 : 34 : 51	31518	18
サ ー テ ィ ー	2069	.7416	20	12 : 06 : 40	32333	20
トロッター	2123	.7061	21	12 : 20 : 39	31378	17
千 世	1928	.7509	8	11 : 26 : 16	32465*	21
ビ ー ト ル	2421	.7479	7	10 : 26 : 23	28108	8
リトルキング	2495	.7237	17	11 : 21 : 42	29600	14

*5%タイムペナルティー

第8回 SKK カップレース成績表

1981/11/23

第 1 レース

第 2 レース

チーム	艇名	セーラー番号	タイ	ブ	フィニッシュタイム	着順	所要時間	TCF	修正時間	得点	順位	フィニッシュタイム	着順	所要時間	修正時間	得点	順位	総合得点	総合順位
広 い	カ	2388	P	42	13:01:20	①	2:01:20	.8266	1:40:17	10	5	10:26:20	1	2:46:20	2:17:29	18	12	28	8
あ	アルゴノート	2929	高	34	13:05:54	②	2:05:54	.7728	1:37:17	0	1	10:32:07	2	2:52:07	2:13:00	10	5	10	1
い	アルデイ	1966	H	1/4	13:29:31	18	2:29:31	.6913	1:43:21	17	11	10:55:25	17	3:15:25	2:15:05	11.7	6	28.7	9
ろ	国士無双	2266	P	30	13:19:58	⑩	2:19:58	.7248	1:41:26	14	8	10:49:49	14	3:09:49	2:11:34	19	13	33	10
ろ	チャーターキャーシ	2768	D	1/4	13:15:32	⑤	2:15:32	.7322	1:39:05	5.7	3	10:46:40	8	3:06:40	2:16:28	13	7	18.7	4
ろ	アルタレス	1324	バイオニア	10	13:18:14	③	2:18:14	.7312	1:41:04	13	7	10:40:50	5	3:00:50	2:12:13	57	3	18.7	4
に	ニクセ	2372	C	30	13:28:10	17	2:28:10	.7280	1:47:51	30	24	10:56:07	19	3:16:07	2:22:16	31	25	61	23
ろ	英	1500	F	39	13:05:11	②	2:05:11	.7825	1:37:57	3	2	10:39:12	3	2:59:12	2:20:13	21	18	27	7
ろ	バジュナ	2468	H	1/4	13:29:57	20	2:29:57	.6924	1:43:49	20	14	10:47:40	11	3:07:40	2:09:56	0	1	20	6
は	カイロミテ	60	Bw	30	13:37:55	27	2:37:55	.7150	1:52:54	38	32	11:38:11	39	3:58:11	2:50:18	47	41	85	38
ろ	スバ	2965	Y	21	13:55:41	38	2:55:41	.6699	1:57:41	43	37	11:16:23	28	3:36:23	2:24:57	31	28	7	32
ろ	ベスカトル	2215	P	30	14:07:57	41	3:07:57	.7269	2:16:37	48	42	11:49:13	42	4:09:13	3:01:09	48	42	95	42
ろ	アクラマン	26C	Y	30S	13:20:25	11	2:20:25	.7250	1:42:04	15	9	10:50:47	15	3:10:47	2:18:40	22	16	37	13
ろ	ブルーイング	NEW Y	30S	13:16:57	⑥	2:16:57	.7322	1:40:16	8	4	10:41:00	6	3:01:00	2:12:31	8	4	16	3	
ろ	マク	Y 24	13:47:48	33	2:47:48	.6878	1:55:24	41	35	11:29:17	35	3:49:17	2:37:42	41	35	82	35		
ろ	レッドタキシード	30	13:31:55	22	2:31:55	.7269	1:50:25	35	29	11:19:27	30	3:39:27	2:39:31	43	37	78	33		
ろ	クワ	Y 21Jo	14:10:44	42	3:10:44	.6723	2:08:13	47	41	11:46:49	41	4:06:49	2:45:56	45	39	92	41		
松 A	ノ	2692	P	34	D.N.F.	D.N.F.	D.N.F.	.7550	D.N.F.	50	43	D.N.S.				50		100	43
ろ	ミスタージャンボ	2492	N	295	D.N.S.	D.N.S.	D.N.S.	.7301	D.N.S.	52	45	D.N.S.				50		102	45
ろ	ミッドナイトスパー	2459	J	24	13:24:31	14	2:24:31	.7204	1:44:06	22	16	10:49:26	13	3:09:26	2:16:28	13	7	35	11
B	ホットスター	2939	ジョイラック	26	13:23:44	13	2:23:44	.7237	1:44:01	21	15	10:48:50	12	3:08:50	2:16:29	15	9	36	12
ろ	ミングラス	2961	ろ	15	13:26:15	15	2:26:15	ろ	1:45:50	24	18	10:53:53	16	3:13:53	2:20:18	26	20	50	18
ろ	タユタフ	2598	ろ	16	13:28:09	16	2:28:09	.6662	1:47:12	29	23	10:57:24	20	3:17:24	2:22:51	32	26	61	23
C	フリゲート	2532	D MINI	23	13:39:47	28	2:39:47	.6699	1:46:26	25	19	11:05:52	26	3:25:52	2:17:08	16	10	41	15
ろ	サマー	2526	NEW	34	13:47:47	34	2:47:47	ろ	1:51:46	37	31	11:27:13	32	3:47:13	2:31:22	37	31	74	31
ろ	スバーチャボ	2526	Y 21S	31	13:44:46	31	2:44:46	.6699	1:50:22	34	28	11:19:08	29	3:39:08	2:26:47	35	29	69	29
D	ビエティーン	2733	D. ミニ	29	13:40:04	29	2:40:04	.6662	1:46:38	26	20	11:15:50	27	3:35:50	2:23:47	33	27	59	22
ろ	クワテ	77	Y 21C	30	13:43:54	30	2:43:54	.6699	1:49:47	33	27	11:29:05	33	3:49:05	2:33:27	38	32	71	30
ろ	セレーネ	114	パサレリオン	28	13:33:51	24	3:33:51	.6697	1:51:39	36	30	11:34:35	38	3:54:35	2:50:15	46	40	82	35
周 1	ブルース	2718	Y 24	13:36:28	25	2:36:28	.6843	1:47:04	27	21	11:21:10	31	3:41:10	2:31:20	36	30	63	27	
ろ	タラシチ	2164	H 26	13:29:50	19	2:29:50	.6913	1:43:34	18	12	11:01:27	23	3:21:27	2:19:15	23	17	41	15	
ろ	テューチャ	2909	Y 26C	13:48:34	36	2:48:34	.6901	1:56:19	42	36	11:29:06	34	3:49:06	2:38:06	42	36	84	37	
2	マダマンボ	NEW Y	30	13:31:27	21	2:31:27	.7237	1:49:36	32	26	10:55:47	18	3:15:47	2:21:41	29	23	61	23	
ろ	ジャンクシヨ	2925	Y 25	14:05:11	39	3:05:11	.6783	2:05:36	45	39	11:32:22	37	3:52:22	2:37:36	40	34	85	38	
ろ	グリーンヤマト	Y 26S	13:31:58	23	2:31:58	.6901	1:44:52	23	17	11:05:58	25	3:25:58	2:21:54	30	24	53	20		
佐 刈	エバーマン	2450	NI 30	13:18:17	⑨	2:18:17	.7269	1:40:31	11.7	6	10:40:46	4	3:00:46	2:11:23	3	2	14.7	2	
ろ	フバーン	2385	K 33	13:22:24	12	2:22:24	.7524	1:47:08	28	22	10:46:52	9	3:06:52	2:20:35	27	21	55	21	
ろ	れいば	2180	H 1/4	13:36:36	26	2:36:36	.6913	1:48:15	31	25	10:59:45	22	3:19:45	2:18:05	21	15	52	19	
佐	ウインアレ	2131	P 33	13:15:01	⑦	2:15:01	.7560	1:42:04	15	9	10:47:01	10	3:07:01	2:21:23	28	22	43	17	
ろ	チヨ	2211	Y 33	13:17:05	⑦	2:17:05	.7560	1:43:38	19	13	10:42:19	7	3:02:19	2:17:49	20	14	39	14	
ド	リ	Y 25	14:07:21	40	3:07:21	.6783	2:07:04	46	40	11:41:29	40	4:01:29	2:43:47	44	38	90	40		
車 独	ラリキンマウエイ	KH 123	フナー	727	13:50:59	37	2:50:59	.6947	1:58:46	44	38	D.N.S.				50		100	43
ろ	フアニー	OCEAN	25	D.N.F.	D.N.F.	D.N.F.	D.N.F.	.6843	D.N.F.	50	43	D.N.S.				50		100	43
ろ	ボニー	23	13:48:30	35	2:48:30	.6783	1:54:17	39	33	11:30:53	36	3:50:53	2:36:36	39	33	78	33		

浦安オータムレース

レース委員長 小林勝彦

10月10日(土)に、東京湾北部ディズニールランド沖(江戸川河口)にて、浦安セーリングクラブ、船橋、東京銀座ヨットクラブ、ドルフィンヨットクラブ木更津、東京都連クルーザー部会の22隻が参加して行なわれた。

当日は南風、風速2~4m/sec、波はほとんどない状態の中でのレースであった。本来このレースは、東京湾フレンドリーカップ最終戦の予定であったが、横浜フリートが不参加のため、オータムレースとなったしだいである。

レース展開としては、銀座バースの〈レジーナ〉が終始よいすべりをみせ、ファーストフィニッシュ、総合優勝をものにした。また、船橋から参加の〈ウフーン〉が小型ながらよく頑張り、着順5位、修正でも5位を

勝ちとった。

浦安セーリングクラブの中では、〈サンダークラブ〉がトップグループの3隻によく肉薄し、総合2位になったのは立派な成績である。もう一つ、〈風小僧東京〉と〈クレーン〉のデッドヒートは観戦者にとって一番面白い見物であった。

総合賞のほかにファミリー賞が設けられていて、この賞は家族で参加し、良く頑張った人に与えられるもので、今回は着順11位、総合11位の〈パイロットフィッシュ〉がこの栄誉に輝いた。〈パイロットフィッシュ〉は奥様とご主人、そして子供と友人の4人でスピムも展開し、マーク回航もうまくこなしての優勝である。ちなみに、ジブはジブファラーを使用していた。

セメントヨットで参加の〈ノア〉の川名さんは、シングルハンドで三角コースを走り、18着は立派なものである。

最後に、ブービー賞の〈アクアク〉のオーナーは、次のレースでもブービー賞をねらうと意気盛んなどころをみせておられた。次回レースでは、ブービー賞のデッドヒートが見られるかもしれませんね……。

1981/10/10 1100スタート

浦安オータムレース

艇名	タイプ	フリート	T.C.F.	所要時間	着順	修正時間	総合順位
レジーナ	HOL 34	銀座	0.7509	7579	1	5691	①
サンダークラブ	PIO 28	浦安	0.7237	8645	4	6256	②
クレーンⅢ	Y 33	木更津	0.7540	8352	3	6297	③
風小僧東京	U 34	浦安	0.7620	8351	2	6336	④
ウフーン	Y 21	船橋	0.6854	9479	5	6497	⑤
ノースウインドー	U 26	浦安	0.6854	9843	7	6746	⑥
ゼロ	NNOI 30	〃	0.7183	9765	6	7014	⑦
ドンキー	NAK 30	〃	0.7183	10231	8	7349	8
トビハゼ	Y 21	オーシャンC	0.6600	11530	9	7610	9
むさし	SK 31	浦安	0.7183	11543	10	8291	10
パイロットフィッシュ	PIO 28	〃	0.7183	12348	11	8870	11
洋平太	SOL 26	〃	0.6720	13330	12	8958	12
南風	Y 24	船橋	0.6850	13645	13	9347	13
アラクレーム	SK 31	浦安	0.7183	14050	14	10092	19
カムイ	ECM 26	オーシャンC	0.6699	14400	15	9647	14
エメラルダ	NAK 25	浦安	0.6699	14710	16	9854	15
ノア(シングルハンド)	Y 23	〃	0.6600	15120	18	9979	17
石原	VAN 23	オーシャンC	0.6783	14813	17	10048	18
サザンクロス	SP 19	浦安	0.6537	15262	19	9977	16
ナジャ	NZ 25	〃	0.6699	15375	20	10300	20
ノバ	SEV 23	〃	0.6699	32338	21	21663	22
アクア	VIVA 21	〃	0.6537	32950	22	21539	21

①~⑦までは浦安オータムレース総合賞カップかたて

△~△までは浦安オータムレースファミリー賞(家族で出場された艇の順位)

シングルハンド賞〈ノア〉⑤ ブービー賞〈アクアク〉

以上13艇が賞をうけとりました。

●海事法令指導講習会●

船舶振興会補助事業

小樽報告

橋本文義

北の海からの熱い鼓動

去る11月7日8日の両日、北海道小樽において計測講習会が、催されました。

この講習会は、年々高まる道内ヨットマンの外洋レース熱や、本州と北海道を結ぶ長距離レース開催への布石として、HORC（北海道外洋帆走協会）が、是非北海道で講習会をとNORCに要請しておりました。以前には、NORCから関東方面での講習会開催の知らせがきておりましたが、いかんせん東京まで行く為の時間や費用がばかにならず、また、厳しい北の海でのオフショアレースに参加できる艇が少なかったり等々。北海道というエリアの広大さだけでなく、状況がいまひとつという理由から、その気運に致っておりませんでした。それがこの度、NORCの配慮により講師が派遣され、NORC主催の計測講習会開催のはこびとなりました。

講習参加のメンバーは、小樽札幌方面はもとより、室蘭方面、釧路方面、遠くは青森県からもベテランヨットマンの参加を得、総勢13名となり、講師として派遣されたNORC本部事務局の岡芹寛和氏を中心に、熱気あふれる講習会となりました。

7日土曜日は、小樽海員会館において午後2時から8時まで、計測の方法、ワークシート、インプットシートの記入の座学講義がありました。この日は、折からの寒波来襲により、道内各地とも本格的な雪模様になりましたが、講義終了後も久しぶりの仲間同志の顔合わせ、また、各フリートについての情報交換等が、



デッキ上の雪を降ろして……後方は〈バルテナス〉(S. オブ・ハーフムーンベイ)



講習会を行なった〈青雲〉小樽港にて

夜遅くまで行なわれておりました。

翌8日、日曜、立冬にふさわしく？昨日から10数センチの積雪となり、小樽を白一色の世界に転じてしまいました。この日は、午前9時30分より市体育館にてセールを広げての計測実習が始まり、午後は、海面上での船上計測実習が行なわれました。午前中は日がさしていたのですが、午後になると日がかげって小雪まじりになる、というような不安定な天候の中で行なわれました。船上計測のモデル艇は、猿渡氏所有の4t〈青雲〉(アルビン35)を使用しました。

デッキの上は、隣にもやってある、太平洋シングルハンド出場艇の〈バルテナス〉(スピリット・オブ・ハーフムーンベイ)とともどもすっぽりと雪におおわれており、昼食もそこそこ始めた午後の講習も、まずは雪かきからという異例のスタートになりました。しかし、ほほを子供のように赤く染めながらも熱心な計測にはげんでいた屈強なる北国のヨットマン達も、遠く大陸から日本海をこえてくる北西の氷点下の風が、リギンをうならせるようになると、さすがに声はこぼびみ、メジャーを持つ手がふるえだし、冷え冷えの状態。船内で風のおさまるのを待って、また計測。滑るデッキに気を使いながらという状況の中で、無事計測実習を完了しました。

その後のミーティングで、再度の質疑応答の後、岡芹講師から、実際に行なう場合に起こりうる問題点、用具等、計測以前のことを含めてアドバイスを受け、また本部との連絡を密にすることを確認しました。

講習参加のメンバーは、各々その責任の重さをかみしめ、近い将来のNORCレース開催を胸に秘め、各フリートに帰りました。

午後4時講習終了散会。NORC岡芹講師、関係各位、御苦勞様でした。

なお、この度の計測講習会参加者は下記の通りです。
〈小樽・札幌地区〉五十嵐優、海老名俊男、尾崎恒一、葛西元、佐々木興次郎、中井次男、奈良司、西沢宏義、橋本文義

〈室蘭〉嶋建一、中村重雄

〈釧路〉田畑総一郎

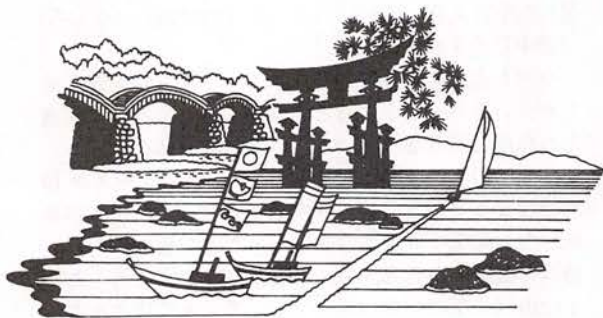
〈青森〉矢原直

社団法人 日本水難救済会救難所(支所)所在地表

救難所 283 同支所 118 合計 401 (※日本外洋帆走協会では、現在日本水難救済会の法人会員になっております)

郵便番号	救 難 所	支 所	所 在 地	電 話 番 号
北海道 097	稚 内		稚内市港1丁目6-29 渡辺漁業株式会社内	01622-3-3072
098-46		抜 海	稚内市大字抜海村字抜海 (漁協内)	016272-2111
		西 稚 内	稚内市大字坂の下エルラン	
098-66		声 間	稚内市大字声間村字声間 (漁協内)	
097		ノシャップ	稚内市大字ノシャップ2丁目 中田清太郎様方	01622-3-2264
098-62	猿 払		宗谷郡猿払村字浜鬼志別 (猿払村漁協内)	01635-2-3111
098-57	頓 別		枝幸郡浜頓別町字頓別618 (頓別漁協内)	01634-2-2161
098-58	枝 幸		枝幸郡枝幸町字幸町12番地 (枝幸漁協内)	01636-2-1285
097-11	船 泊		礼文郡礼文町大字船泊村 (船泊漁協内)	01638-7-2102
		上 泊	礼文郡礼文町大字船泊字東上泊 (漁協内)	
		スコトン	礼文郡礼文町字スコトン (金田喜代治様方)	
		西 上 泊	礼文郡礼文町大字船泊字西上泊	
097-12		大 備	礼文郡船泊村大備 (漁協内)	
097-12	香 深		礼文郡礼文町香深村 (香深漁協内)	016386-1745
097-12		香 深	礼文郡香深村大字尺忍村字知床	
		元 地	礼文郡香深村大字尺忍村字元地埋立地 (元地鰯釣組合内)	
097-12		香 深 井	礼文郡香深村大字香深村字香深井	
097-12		知 床	礼文郡礼文町大字香深井村字知床 (漁協内)	
097-12		差 閉	礼文郡礼文町大字香深村字差閉 (漁協内)	
097-12		内 路	礼文郡礼文町大字香深村字内路 (漁協内)	
097-01	鷺 泊		利尻郡東利尻町鷺泊字港町 (鷺泊漁協内)	01638-2-1105
097-01		雄忠志内	利尻郡東利尻町字雄忠志内	
097-01		本 泊	利尻郡東利尻町字大磯	
097-02	鬼 脇		利尻郡東利尻町鬼脇67番地 (鬼脇漁協内)	01638-3-1221
097-02		南 浜	利尻郡東利尻町鬼脇字南浜 (長谷川殿様方)	
097-02		石 崎	利尻郡東利尻町鬼脇字石崎89	
097-02		旭 浜	利尻郡東利尻町鬼脇字旭浜	
097-04	仙 法 志		利尻郡利尻町仙法志字政治泊13 (仙法志漁協内)	01638-5-1221
097-04	沓 形		利尻郡利尻町沓形築港埋立地 (沓形漁協内)	01638-4-2456
098-67	宗 谷		稚内市大字宗谷村字宗谷77番地 (宗谷漁協内)	016277-2331
098-17	雄 武		紋別郡雄武町字雄武983番地 (雄武漁協内)	015884-2531
098-19	沙 留		紋別郡興部町字沙留95番地 (沙留漁協内)	01588-3-2211
094	紋 別		紋別市港町6丁目 (紋別漁協内)	01582-4-2131
099-64	湧 別		紋別郡湧別町曙町127番地 (湧別漁協内)	015865-2011
099-64		湧 別	紋別郡湧別町港町 (遠峰進一様方)	
099-64		登 栄 床	紋別郡湧別町字登栄床 (斎藤勇様方)	
093-05	佐 呂 間		常呂郡佐呂間町字富武士 (佐呂間漁協内)	01587-2-3324
093-02	常 呂		常呂郡常呂町字常呂1番地2 (常呂漁協内)	01587-4-2130
093	網 走		網走市南2条東3丁目3番地 (網走漁協内)	01524-3-3121
099-41	斜 里		斜里郡斜里町本町23番地 (斜里町役場内)	01522-3-3131
086-18	羅 臼		目梨郡羅臼町船見町2-13 (羅臼漁協内)	01538-7-2131
086-16	標 津		標津郡標津町字標津20番地5 (標津漁協内)	01538-2-2141
086-02	別 海 町		野付郡別海町別海常盤町 (別海町役場内)	015375-2111
086-02		別 海	野付郡別海町本別海1-90 (別海、漁協内)	01537-5-2350
086-16		野 付	野付郡別海町尾岱沼港町182 (野付漁協内)	

郵便番号	救 難 所	支 所	所 在 地	電 話 番 号
087	根 室		根室市清隆町3丁目1番地 (根室市役所内)	01532-3-61111
087-17		落 石	根室市落石東115 (漁協内)	
087		根室湾中部	根室市温根沼307番地 (根室湾中部漁協内)	01532-2-6161
〃		根 室	根室市海岸町23番地 (根室漁協内・指導部労政保険課)	01532-8-2121
087-01	歯 舞		根室市歯舞4丁目120番地1先埋立地 (漁協内)	
088-15	浜 中		厚岸郡浜中町大字霧多布村 (浜中漁協内)	01536-2-2121
088-15		霧 多 布	厚岸郡浜中町大字霧多布	
088-15		琵琶瀬	厚岸郡浜中町大字琵琶瀬村	
088-15		散 布	厚岸郡浜中町大字散布村字火散布	
088-14		神 町	厚岸郡浜中町大字後静村字神町	
088-14		奔 幌 戸	厚岸郡浜中町大字奔幌戸	
088-16		貰 人	厚岸郡浜中町大字後静村字貰人	015352-3151
088-12	厚 岸		厚岸郡厚岸町奔渡町3丁目26番地 (厚岸漁協内)	015352-3151
085-22	昆 布 森		釧路郡釧路村大字昆布森村4番地 (昆布森漁協)	0154-41-3226
085	釧 路		釧路市北大通1丁目 (釧路機船漁組内)	0154-23-3461
088-03	白 糖		白糖郡白糖町泊56番地 (白糖漁協内)	01547-2-2221
089-54	大 津		中川郡豊頃町大津元町24 (大津漁協内)	01557-5-2311
089-55		十 勝 太	十勝郡浦幌町字十勝太北2条東6丁目12 (大津漁協十勝太出張所内)	
089-58		厚 内	十勝郡浦幌町字厚内 (大津漁協厚内支所内)	
089-26	広 尾		広尾郡広尾町字会所前 (広尾漁協内)	01558-2-3131
089-27		音 調 津	広尾郡広尾町字音調津番外地	
089-21		大 樹	広尾郡大樹町3条通 (大津漁協)	015586-2131
058-04	庶 野		幌泉郡えりも町字庶野番外地 (庶野漁協内)	01466-4-2311
058-03	えりも岬		幌泉郡えりも町字えりも岬(えりも町漁協・えりも岬支所内)	01466-3-1211
058-02	えりも		幌泉郡えりも町字本町649 (えりも町漁協内)	01466-2-2211
058-01	冬 島		様似郡様似町字冬島 (冬島漁協内)	01463-6-3036
058	様 似		様似郡様似町港町5番地 (様似漁協内)	01463-6-3111
058		鷗 苦	様似郡様似町字鷗苦101 (漁協支所内)	01463-6-3012
057	浦 河		浦河郡浦河町浜町6番地 (浦河漁協内)	01462-2-2251
059-34	荻 伏		浦河郡浦河町荻伏町168番地 (荻伏漁協内)	01462-5-2032
059-31	三 石		三石郡三石町字港町48番地 (三石漁協内)	01463-3-2211
059-26	静 内		静内郡静内町字春立141番地 (静内漁協内)	014644-2111
		入 舟	静内郡静内町字入舟	
		春 立	静内郡静内町字春立	
		東 静 内	静内郡静内町字東静内	
059-24	新 冠		新冠郡新冠町字節婦町228番地 (新冠漁協内)	014647-2611
059-21	門 別 町		沙流郡門別町字本町107番地 (門別町漁協内)	01456-2-5221
054	鷄 川		勇払郡鷄川町字鷄川255番地 (鷄川漁協内)	01454-2-2055
059-06	浜 厚 真		勇払郡厚真町字浜厚真 (厚真漁協内)	01452-8-2131
053	苦 小 牧		苦小牧市汐見町19番地 (苦小牧漁協内)	0144-35-2131
059-09	白 老		白老郡白老町字白老82 (白老漁協内)	01448-2-2323
059-06	虎 杖 浜		白老郡白老町字虎杖浜159 (虎杖浜漁協内)	014487-2721
059-04	登 別		登別市富浦町1丁目48の1 (登別漁協内)	01438-3-1321
051	室 蘭		室蘭市舟見町1丁目133番地 (室蘭漁協内)	0143-24-3331
052	伊 達		伊達市西浜町3番地先海浜地 (伊達漁協内)	01422-3-2424
059-01	有 珠		伊達市向有珠町80番地 (有珠漁協内)	01428-3-2311
049-59	虻 田		虻田郡虻田町字本町16番地 (虻田漁協内)	01427-6-2115
049-54	豊 浦		虻田郡豊浦町字海岸町1 (豊浦漁協内)	01428-3-2311
049-35	長 万 部		山越郡長万部町字旭浜152-1 (長万部漁協内)	013772-6581



西内海支部だより

西内海支部創立の前後

広島フリート 田中 敬一

今回からNORC西内海支部の歴史を探ってみたいと思います。ヨットの層もしだいに新しくなり、昔西内海にどんなヨットが浮かんでいたのか、どんな人々がヨットを楽しんでいたのか全く知らない。新しい者と古い者とのコンタクトが全くなくなってしまっているのではないだろうか。そんなギャップをうめてもらえればと思います。

＊

昭和26年戦後間もなかったが、宮島の包ヶ浦はヨットで埋もれていた。国体のヨット競技が行われていたのである。この包ヶ浦はしばらく広島県の唯一のヨットハーバーとして、国体の払い下げではあるが当時としては精鋭のA級とスナイプの多数を揃えていた。

このハーバーとヨットも次第に老朽化して、包ヶ浦を訪れるヨットマンの足音が絶えて元の静寂に戻った昭和30年8月13日、宮島の対岸、四田造船所では、シメ縄に囲まれてキールとトランサムが安置され、おごそかに起工式が行われていた。これが24フィートの〈アベンチュラ〉の誕生日であって、この日が西内海クルーザーの発祥の日になるのではないかな。

オーナーはムラコシパンの村越郁夫氏で当時25歳だった。

設計は広島の造船学校教授橋本氏で、外板は杉のベン甲の50mmの厚さで、ずんぐりと頑丈に作られエンジンはなかった。ウインチはなく多数のブロックを組み合わせ、テークルと綿キャンバスのセールをマニラロープで引いたという。しかしスピンは商売柄、メリケン袋をぬい合わせて作ったが、布に着いていたメリケンが濡れてカビが生え、サイケデリックな色調を出して美しかったという。

昭和30年10月2日に進水したので、四田としては、珍しく50日の工程になる。昭和32年4月、小豆島へ遠征したのが唯一の大航海だった。

この時、大阪からは〈デンプク〉、〈マヤ〉、〈バーバラ〉〈暖流Ⅱ〉、広島からは〈ポールスター〉、〈アベンチュラ〉が参加して、ここで内海クルージングクラブが結成され、そのままNORC内海支部が誕生した。それで従来のNORCは、NORC関東支部となった。〈アベンチュラ〉はNORC No.16となる。小豆島遠征は往復9日かかり、エンジンがないので音戸は半日かかりだった。急ぐ時は、岸からロープで引張ったという。

当時のクルーは藤田、西山歯科、広大橋本、それに角田、和田の三菱組、大宮、土屋、菅の県庁組が主なメンバーだった。

昭和35年春、四田造船所の廃材の傍らでまたヨットが作られていた。しかしこれは自作で、ベニア製のY-19であった。工程は500日かかった。軽排水型の当時の流行の先駆をなすものであった。オーナーは、木原秀正氏で、昭和36年8月15日進水した。

その頃、Y-19の建造から帆走を研究していた修道学園の藤沢洵氏がY-19より一尺長いダブルチェーンの設計図を横山氏より手に入れた。

かくして、昭和38年8月24日、〈カイミロアⅡ〉が宮島の蒲田造船所で進水した。費用は60万円と聞く。NORC内海支部に入り、No.60の登録される。この艇で初めて船外機ではあるが、エンジン付のキール艇の本格派クルーザーが誕生した。

これとは別にY-19のクルーで夏冬を問わずマストを立てる時、落水するものがいた。彼はY-19を改良して250kgのキールパラストを付け、アメリカまで太平洋を横断した。堀江氏である。

さて、私自身は絶対に倒れない艇があることを聞き、的形の奥村ボートに見に行ったが、結局、アストロの神田さんに会って話している内に、24フィートの横山氏の艇を注文して帰ってきた。

昭和38年10月27日、的形で〈シルフィード〉が進水した。ラウンドボトムでダイヤ3馬力の船内機をつけた艇として1号であった。オーナーは田中敬一でNORC No.70となる。

昭和39年から40年にかけて

伊藤氏の〈ユニティー〉(NORC87) 藤井氏の〈パピヨン〉(NORC85)、五反田氏の〈ミスヒロシマ〉(NORC83)が続々と進水した。全部〈カイミロア〉と同型艇であるが、前2者は奥村で作られ、〈ミスヒロシマ〉は蒲田で作られた。

昭和41年春

オランダのブランデルのストームフォーゲル72フィートが宮島に来了。その頃広島最大のクルーザーが24フィートだったから、長さが3倍である。とにかく肝を潰してヨットに乗るのが嫌になった。

しかし、おかげで東京のNORC本部のお偉方の来広

が頻くなり、情報を交換するうちにNORC安全委員会横山氏が、広島に支部を作ってはどうかと打診してきた。

それまでは、大阪の内海支部へ入っていたが、送金するだけで、何らの恩典がなく、不平をいうものがおり、昭和40年頃から会費を払わないものが多くなった。夏から秋にかけて、横浜の横山設計事務所でもNORC常務理事の則武氏（保安庁出身）と数回相談し、西内海支部結成趣意書を作り、これをNORC理事に配布した。

昭和42年3月、NORC総会で西内海支部が承認された。この時、大阪の内海支部からは、全面的な賛成と援助を受けた。内海支部が32年結成して、10年目に西内海支部が独立した訳である。支部長は、田中敬一がなったが、理事の任期の関係で43理事となり、それまでは理事会に出てオプザーバーの資格なので、発言権がなかった訳である。この頃、地御前の北川氏が27フィートの自作艇で、日本脱出の南下を試みた。香港ぐらゐまで行きたかったが、奄美でストップしたと記憶している。

当時、沖縄は米軍の軍制下にあった。この頃、東洋の〈アンドロメダ〉(Y-19)の自作艇（多人数による自作という特徴）、RCCの玄クラスのクルーザー改良艇が小豆島の岡崎で進水した(NORC801)。また佐々木氏の〈慢々的〉(16' NORC803)が蒲田で進水した。昭和43年春、別府、松山のフリートが結成され、西内海支部としては、これを機に支部レースとして、別府レースを企画し、8月第1回別府レースを行なった。

16日18時、別府の二条ホテルで艇長会議と会員親睦会を行い、21時スタート、17時15分タイムリミット、スタートラインは別府湾第4灯浮、フィニッシュラインは山口県大島郡、沖家室のセイガイ礁灯台と記録されてあるが、参加艇は、

慢々的	JOG16'	(広島 佐々木)
アンドロメダ	Y-19	(広島 東洋工業)
牛若丸	Y-19	(別府 生野)
琴塚	玄クラス	(西宮 増村)
あび	玄クラス	(広島 県庁)
海楽トリマラン	22'	(広島 岩田)
勝山	JOG24'	(松山 愛媛大)
ミネルバ	36'	(西宮 貴伝名)

の8艇で、ファーストホーム〈琴塚〉11時00分、総合1位〈牛若丸〉の成績であった。尚レースは台風7号通過のため、17日朝0500スタートとし、コースを短縮して山口県八島南端をフィニッシュとし、レース終了後は平群島、西浦に入港してまたまた一杯をやっているようだ。

この年秋〈やしろ〉が小豆島岡崎で進水して、11月の内海支部レースの高松レースに参加し、10艇中〈ミネルバ〉を抜いてファーストフィニッシュしている。

昭和44年頃

第2回別府レースが5月の連休に行われた。スタートは平群島西浦港外となり、参加艇は〈フォルテ〉(浅

川)〈サボー〉(松野)〈勝山〉(余田)〈ミネルバ〉(貴伝名)〈牛若丸II〉(生野)〈ユニティ〉(伊藤)〈やしろ〉(田中)の7艇であった。

今回も台風の通過があり、スタートを6時間遅らせたが、いざスタートすると風はなくなりコースは西浦と八島南端間5海里というミニマムコースになった。

なおこの年はNORC本部レースの鳥羽レースが10回目になるというので、西内海から〈やしろ〉が初参加した。46艇中8位の好成績だったと記憶している。特に伊豆南端の石廊沖で、丁度日が沈む頃であったが、1位の〈サンバード〉から〈やしろ〉までほとんど一団となっていたのに、海路海象に不慣れのため、そこから差を大きくしたことが忘れられない。

最後に、支部のため、今日の基礎固めまで色々面倒な下働きと事務に尽力された方々の氏名を列記すると、

昭和37~40年	内藤氏
昭和41~42年	大宮氏
昭和43~46年	豊谷氏
昭和47~49年	宮西氏
昭和50~	内谷氏

となっている。

支部長は昭和44~45年伊藤氏となり、その後、また田中(敬)となり、昭和51年、玄海支部創立とともに、岩田氏が就任した。



南九州フリート 結成によせて

今年の4月末から、5月はじめに行なわれたアリランレースに、〈エスペルV〉(1954ピーターソンⅡ)が初めて参加したことがひとつの引き金になり「鹿児島から外(県外レース)に出よう」と言う声が高まってきました。その後、フリートキャプテンを引き受けてい

ただいた〈DOMOONJO〉(ナカヨシ30)のオーナー池田時也先生(鴨池病院, 院長)をはじめ, 各方面の御協力により, NORC 玄海支部南九州フリートが誕生したしだいです。

*

私たち, 鹿児島島のヨットマンは, 最高のセーリングスポットに恵まれています。錦江湾, 屋久島, 種子島を中心とする南西諸島。どこも良港があり, 港の近くには温泉も多い。鹿児島は東洋のナポリと言われるように, 時々噴煙を上げる桜島があり, この雄大な景色は最高でしょう。よく外国のヨットが立ち寄るのもこの桜島があるからなのかもしれません。

私たちはこの鹿児島島を出るべく, 次の目標を, 沖縄→東京レースにおいています。初めは可能か不可能か? から始まり, まだ最後の20%ぐらいに問題がありますが, やる気だけはどこのヨットマンにも引けを取らないつもりです。オールド, ヤング両パワーで必ず問題をふきとばして参加するでしょう。

今後私達フリートは, 安全と技術向上につとめ, 今から育つ若いヨットマンが外へどんどん出て行くためのレール作りと, 国内, 国外のヨットがもっと多く, 鹿児島を訪れてくれるための広報をし, 南九州におけるヨットの発展に努力して行く考えです。

最後になりましたが, フリート結成にあたりまして, 玄海支部の大原支部長をはじめ会員の方々の御協力, たいへんありがとうございました。

みなさん 東洋のナポリヘクルージングはいかがですか!

南西諸島温泉ツアーはいかがですか!

南九州フリート事務局〈エスベルV〉オーナー
税所和彦



NORC 協会ニュース

セール番号(艇登録番号)の

取り消しについて

NORC 事務局

既に各支部を通じ, あるいはその他の可能な手段を通じて, 関係の方々には連絡申し上げたところですが, 下記セール番号(艇の登録番号)は, 番号予約のまま現在に致るも正規に艇の登録手続きが完了しておらず, また何らの連絡もありません。Offshore第79号に発表のとおり予約を取り消すこととしましたのでお知らせ致します。

1764	1836	1881	1929	1961	2222	2350	2761
1590	1630	1813	1915	1942	2099	2270	1762
2092	1892	1665	1715	1785	1834	2090	2200
2246	2269	2770	2700	1754	1860	1858	1780
1811	1872	1882	1883	1885	1886	1887	1984
2055	1507	2843	1643	1870	1932	1972	1976
2187	2233	2351	2357	2467	2660	2678	2711
2832	2471	2486	2543	2630	2702	2704	2826
2914	2939						

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

2650 MAYA-II DP34 長崎・時津 10.23×9.02×
2.65×1.49 瀬戸口智彦/艇名の由来:MAYA(摩耶)
一愛娘, 真弥からの転化。発音的にも母音の連なりで,
親しみやすく, 憶えやすいという評をいただいている。
/抱負:玄海支部・西海フリートの一員として, レース
その他を消化してゆきたい。/クルー:とくに大したクルー
もいないので省略するが, 全員レースになると目が
輝いてくることは確かである。理由:18名を誇る。
NORCへの要望:なし。

2450 EVER-MOUNT ニコルソン1/2 恵幸マリーナ
8.9×7.54×3.12×1.75 久山栄一/艇名の由来:タイヤ
メーカーの石橋さんは, BRIDGE-STON。久山はM-
OUNT-EVER にしようかと考えてみたが……。語順
通りEVER-MOUNT と改訳した。/抱負:井の中の
EVER-MOUNT。いつの日か瀬戸内海より脱出してレ
ースに出場してみたい。国内, 国外は問わない。/クルー:
現在男性のみ6名, 平均年齢27歳既婚者1名,
もっか花嫁募集中。

OFFSHORE 第82号 昭和57年 1月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可
1部定価200円(郵送料45円)
発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911-3 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 廣済堂印刷株式会社

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)
 艇体重量……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+フア
 トライアングル)
 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—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6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たんのうでできるヤマハ30S。ティ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。

