

Offshore 7

1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No. 88/200円

昭和57年7月15日発行 (毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日 第三種郵便物認可



第6回沖縄～東京レースファーストホーム艇
(エビキュリアン)

撮影：西村一広、添田薫 / 提供：舵社

第6回沖繩～東京レース

沖繩レース実行委員長 大儀見 薫
レース委員長

▶参加20艇

今回の沖繩レースは、本土復帰の年の第1回からかぞえて、ちょうど10周年で6回目にあたった。このレースが行われる以前の日本では、300マイル以上の本格的な外洋レース——すなわち世界の外洋ヨットレース界で、外洋レースの範疇に入るレース——というと300マイルの八丈レースしかなかった。シドニー～ホバートに参加したことが一つの直接的な刺激になり、600マイル以上のファストネット、シドニー～ホバート、またバミュダレースといった代表的な外洋ヨットレースに匹敵するようなレースをぜひ日本の海域でもつくりたいということになった。チャートを広げるとそれは、沖繩～東京というのが一番自然に成り立ってきたものだ。参加艇は第1回が11艇、第2回が17艇(DNF 2)第3回が13艇(DNF 5)、第4回が27艇(DNF 7)、第5回21艇(DNF 1)、そして今回20艇となった。今回はこのレースの直後、5月7日からスタートするかたちのジャパン・ピック・ボートクラブ主催のシリーズレースが、各週末に連続して3週組まれたため、沖繩レースの参加をみあわせた艇がいくつかあった。このことが、今回20パイ程度の参加に終わった一つの原因だと思われる。

▶残念なレース前の事故

これまでの沖繩レースでもレース参加のための回航途中、舵のトラブルなどで参加不能となった艇もあったが、今回は回航途中、沖繩本島備瀬崎のところで、夜間岩礁に乗り上げて沈してしまい、危うく全損になるという艇がでた。結果は地元の人々の献身的な努力で、ドラム缶を4コ横だきにし、なんとか助かることができた、という関係者にとってまことに残念な事故があった。

同じ時期、夜が明けるまで約4時間同じ水道の北側(手前)で待って視界が良くなってから無事に同じところを通過した艇があったが、これが本物のシーマンシップであり、安易な気持ちでウオッチも不十分なままの事故がくやまれる。いっそうお粗末だったのは、スタート前日の朝、練習のため出航して那覇港の港路口のリーフに乗り上げてしまった事故だ。朝10時頃、快晴でこの上ない好条件下での信じ難い事故だった。艇体が波にもまれる間にキールがもぎとれてしまい、そこから浸水し、船は完全に沈没してしまうという事になった。この程度の事故でキールが10分間ぐらいの間にもぎ取れてしまうということ事態が大きな問題で

はあるが、初歩的な注意すら十分でなかったといわれても仕方がないケースだろう。

▶海上保安庁の立ち入り検査

今回は那覇港管理当局の大変なご協力を得て、米軍施設ではなく、那覇本港のほうを使わせて頂いた。例年の如く、地元の沖繩支部の会員各位の大変な努力によって初めて可能となったことだ。ところがスタート前日、海上保安庁11管区警備課による立ち入り検査を全艇が受けるという「事件」が起きた。こんなことは初めてのことである。当日朝、レースコミティーではかなり前から11管区の救難課のほうに出してあった出場艇の一覧表をつけた許可願を受けとりに出向いたばかりだったので、立ち入り検査に来ていた海上保安庁の方に何か「事件」が起きたのか、あるいは何か特別な事情でもあるのかということを知ったのだが、そういうことではなく、安全月間でもあるので、どんな船が那覇港に入ったか掌握したいということであった。我々が外国のレースに参加する場合、欧米のコーストガードがヨットの立ち入り検査をしたなどということは聞いたこともない。このことはもちろん保安庁の職務権限内のことで、問題がないといえないのだが、いきなり立ち入り検査というかたちで犯人扱いのような処遇を受けたというのが参加艇の大方の印象であった。これは今回初のケースだっただけに一つの「事件」だったといえる。

▶記録破りの快走

レース展開そのものは、最初の2日間にそれぞれ平均120マイルと70マイルという非常に遅いペースでスタートした。しかしその後は今までのうちでもいわばベストコンディションで、せいぜい40ノット前後までの適当な南西よりの風が吹いた。各艇は文字通り牽駄天走りで、デイズランが240マイルを越すという艇が何パイも出た。そして結果としては所要時間が5日をきった艇が3パイ、そして5日6時間49分という歴代2位の〈サンバード〉の記録を破った艇が6パイも出た。後半は非常に順調なレース展開だったといえる。この中で残念だったのは、トップを走り、ファーストホームの可能性も強かった〈ビンド7〉の事故である。ラダートラブルでリタイヤーし、結果的には自力で下田に入ったが、SOSによる救難発信をし、海上保安庁の巡視船が出てきて伴走するという事態となった。この辺も今後には大きな教訓を残すことになった。

▶ヨットの市民権とパブリシティ

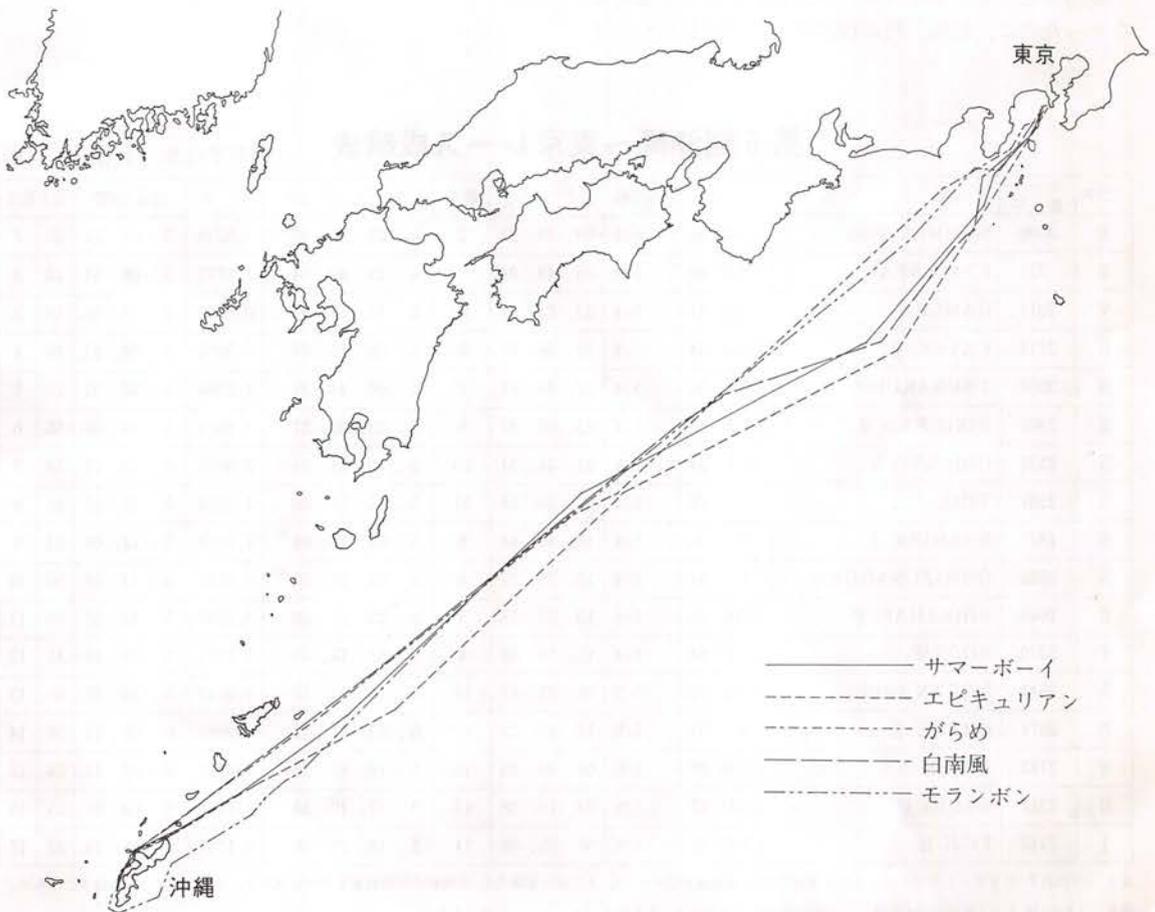
今回のレースは復帰10周年ということで、地元では今まで以上に盛り上がり、バックアップを受けたことが特長であった。もう一つは、第1回の縦断シリーズということで、それにとまなうパブリシティーが従前に比べてひと回りもふた回りも大きかった。これはこの縦断シリーズに冠スポンサーとして西部流通グループが協力したことの直接的結果であり、関係各社、エージェンシー等の努力によるものである。冠スポンサーを付けることのメリットは、NORCのレース運営が楽になるということはもちろんあるが、NORCは営利事業体ではないので金が入るといことよりも、むしろそうしたスポンサーがつくことによってパブリシティーの幅が飛躍的に拡大され、それによって外洋ヨットが正しく社会的に認知されることが最大のメリットといえるだろう。今日、外洋ヨットは、まだ一般のスポーツに比べて、市民権を獲得しているとはいえない。それが各所で迷惑扱いを受け、税金をかけられたり、公共のハーバーづくりが進まない原因にもなっている。外洋ヨットが市民権を得るためにも正しくパブリシティーが行われ、このスポーツが広く国民的に認識され

ることが大きな課題となる。その意味でスポンサーシップは非常に大きな意義があるのだ。しかしこのことは個々の艇が直接、船体その他を利用して、商業宣伝に個々のスポンサーに手を貸すこととは全く別の問題であり、こちらの方はIYRU第26条によってルール上明白に禁止されているのみならず、いわゆる冠スポンサーとは全く時限が違う問題である。たまたま今回、冠スポンサーが付いたレースの中で、出場艇の一つが個別スポンサーの企業名をトランサム等に表示したという大変残念なケースが起きてしまった。このため、IYRU第26条の違反ということでペナルティーが課せられるという、NORCでは初めてのケースとなってしまった。残念至極である。せめてもの救いは冠スポンサーが付いた初めてのレースで、個別スポンサーとの明確な区別が確立され、今後のけじめのつけかたがはっきりしたことである。

▶各艇の走り方

もっとも際立った走りを見せたのは優勝の〈サマーボーイ〉で、デイズランが264マイルというひと昔前では考えられないような、常時9~13ノットのスピー

航跡図



ドで2日以上も突っ走った。その間、スピンを上げたまま、だいたい片手でティラーが引け、非常に安定した走りを示したことは特筆すべきことだと思う。また、ファーストホームの〈エピキュリアン〉も本当にすばらしい走りの一語に尽きる。さらに今回、宮城外洋帆走協会所属の〈白南風〉が初めて参加し、一時はファーストホームする可能性もあるという大健闘をみせたことも今回のレースでは特筆すべきケースである。今までの過去5回のレースの積み上げの中で、2回連続優勝した〈シンドバッド〉などの走りから沖寄りのコースが定石として定着するかにみえる中で、〈モランボン〉が那覇沖のスタート後、北へ行かず逆になら南から沖縄本島の南端(糸満)を回っていきなり太平洋へ出た。このコースが正解ではないか、という話は今までたびたび出てはいたが、それを初めて実際にやってみてのけたのである。残念ながら今回は糸満を回ってから北東の風になったため、ポートタックで南下して、沖出しをするところまでふん切りがつかず、スターボーで沖縄本島の東側を北上したため、結果としては本島の北側から太平洋側に出た艇団の後ろに付く形になってしまった。このため、この南回りコースの是非についての答えは出なかった。前回、前々回と2回連続して優勝した〈シンドバッド〉が3連勝を狙って果たせなかったのは、結局、他の艇がコースの選択について

勉強し、走らせ方についても高い水準まで上がってきたということであろう。さらに今回、最小艇のハーフトナー〈がらめ〉が3位に食い込む大健闘をしたことも見逃がせない。

全体としての印象では、このごろの船がレーシングマシンとなり、特に強風の追手などでは扱いにくくセミプロのクルーがアクロバティックな乗り方をすると状況があり、普通のアマチュアヨットマンが乗りこなすことは至難の業になってきている。日本ばかりでなく、世界の外洋ヨットがこれでいいのか、参加艇の内容と推移から指摘せざるをえず、今回のレースの中でもこの問題が提起されたと思われる。

600マイル以上の本格的な「航海」をしなければならない外洋レースに出る艇は、やはり、それにふさわしい安定した走りができるような艇でなければならないことは論をまたない。

今一度、外洋ヨットの原点を再確認する必要があると思う。沖縄レースは日本での最大の本格的な外洋レースとして素晴らしい伝統を作ってきた。10周年の今年のレースは大切な一つのふし目となったと思える。

第6回沖縄～東京レース成績表

帆走委員長 大儀見 薫

クラス	セール番号	艇名	TYPE	回航	フィニッシュタイム	着順	所要時間	T F	修正時間	総合順位
III	3000	SUMMER BOY	TAK 36	5/4	09. 30. 32	2	4. 22. 30. 32	1.0249	5. 01. 27. 35	1
III	225	EPICUREAN	VAN 40	5/4	08. 49. 04	1	4. 21. 49. 04	1.0772	5. 06. 54. 48	2
V	2011	GAMERA	TAK 31	5/4	23. 23. 41	12	5. 12. 23. 41	0.9603	5. 07. 08. 19	3
IV	2713	CAVOK II	GRA 34	5/4	19. 56. 01	9	5. 08. 56. 01	0.9968	5. 08. 31. 16	4
III	3003	TSUBAKURO	Y 36	5/4	17. 44. 31	7	5. 06. 44. 31	1.0264	5. 10. 05. 17	5
III	2900	SIND BAD III	KI H 38	5/4	13. 02. 37	5	5. 02. 02. 37	1.0660	5. 10. 05. 55	6
IV	2535	CHISATO V	DOU 34	5/4	21. 44. 34	10	5. 10. 44. 34	0.9968	5. 10. 19. 28	7
IV	2501	TIDA	U 35	5/4	22. 26. 08	11	5. 11. 26. 08	1.0079	5. 12. 28. 25	8
III	1827	SASHIBA II	Y 36	5/4	18. 46. 48	8	5. 07. 16. 48 ^{※1}	1.0458	5. 13. 06. 34	9
IV	2862	OHMIZUNAGIDORI	U 34	5/4	15. 28. 01	6	5. 04. 28. 01 ^{※2}	1.0188	5. 13. 08. 50	10
II	2666	SHIRAHAE III	DOU 42	5/4	10. 27. 58	3	4. 23. 27. 58	1.1186	5. 13. 38. 05	11
I	2370	RODEM VI	T&P 44	5/4	12. 13. 58	4	5. 01. 13. 58	1.1571	5. 20. 16. 42	12
IV	2641	MORAN BONG	VAN 32	5/5	06. 33. 12	16	5. 19. 33. 12	1.0142	5. 21. 32. 06	13
IV	2074	CRANE III	Y 33	5/5	12. 11. 12	17	6. 01. 11. 12	0.9984	6. 00. 57. 16	14
III	2782	MARIE V	DUB 37	5/5	05. 49. 36	15	5. 18. 49. 36	1.0531	6. 02. 11. 54	15
II	2312	NACHI VII	DOU 42	5/5	04. 10. 38	13	5. 17. 10. 38	1.1160	6. 09. 05. 23	16
I	2112	FUJI III	FRE 45	5/5	05. 03. 09	14	5. 18. 03. 09	1.1547	6. 15. 24. 33	17

※1 〈VIND 7〉のラダートラブルによる浸水事故に際し、風上よりUターンし、メンスルを降ろし、巡視船の現場到着までのロスタイムを30分とみなして修正したものを。

※2 1 YRR26.1(a)及びNORC外洋レース規則附則2(1)の違反により5%のペナルティを加えたもの。

沖縄～東京レース回想

オキナワ・レクイエム

〈サマー・ボーイ〉オーナー 辰井栄一郎

人生は常に試みだ、と言うのは私の長年の持論だが、今度のオキナワのように自力だけではどうにもならない試みには、まして新艇を建造してまでの参加となれば払う犠牲も多面的に大きく、前後の表彰式を終えて家に帰り着くまでの半年余りにわたる煩雑さを振り返ると感無量である。

高井氏との邂逅に始まり勝杯受賞に到る門田艇長の飽く事無き行動力もさることながら、その僚友吉田君の手馴れたマネージメント、建造からの日高、柏元両君の徹底したアシスタンスをはじめ、回航本番と多大の時間的犠牲を払ってくれた木田さん、那覇での諸事万端から天気図まで揃えてくれたパイロットの前野さん他、それは多くの人によって与えられた。

結果論としてならどんなことも言えようが、私は長い苦悩の後に、ある日霧の晴れるように高井35を選んだことを何をおいても至上の喜びとしたい。それに門田君の苦心の結実であるオキナワのための人選は極めて果敢で周到であったし一人一人のクルーも、そしてその相互信頼と清冽な人間関係の当然の帰結として生まれるチームワークも、この度の快挙とともに二度と得難いものにさえ思える。加えて高井氏の人柄、135° E Co. のバックアップ、キングセイル庄崎氏のフォロー等が実に大きな原動力となったことも勝因の見逃せないファクターである。

さて、その日の沖縄は若いレーサー達の逸る心と不測の航海への憧憬にも似た充実感を一つに集めて祝福するかのように晴れわたり、N 8 ktの軟風のクロスでスタート、自艇を含む沖出し最短コースの数艇と岸寄りに潮流に乗る大半の艇群に唯一艇本島南回の三つに分かれた。第3のケースについては、あるいは松本、高城両氏の暗示の先どりといった感がないでもないが、当時の気圧配置、黒潮の状況からして30数哩のディスタンスロスに極めて大きいと愚考する。

残波崎までの我々のコースは明らかにミスで、後方数艇の位置にあったが、岸寄りの艇団がリーフを敬遠して早目にタックを返すのに対し、我が艇はバウにワッチを置き、潮に乗せて岸ぎりぎりに突っ込んだため、万座ビーチ沖、伊江島が遠望されるあたりでは中位、本島を離れ与論を左前方に見るころには先行集団の末尾に位置していた。

これはやはりこの艇の持つスピードポテンシャルに起因するものが大きく、3月進水後の6レースで艇速への自信は深めていた。もともと強風のクロスを主眼としたデザインポリシーを要請していたのだが、中、



総合優勝艇 〈サマーボーイ〉

撮影：添畑薫 / 提供：舵社

後盤戦のほとんど4日間にも及ぶクォーターリーアームのスピランに驚くべきデイランを示したことから、オールラウンドを狙ったかと疑ったが、後日ビッグボート第2レースで強い風上航に大型艇を押え、同日のレーサーを唾然たらしめたことから高井氏の良心がうかがい知れた。

初日午後4時の船位26°36' N 127°50' E 針路30° 風向風速不変、はるか前方やや南寄りに〈エピキュリアン〉、南に〈シンドバット〉、南後方に〈風来坊〉、後方〈つばくろ〉、北後方〈チサト〉、〈がめら〉、北上側〈ローデム〉、〈NACHI〉、船影はもはや点望の位置だが前方北寄りに〈VIND〉という前半艇団の中心にあり、各艇への距離、約4～10哩か、レース前夜のミーティングで決定したラムラインやや南寄りのコースどりには、最後まで忠実に乗っている。

華やかなスタート以来、残波崎までの喧操が嘘のように初めての透明な夜が満天に星を輝かせながら静かにやってきた。昼・夕食ともベストクック賞を狙う吉田、木田両君の手になる豪盛なステーキサラダでスタミナをつけ、ひたひたとハルをうつ波の音を聴きなが

ら少年のように満ち足りて深い眠りに落ちた。

2日目正中天測27°25'N 129°12'E 針路70°, 徳之島ははるかに遠い。互いの相関位置は昨日と変わらないようだが、視認されるのは前方はるかにプロパーを引き、小さな点となった〈エビキュリアン〉, 昨日より間隔だけを開いて〈シンドバッド〉, 右後方(風来坊), 後方(つばくろ)だけである。(つばくろ)はロールコールで我々より前の位置出しをしている。フォア兼ナビの日高君が絶対自信あります, 向こうのミスですと胸を張る。向こうでもそう言ってるよと皆で大笑い。その後急に針路をSEにとり(風来坊)の影に消えて行った。

風速3~7ktで次第に風は東へ回り, ブローを拾いつつ, 0.5, 0.75 OZのスピンとLTゼノアのチェンジが続く。今年こそ吹く, このマストではオキナワは無理だと高城氏を含む多くの人におどされ続けたのに何という平穏さ。これでは花のフォアの見せ場がないと嘆く日高, 吉田両君に, 一昨日の那覇の濡れ場があるから良いではないかと慰めたものの, 私は何としても凄絶な荒海を乗り切ったという思い出だけは残したい。だが2日目の夜の訪れは空しくもまた同じパターンで周辺を闇に包んだ。夕刊はまだか, 風呂は沸いたかというような冗談も今は何か物倦い。それに引き代え洋上とは思えないほど豪華でしかもよく献立を吟味した食事が誠に楽しい。門田君が他のフネは多分こんな良い食事してませんよ, とオーナーの気持をくすぐるようなことを言ってにやにやしている。愚かな政治や浮世のしがらみから隔絶した波の上の食事は, 長年心因性の吐き気に悩まされ続けている私には絶好の転機になるかも知れないとさえ思えたほどである。

しばんだスピニングがパーンと風をはらみ直すあの有機的な破裂音が一晩中キャビンに鳴り続けた。点在するわずかなブローを暗い海面に模索しているワッチ, 二段のクォーターバースに頭と肩だけ見せて眠りこんでいるオフワッチを思いながら様々な想念が湧く。

百数十年を経て苔むした拙宅の古いウールナットのピアノに進水後早々と獲得した数々の賞杯レプリカが

歴代2位の記録を破る4日22時間30分32秒という好記録でフィニッシュした

飾ってある。たまに訪れるクルー達は, ちらとそれに視線を投げるだけで思いは語らない。もはや彼等にはそれらを記憶に留める何ものもないのか, それともそんなギンギラよりも, その一つ一つのレースの中の断片が一環の連鎖となって彼等の心の中に長い誇り高い叙事詩だけを形成してゆく。それだけなのか。

3日目(5月1日)夜明け, DR27°56'N 130°09'E 針路60°風向130°風速3~4kt, ようやく奄美の山並みがなだらかにうっすらと遠望された。晴, 相変わらず0.75スピンとLTゼノアチェンジの反復, 深夜にも度々顔の上でデッキを引きずるセールのざわめき, ひっかくようなシャックルとデッキの擦過音に目を覚まされた。

午前10時ごろ, 〈シンドバッド〉が同じような関係位置に双眼鏡で確認されるほか, 一艇の船影も見当たらないが, 第一ターゲットが3日目でも視認されるのは心を落ち着かせる。しかもラムラインからするとかなり東南にはみ出しているの, 我が艇の先行は明白だ。松本, 高城両氏の焦燥が波を越えて伝わってくる。

突然門田君が鯨だノと緊張した声で叫ぶ。見ると, 鳶色した15mほどの鯨が, のたうつように全身をくねらせながら直ぐ前を斜めに横切って行く。あんな奴にやられたらお陀仏だなどと口々にいいながら天然の? 鯨が珍しくて皆帆走の手を休めて眺め続けた。

ロールコールで〈VIND〉, 〈エビキュリアン〉に30~40浬も離されていることが分かったが, 横の開きからして十分射程距離に入っているものの, それよりも後方の〈がめら〉の伸びが気になる。

たんたんとしたカームのレース運びで終わってしまうのだろうか。昼食後, 司厨長の吉田君から節水令が出る。

午後3時ごろ, EからESEにかけて薄黒い雲が延延とたれ始め, ところどころ斜めに幅広く海面に突きささっているのが見られた。待ちに待った前線の通過であろうか。全員合羽着用, ハッチを閉めて待機する間もなく16kt前後の風が吹き始めた。艇速も一挙に8ktと倍増, 55°に変針してクォーターリーの風を十分につかむ。

長い単調さを破るように, 夕刻からいよいよ本格的な風雨, 大きなローリングの上に, さし板を入れて密閉したキャビンは地獄だろうが, 吉田君は平然と5回目のステーキを焼いている。

夜, 風雨波浪は次第に強まり, ドッグハウスの漏水がセッティバースのマットを濡らす。午前0時3人ワッチなのでスピン交換のた



めオールハンズ、デッキを踏み鳴らす音と、とびかう大声から頭上の修羅場の様子がスピン取り込みで待機しているキャビンにも手に取るように分かる。

私はいつも思うのだが、柏村画伯のヨットの絵は、淡く幻想的でいいけれど、私なら極限にある荒天帆走を選ぶ。そしてセーラーマンだ。振れ回る狭いキャビンで黙々と玉葱を刻んでいたり、小さなナビライトの下で天気図を書いていた、ハーネスをつけて暗いフォアデッキに出て行く、そんなクルー達の姿こそ絵になり、こよなく美しい。人間臭の欠けたヨットの絵などサロンの貴婦人の玩具にしかなるまい。

5月2日、正中天測 $30^{\circ}47'N$ $133^{\circ}30'E$ 、風向 130° 、風速 $17\sim 22kt$ 、艇速と距離を稼ぐためにというよりBワッチ連がレースそのこけでサーフィングスピードに夢中になり、 $Co.50^{\circ}\sim 40^{\circ}$ と北上しすぎたので 1600 の天測とともにAワッチの門田艇長が不平たらたらで、再び 65° に修正している。艇速平均 $10kt$ 、瞬間速度 $16kt$ 、5月1日のデイルン 96 裡に比べこの日 205 裡を記録し、3日のおくれをかなり取り戻す。

雨は明け方に上がり、重厚な雨雲の間から時どき思い出したように薄日が差す。種子島の東にいるはずだが、島影は見えない。スピンは深夜交換した $1.50Z$ のまま、後は潮岬をDFに入れるだけ。ようやく太平洋らしく水平線しか見えない広漠とした風景の展開となった。ふと、鯨の背びれを見つめる。あれは鯨ではない、泳行方向にひれが反ってるからまんぼうだと誤知りの日高君が言う。まんぼうに出会うとは素晴らしい。悠久の海原に自分達だけがぼつんと浮んでいる陶酔感の裏で、ぐじぐじした都会生活が急にうとましくなる。

うねりも段々長く高くなり、風も次第にシフトし、夕刻3日ぶりに初めてジャイブをうつ。こんなところがポイントと一味違ったロングオフショアの悠長さだろうか。それにしても艇体のうなりはずごい。サーフィングの度に名状しがたい複雑な連続音を発し、音楽のリフレインのようにその反復は極めて正確だ。

後日、庄崎氏、門田君と会食した時、彼がその音を再現してきかせたところ、庄崎氏はちょうどビッグボートの我が艇の艇長であったためか、その金属音のバイブレーションは少しもずいんじやないのかい、と真剣な顔つきだった。そういえば昔、金属板のセンターボーダーに乗っていたころ、強風のクロスで同じような音を聞いたのを思い出し、その発生源がキールボルトからかと考えたら、いささかぞっとさせられた。だがこの共震は一晚中子守唄のように平和な眠りを誘った。

5月3日午前8時、DR $32^{\circ}N$ $136^{\circ}E$ 、 $Co60^{\circ}$ 、風速 $18kt$ 、風向 180° 曇、ようやく潮岬を過ぎ、正中天測 $32^{\circ}N$ $137^{\circ}E$ 、大王崎通過、 $Co45^{\circ}$ に変針して石廊を狙う。全員に格別の疲労なし。昼食は初めてカレー、こってりと煮込んで腕の冴えを見せている。風は相変わらず 180° の連吹、午前中にチェンジした(.75)がたっぷりは



優勝を喜び合う〈サマーボーイ〉のメンバー
撮影：添畑薫／提供：舵社

らんで艇体のうねりを消さず、同じリズムのサーフィングで前半3日間の沈帯、喜界島辺の悶々たる帆走が嘘のようだ。このころから皆の心にひょっとしたらという気持が生まれ、やがてそれが言葉になり、ロールコールで裏づけされ、なごやかな中にも緊張感が漂い始めた。それでもこの日のロールコールの一番手〈カボック〉が今迄のホアンから三崎ヨットを呼び出しているのに一瞬やられるのかと、どきっとさせられたが、船位からして当然だとほっとするという一幕もあった。午後8時、DF、静岡放送から御前崎はるか沖と測定、ああ、とうとうここまで来たかと爾然たる気持になる。この日のデイルンは昨日を上回り 220 裡。

最後の夜がやってきた。その最後の夕食は、自らコックをかって出た高井さんのフレンチトーストとオムレツ。なかなかの出来栄えに一同賛嘆。午後11時ごろ、突然本船の突き刺すようなサーチライトを浴び、避航するかしないのかとコックピットが騒然として日高君が呼び起こされるというアクシデントがあり、それが治まって数時間後に二度目のオールハンズがかかった。スピンプレイク。ストームスピンに変えると急に艇速が落ちたように思うが、その後とみに募る風速からして正解だったようだ。

5月4日午前2時。フィニッシュを目前にして誰もキャビンに戻ろうとしない。それに、皆ランドフォールを狙っていた。私はランドフォール賞は10年前に買ったままのナポレオンと心に決めていた。St.ヘレナから大陸を望見するナポレオンの故事にちなんでのことだが、幸か不幸かそれは誰の手にも渡らず今も手元に残っている。大うねりと夜光虫とでついに石廊と神子元の灯光間隔が読み分けられず、加えて艇速が早すぎてDFの位置出しが困難を極めたせいでもある。この間の高井さんのナビとジャイブの誘導には冷静かつ凄絶極まるものがあつた。

午前4時、下田沖、大島が薄明りに遠望される。1

日の午後以来他艇の姿を見ていない。神子元付近で、デッドヒートかと思っていたのだが、それらしい船影もない。前日のロールコールとこのスピードから考えて、もしやという期待が頭をかすめる。瞬間最大艇速21.2kt、風早崎を後ろに見てからの20漕ほどが気の遠くなるほど速く、また逆に短くも感じられる。

あと5漕のところまで三崎ヨットに無線を入れ、祈る思いで先着艇の情報をきく。〈エピキュリアン〉と〈白南風〉(後日誤認)……門田君はじめ最高尾にじっと集結しているクルーの表情が一瞬間固くなる。あと4漕、3漕、やがてシーボニアの前に本部艇、プレスポートなどがかすかに見える辺りでスピダウン、No.3のクロスで突っ込む。赤いマークを確認、走りよってきたプレスポートが向きを変えて伴走を始める。

長い辛酸をここにもみ凝集させて、ほかに今思うことはないであろうクルー達と私、長丁場のフィニッシュの瞬間はヨット乗りの冥利につきると思えるほど溢れてなお余りある陶酔感に満ちていた。しかしその法悦の直後にきたもの、それは私にとって予測し得な

った虚しさである。長い、遠い、目標が、指の間から砂がこぼれるように消えうせてゆく、それへの哀惜の思いであろう。

思えばこのレース参加のためにどんなに多くの人に支えられ、めぐり会えたことか。唯一度だけのチャレンジであるだけに、残り少ない我が人生にこれほど素晴らしい思い出を作ってくれた人達がこれから後にもあろうか。

ありがとう、クルー諸君!

そして〈サマーボーイ〉、我が美しきトランサムに愛すべきさつき&恵美の集訳になる、かく一連の詩文を誇らかに記す。

La Mer, La Mer, toujours recommencée./

O, récompense après une pensée Valéry

海よ、とこしえに繰返す海よ

ああそはかの一條の思念の涯への慰めか——

〈エピキュリアン〉沖縄レースでファーストホーム

〈エピキュリアン〉スキッパー 大橋且典

スタート

追潮が強い、うっかりしているとすぐ追い出されそうになる。

いつもは何も言わないオーナーに「830マイルだからドンパチのスタートは慎重みなさい。必ずワンテンポ遅れて出るように」ときつく言い渡される。……その通りのスタートを切った。一艇身は凹んでいただろうか。さすがにヨット部卒業直後の連中は不満そうな顔を見せている。「まあいいじゃないか」〈チサト〉がスピンを上げて帰ってゆく。かわいそうに、リコールなのだろう。「ああならなくてよかったなあ、おい」

後は早々に石川にヘルムを渡す。そうだ、今回はできる限りヘルムから離れるのだ。冷静になるのだ。考えるのだ。コースを完全にコントロールするのだ……。

以後3時間、先頭集団は〈ピンド〉、〈白南風〉、〈ナチ〉、〈シンドバッド〉、〈エピキュリアン〉に絞られてきた。

ん? 〈白南風〉を除けば、すべて東海のフネだ。「KYC(衣浦ヨットクラブ)のレースだ」とだれかが喜ぶ。そうだ、今までこの4艇はこんな風にライバル意識むき出しで競り合ってきたのだ。……「沖縄レースはともかく、地元のライバルにだけは負けたくない」……これが本音である。この点ほどの地方でも似たようなものだと思うがいかがであろう。

その後、〈ピンド〉と〈ナチ〉は北上コースを取り、〈エピキュリアン〉と〈シンドバッド〉は東へ出てゆく。また、東海の最小艇〈モランボン〉はなんと沖縄の南へ行ってしまった。

メンバー紹介

榊原嘉男:通称バラさん。オーナー。43歳。ワッチャップテン兼ナビゲーター。〈エピキュリアンII〉で香港〜マニラ総合2位。〈エピキュリアンIII〉で鳥羽パール総合2位。今回の沖縄レースもファーストホームながら、またまた総合2位。東海のヨットマンでバラさんの名前を知らない人はいないだろう。生来の世話好きで、この人の世話になったヨットマンは有名、無名を問わず多数に及ぶ。

石川信和:今レースの切り込み隊長。28歳。ニノミヤセールが誇るオフショアセラーのNo.1。恐怖の10時間ヘルム等、このレースを最も楽しんだ男。ヘルム、セーリングマスター。

杉浦公庸:通称センセー。26歳。柔道部出身で高校の先生。〈エピキュリアン〉の電気屋さん。私(大橋)の天測計算用プログラムを作ってくれた男。自身も現在天測特訓中。パウデッキ。人のいやがることを黙々とこなす。

竹内芳樹:21歳。大学院生。シラフの時はうさぎ人間とか、ネコ人間とかで、きわめておとなしいが、いっ

たん酔うと底なしで、恐怖のハレンチ人間に変ぼうする。ヘルム、バウデッキ。経験は浅いがヘルムはうまい。

以上スターボウッチ。以下ポートワッチ。

大橋且典：一応艇長兼ナビゲーター。33歳。〈エピキュリアン〉を設計したのはこの男。最近事故がとても恐ろしい。特に落水が怖い。自分も落ちたことがあるし、クルーを落とした経験（幸い無事救助）もある。ということで今回のレースでは、スタートからフィニッシュまで全員常時ハーネスを着用した。ハーネス付の特訓もみっちりやった。

水野平和：30歳。Ⅱ世時代から〈エピキュリアン〉のボースン。KYC（衣浦ヨットクラブ）3大名物の一人。体重90kgにうなる怪力は、さすがの人間ウインチ石川もタジタジである。ヘルムも、バウデッキも、コックピットも、キャビン内も、この男にまかせれば大安心だが、バウだけはその体重ゆえに極力御遠慮申し上げている。

服部謙吾：22歳。大学5年生。ファイトも体力も行動力もあり、将来の有望株。ただ、ヨット部卒のクセにヘルムが今一步で、目を離せない。トレーニングでうまくなるタイプなので1年後が楽しみだ。バウデッキ。

服部和規：26歳。ナルミグループからの助っ人。ヨット部時代のあだ名は居眠りハチ。その名の通りよく眠る。スタート後2時間で、バースにもぐってグーグーやっていたり、夜中の18ノットスピラン中でもおやすみ前の歯磨きを欠かさなかったりの超マイペース人間。

竹内、服部（謙）、服部（和）の3人は名古屋大学ヨット部卒で、私（大橋）の後輩に当たる。

寒冷前線

だいぶ暗くなってきた。銭洲まで40マイル。今日のロールコールを信じれば、我々はかろうじてトップにいる（らしい）。北上コースの〈ビンド〉がよい位置にいるが、これからの潮を考えれば楽観してよいだろう。反面、〈白南風〉と〈サマーボーイ〉はしつっこくついてくる。いやな相手だ。

さてと、前線は通ってしまったのだろうか？ これでもうおしまいなのだろうか？ 風には何と祈ればよいのだろうか。南の強風を祈ればファーストホームこそ間違いないが、修正で〈サマーボーイ〉に負けてしまう。北に変わって強風ならば〈ビンド〉にファーストホームを取られる。しかし、〈ビンド〉、〈白南風〉には何んとか喰らいついて修正で優勝を考えたい。まあ、ここまで来てしまったのだ、どちらにしても強風を祈る外あるまい。

スタート前のプレスインタビューで私は胸を張った。「〈エピキュリアン〉はオールマイティーなフネです。小型フリー型の艇は、強風の上りが一日でも吹けば足が止まり、勝利のチャンスはなくなります。落ちこぼれます。〈エピキュリアン〉もどちらかといえばフリー



広言通り目標（ファーストホーム）達成

撮影：西村一広／提供：舵社

型ですが、クローズホールドもめっぽう強い。強風上りの条件でも大型艇にピッタリ喰らいついてゆけるでしょう。「フリーの強風なら〈エピキュリアン〉が多分No. 1のスピードでしょう」。「微風に終始するなら修正ではともかく、ファーストホームは確実です。微風なら三河湾で、スクラッチで〈ビンド〉や〈ナチ〉を押しえてきた実績があります」。「どちらにしてもファーストホームが目標です。修正優勝というのは現実的にとらえどころがなく、艇内統一目標としては力強さに欠けます。ファーストホームです」。酔った勢いとはいえ大変な大口をたたいている。

果たして南が強くなってきた。船足も速い。シャーシャーと軽快で、それでいて無気味な水切れの音で目をさます。もう眠ることはあるまい。

装備を終わってデッキに顔を出し、連中に声をかけ気合を入れる。下に降りてバラさん（オーナー）とチャートテーブルを囲んだ途端、フネが傾く。顔を見合わす。今度は大きく逆にゆっくり傾く。「ヤーッター」二人の口から同じ言葉がフネの動きに合わせてゆっくり出てくる。不思議に音は聞こえない。ややヒールして安定した。外に出た。修羅場だ。スピンの天空に激しく舞っている。メインがバッパバッとマストを揺さぶる。今レース初めてのブローチングだ。しかし幸い、最初で最後になった。

石川の顔を見る。ダメだと言っている。仕方がないスピンを飛ばそう。アフターガイを飛ばし、スピンハリを抜いた。スピンの気持ちよく飛んでゆく。ちょっと落ち着いたが、メインはまだバッパバッやっている。さて、お次はスピンの回収だ。ウインチでスピンシートを巻く。シートが長い、時間も長い、イライラする。やっとスピンの顔が見えた。が、それから上がらない。重い。動かない。いよいよ怪力水野平和が登場する。太い腕が動く。ゆっくり着実に動く。よし、スピンは水野にまかせた。ガラクタをキャビンに放り込め。バウデッキを整理しろ。コックピットもだ。スピンの水から上がった。メイン一枚でフラフラ走り出した。それでも艇速は9ノットある。次はNo. 1ヘビー。セットしているところへ石川の声が「メインが破れた」……。ヘビー中止。メイン3ポイントリーフ。No. 1ヘビーア

ップ。観音開き。軽快に走り出す。

一息入れる。汗ビッシュリだ。缶ジュース、缶コーヒを振る舞う。皆一気に飲みほす。「生地は破れてもリーチのクロスだけで保った例がある」、「それに場所は3ポイントの下だから、破れて元々」というセール屋さんの一言でフルメインにトライする。フルアップした途端、ビリビリッときた。ダメだ。また3ポイントリーフ。そのまま下にもNo.2ゼノアを上げる。お得意の恐怖の抜けリグ。ヘルムが重くなり、コントロールも悪くなったが、最低スピードがグッとアップする。No.1, No.2合わせればストームスピンよりはるかに大きい。これでいい。ファーストホームは近い。

フィニッシュ

夜が明けた、依然として平均対水速度10ノット以上だ。潮がすごい。ベアリングを取る。4ノットある。利島に吸い寄せられそう。ヤバイ、ヤバイ、この風で座礁はイヤだ。

大島の千波崎がボンヤリと見える。そろそろ他艇のフィニッシュ予告が気になる。2メガをワッチする。唐突に〈ビンド〉が出てきた。小林艇長の声だ。三崎ヨットを呼ぶ。バラさんと顔を見合わせる。やられたか!? (ファーストホーム)。いや事故か? いやいやそれにしては小林さんの声が落ち着いている。三崎ヨットは出てこない。しばらく間を置いて今度は下田保安を呼び出した。下田保安も出ない。3度目に名古屋保

安が出る。やはり事故だ。ラダー破損で浸水が少々ある。場所は神津島の西、〈エビキュリアン〉から50マイル。救助に向かうには遠すぎる。さらにワッチ。保安庁に救助依頼。乗員の住所氏名が報告される。耳慣れた名前が続く。〈ビンド〉は同じ水域の好ライバルだ。〈エビキュリアン〉との交流もきわめて深い。複雑な気持ちで聞き続ける。

大島はあっという間に駆け抜けた。潮から離れつつある。波もよくなるだろう。「沖繩レースは、この最後の25マイルが長いのだ」と皆に言い、自分にも言い聞かせる。エーイッ、スピンアップだ。ファーストホームだ。ところが波はちっともよくなっていなかった。ヨタヨタ走る。結局ちょっとしたトラブルを理由にスピンは下ろしてしまった。石川と顔を見合わせ、ホッとす。私のこの10年は、こういった局面で突っ張って、もう一つ突っ張って、突っ張ったあげくはトラブル、リタイヤーというパターンが実に多かった。が、今回は冷静だ。これでいい、だれもまだフィニッシュしていない(はずだ)。慎重に、慎重に……。

油壺からプレスポートが飛び出てきた。ぐんぐん近づいてくる。間違いないファーストホームだ。実感する。

大謀網をかわす。ヘリコプターが舞う。皆んな思い思いの声が出る。ウォーと叫ぶ。こぶしを上げる。やったぜ。おめでとう。やったぜ。ありがとう。

1/2 トン〈がめら〉の沖繩～東京レース

〈がめら〉スキッパー 前田利一

艇は昨年9月に進水した。高井氏のニューデザインになる30フィートで、ハルデッキには、カーボンファイバーを使ったワンオフ艇です。カテゴリーIの安全規則を満足させるに十分な強度を持ち、後は出来るだけ軽くと言うオーナーの強い要望にそってデザインされ、横須賀のワールドセブンにて建造されました。

進水前より、オーナー朝河氏は、沖繩レースを一つの目標としていたので、レースの申し込みも一番に行いました。が、他のエントリーが少なく、締め切りまでイライラしたものです。(ビッグポートレースのためか大型艇のエントリーが少なく、少し淋しい感じもしますがどうか20艇近く全国から集まったので、準備にとりかかりました。

まず、乗員の手配です。回航用も含め、これが一番大変です。〈がめら〉のメンバーでは3人しか休めず、残り3人は外洋を走る体力と経験を持った人を、と探し回りました。4月はじめによくメンバーが揃い、SSCRでコンビネーション作りです。メンバーはオーナーの朝河清氏、Pワッチのボスとして〈ドリー〉に

乗っている藤田亨(75年のQトンワールド、佐島でのQトンワールドと、一緒に乗って来た。人柄、技術ともに全面信頼のおける人です)、オペレーターの中村隆彦(〈がめら〉建造時には造船所において、今は高井理デザインオフィスに籍を置いてデザイン勉強中とか?彼もまた人柄が温厚で、長い外洋向きであると思われる。食料担当は赤上雅夫(〈がめら〉オリジナルメンバーで、レース中は最高の食事を提供してくれました)、竹内浩史は、琵琶湖ではQトン(パビオン)のオーナースキッパーです。そして私、前田利一の6人です。

4月18日にシーボニアから回航に出ましたが、南西が吹き荒れ、潮岬までは強風の上りが続き、四国沖からは強風の追手、のちに順風の追手となり、予定通り25日の夕方、オーナーが待ち受ける那覇に無事着きました。早速、冷たいオリオンビールと厚いステーキで疲れをいやし、翌日は整備で終日すぎました。27日はケラマレースに出ました。ケラマレースは1位〈サマーボーイ〉、3位〈がめら〉と、本番のレースを暗示する結果となりました。レース前日は、買い出し、整備、

とレースの雰囲気も盛り上がってきて、パーティーも楽しいものでした。夜はホテルで気象の予測とコースの検討です。

天気予報では、北西、北東の予想です。コースとしては、ラムライン近くを走るコースを取り敢えず取ることにします。〈がめら〉は最少の艇なので、軽風、とくにフリーの風なら艇団と離れずに追いついて行ってレース日程が長くなるように祈りつつ、スタート時を待ちます。

スタート日は天気も晴れ上がり、北の微風でスタートです。上手3番目ぐらいでポートにてスタート。岸寄りのコースで伊江島付近まで上りレグで20数マイル走ると、前に7～8隻いますが、後にも7～8隻いるようです。夜はナギになりましたが、ゆっくり南にふれてきています。他艇はほとんど〈がめら〉の東側にいるようです。翌日のロールコールでもほぼ一団ながら〈がめら〉が一番西側にいるので、少し東に出るよう心掛けます。次の日、後ろ東側寄りに〈風来坊〉、〈チサト〉、〈カボック〉のスピンの見えてきました。ロールコールでも全艇の中程に位置しています。レース2日目にはもう全艇の最後尾になると思っていたので、全員大喜びで、スピントリムにも熱が入ります。今晚あたりから少し天気が崩れて風が吹いてきそうです。南東から吹いてきそうです。もう少し東に出ておきたかったところです。夕方はとっておきのステーキを食べ、スタミナを貯えておきます。夜、南東が吹き始め、夜明けには南に回ってきました。順風のスピランです。この風が吹き続き、航程が一気にのび始めました。

5月3日のロールコールでは、潮岬の沖まで来てしまいました。この風力3～4のスピランでは、大型艇が船足を延ばして差を広げていきます。レースが長引いてくれたほうが、ハンディを多くもらえる〈がめ

ら〉に有利なのですが、風は吹きっぱなしです。もう一度ベタを期待していたところが、5月4日のロールコールで、先頭の4、5隻のフィニッシュを知りビックリです。何と、前日のロールコールの位置よりみると、デイラン250マイル近く走っています。ちょっと〈がめら〉とは風力が違うようです。潮にも乗ったのでしょうか。〈サマーボーイ〉もフィニッシュしているので優勝でしょう。オーナー、クルーに、もはや〈サマーボーイ〉を逆転する望みのないことを話しましたが、全員気落ちすることなく、最後まで全力をつくそうと、特に4日中になんとかフィニッシュしようと頑張りました。

10.34メートルのプロローがきたと思うと、2.3メートルに落ち込んだり、風向が90°ぐらいふれ回ります。フィニッシュ1時間前、予定のコールの後も、風は落ち込み、北っ気になってきました。シーボニアのなつかしい灯をめぐして、風を拾いながら、なんとか4日中(23時20分頃?)にフィニッシュできました。

フィニッシュには多くの方が出迎えてしてくれました。回航を手伝ってくれた者、オーナーの家族、コミッティーの人達、シーボニアのヨット仲間、多くのフラッシュと「お疲れ様」の声の中、最高のフィニッシュ気分でした。成績のほうは、総合3位、クラス1位。フィニッシュ近くのナギで、もう一步のところを逃したようですが、まずまずの成績と全員次のレースにもファイトを燃やしています。初めての日本縦断レースでもあるし、フィニッシュの函館では毛ガニを肴に美味しいお酒が飲めたら……と願っています。

*

撮影：西村一広／提供：舵社

最小艇のハーフトナーで大健闘した〈がめら〉▶

▼ファイト満々のメンバー

写真提供：朝河清



〈白南風Ⅲ〉艇長日記より

〈白南風Ⅲ〉スキッパー 黄川田喜蔵

4月29日0900、南国的な多少刺激的な日差しの中、スタート前の賑わいの中にも、いくらか気負った雰囲気を感じられる那覇港岸壁。

我が〈白南風〉にも、はるばる仙台から駆けつけた美女3人を含む支援部隊を代表して、仙石セーリングマスターの婚約者ふみえちゃんより、真紅のバラの花束が手渡された。受けとったのは、一部からの非難を完全に無視して、当然の権利と、艇長である私。さっそくこのためにあつらえたようなスターンのアンテナ補強パイプに生けると、鮮やかなハルカラーの多い他艇にひきくらべ、いささか色あせた感のある〈白南風〉にはおあつらえむきのプレゼントとなった。

0930離岸。見送りの人達に答礼の旋回をしてバウを港外に向ける。

今、まさにスタートラインにつこうとしている〈白南風Ⅲ〉に感無量。

〈白南風〉はMORCの洋上宴会場

昭和56年10月末、その頃〈白南風Ⅲ〉は、(社)宮城外洋帆走協会(MORC)の仲間達から、洋上宴会場、浮かぶ四畳半などと呼ばれ、メンバーはとみれば、各各他艇に乗ってレース活動している有様。20年前に初めて東北の海にクルーザーを浮かべた伝統あるチームとしては、誠に不遇の時代が続いていた。かつまた、独身貴族を謳歌していた若手メンバーも、寄る年波には勝てず、雪崩をうって人生の墓場に突入するに及んで〈白南風〉は完全に危機に瀕した。そこで、メンバーを人生の裏街道に再びヒキズリモドスべく〈白南風Ⅲ〉での沖縄レースとなったのである。

MORCのお祭り男達の“ワッショイ”の掛け声も華ばなく、大戦争は開始された。

チームは時に30m/s以上の風の中でのオーバナイトにヘド地獄を見たり、手渡された一杯の熱い茶を手袋やブーツの上からかけて暖をとる吹雪のセーリングなど、条件の厳しい東北の海を一冬乗りこえたことは、クルーにとっても艇にとっても最高のシェークダウンとなった。

当初、仕事や家庭の都合で、新中年の何人かは落ちこぼれるだろう、との予想は見事にはずれ、彼らの意気は上がる一方であった。多めに集めていたメンバーから若手の数人を降ろしてさえ13人という数になり、この中から誰か一人でも降ろそうものなら、私は闇夜には、外出できないことになる。

ここで今回のレースメンバー、12人の脅迫者と一人の気弱な艇長を紹介します。

黄川田喜蔵(32)・スキッパー、仙石孝義(33)・セー

リングマスター、伊藤博(32)・ナビゲーター、山家雅夫(34)・セールトリマー、檜崎純一(33)・ヘルムス、我妻幸一(29)・ヘルムス、渡辺和雄(32)・セールトリマー、村井一郎(33)・コック・ミドルデッキ、福島浩(31)・ミドルデッキ、井上馨(28)・ボースン、伊藤亮(21)・フォアデッキ、宮本賢幸(20)・フォアデッキ、管沢義行(31)・オペレーター。

以上の13名、平均年齢は30歳。油の乗り切ったと自称するけれど、客観的にみると、体力の衰えを口先でカバーする年代ということになる。

〈シンドバッド〉はイジメツ

再び、4月29日1100、風向N、風速3~4 m/s、スタートは上有利のポートスタート。本部艇寄りの混雑を敬遠して、おとなしくあいている所から出ることを確認し合うが……。バウワッチのカオル君の指示で、ポジションタイミングをとることにする。いささか興奮気味のカオル君、自艇ポートでありながら「スターボ」をかけ、相手艇に「おたく酔ってるの？」などと言われ、前途多難。

スタート2分前にポートのデットラン、艇速1ノットで本部船の内側にもぐり込む。とたんに下後方から「その船入れない!」の声とともに〈シンドバッド〉がスピードをつけながらラフしてくる。カオル君の「ルームくれ」の哀願も「やらんよー」の一声でけり、アツという間もなくはじきだされて、スタートは、〈シンドバッド〉、〈エビキュリアン〉のスターンを眺めながらとなる。

やはり三連覇をねらう艇の気迫はすごいものだという結論に達する。

スタート後、〈ビンド7〉が先頭をきっている。その後をクラスⅡ、Ⅲの有力艇が追っている。少し出遅れた〈ローダム〉等数艇は、タックをして西に出している様子。我が艇は、スピード第一で、艇をスベらせることに専念する。

つや消しライトジェノアは魔法のセール

1200牧港沖通過。先頭集団に追いつく。ポジションは全艇の風下。DOU42が風上より、〈ナチ〉、〈風来坊〉、〈白南風〉と一直線に並ぶ。〈風来坊〉は、ジブチェンジ、〈エビキュリアン〉とのラフィングマッチで徐々に遅れる。〈ナチ〉にも滑り勝っているようだ。使い込んでシミだらけNo1ライトもステタものではない。

1320、数度のタックののち、残波岩を見ながら残波岬をかわす。コース45度で〈ビンド〉の後方4マイルで続く。波がないこともあって、タッキングロスあまりなし。

1700, 伊江水道通過。タッキングマッチで一時〈エビキュリアン〉にがっちり食いつかれたが、風上からかぶせて何とかふりきる。スタートしてからこの間、我々の見える範囲では、〈エビキュリアン〉が一番良いコースをひいているようだ。

期待した通りの大きな太陽が、西の空を茜色に染めながら、水平線に溶けるように沈んでいく。そのさまを眺めていると思い出されるのは、海保の〈とねかぜ〉に曳航されながら、失望とくやしきのいりまじった気持ちで眺めた4月16日の夕日だった。

不死鳥〈白南風〉奇跡の復活

今回のレース出場のため、我々は4月14日に宮城県塩釜港を出港、15日には野島岬沖南東30マイルまで達していたが、折から通過していった低気圧により、2000ラダー折損、それに伴うメインセールの破損により航行不能。翌16日1200に海保巡視船〈ひたち〉とミートし、銚子まで曳航されることとなったが、残された日数と、事故の程度を考えると、レース出場は不可能に近い状態であった。

ところが、ところがである。それから3日後の19日1430には、新しいラダーと借り物のメンセールで、沖繩目指して再出発と、信じられない展開をみせた。もちろんこの間、名古屋から駆けつけた〈チタ〉の丹羽社長や、花森さん、仙台から関さん、樫崎さん、ワッツの戸叶さんらの大奮闘があったことは言うまでもない。

ナニの毛はカームの特効薬?

4月29日2140, 与論島灯台視認、2300頃より与論島北にてカームにつかまる。

4月30日0030, 気圧1018mb, メンセールを下ろして、0.5ライトスピンのみ展開するも、波にたたかれてなかなかはまらず。とするうち「ダメ、ダメ、船回っちゃう」の声とともに、艇は180°回転、スピンをステーにからんで潮の加減か南に向いて安定する。出るのは溜息ばかり。

国分町の歩く性欲と呼ばれる村井氏、沖繩に来る前に仙台の女友達数人からいただいた、霊験あらたかと称するナニの毛をお守り袋から3本ほどとり出し、スターンから飛ばす。しかし何だね、ちょっとおかしいよ。風が欲しい時に飛ばすなんて聞いたことないし、ましてバージンでなければダメだっていうじゃない。村井さんの友人達をずっと見渡しても、どうもいそうもないね。(望み薄)

4月30日0340, 南よりの風吹き出す。風力1~2, 艇速3~4ノット, 0.5スピンを上げてカーム脱出, コースを60度に戻す。「いやーきいたなー」と村井氏。一同「ウム?」

1300, 与論の南に出した艇にもカームがあったかどうか多少心配であったが、ロールコールでのヌーンポジションでは、他艇の多くが我々の3マイル以内にいることになっている。しかし、〈ビンド〉以外視認できない。

本日の昼食は、タヌキうどんにオムレツ。食事中、艇のわきを菓子パンの袋とみかんの皮が流れ去る。それを目ざとく見つけた食当の亮、「〈ビンド〉の昼食は菓子パンか、力もでないだろうに」などと全く根拠のない優越感にひたっている。

2300, 霧のため視界不良。風力にムラはあるが、風向は一応南で安定した様子で、艇速も4ノットに伸びる。今まで確実に風上に位置して、我々を押さえて走っていた〈ビンド〉が、ジャイブを繰り返しながら北に落として行く。どんな思惑があるだろう。我々は今まで通りラムライン沿いをキープして走ることにする。

5月1日0240, 喜界島通過。風力2~3, 風向南, 村井氏より節水令がでる。どうも水タンクより漏水があるようだ。4時間ワッチで、6人にマグカップ2杯のお茶、みかん1個ではさすがに苦しい。この夏みかん、平均して1個の中に12房入っていて誠に都合が良かったが、夜間のワッチ中、ヘルムで手の離せない我妻に、親切にも皮をむいて手渡そうとしたゴリが、房を歯でかみ切りながら、チュウチュウと音をたてている。「ゴリさん、皮をむいてもらうのはいいけど、たのむから吸わないでー!!」と我妻。それにしてもかわいそうなのはゴリである。村井氏の厳格な食料管理で、目は落ちくぼみ、ベルトの穴が2ポンリーフとなり、スピントリムもままならぬ様子に、ついに仇名が恐怖の人間クリーン。国体ボートの優勝者も形無しである。

亀の甲より年のコウ

1300, 朝方260度方向にヨットを認めていたが、ロールコールにて、後方のヨット、〈ビンド〉である可能性大となり、一同狂喜。南組の〈エビキュリアン〉、〈シンドバッド〉の位置がかなり良い。しかし彼等は、我々が回航時もっとも強く追潮を感じた(2ノット)地点にさしかかっているようだ。〈白南風〉は0.75リーチン



宮城外洋帆走協会から初参加で大健闘の〈白南風〉

グスピンで、7ノット平均のスピードを維持している。

1340, 長時間使用した0.75も変え頃と、仙石氏と協議中、スピントリム中の山家氏より「前方から黒い雲の塊が接近しているから、早目にした方がいいよ」との声あり。スピッチェンジ決定、1.5フルサイズをセットさせるが、間に合わず、ボンという音とともに、タックより50cmぐらいのところよりスピン飛ぶ。オールハンズにてスピッチェンジを取り込み、シートハリヤードをそのままつけかえて、1.5レギュラーズピッチを上げる。その間5分弱、トラブル解消時間としてはまあまあ線の。やっと噂に聞く沖縄レースらしくなってきた。「さずが山家さん、亀の甲より年のコウですね」と福島。(ほめたつもりかねえ)

泣かないで、スピンハリヤード

1900, 風強まり6~7m/s, 艇速8ノット強、ブローのたびにマストがギギー、ギシギシと胸をしめつけるような音をたてはじめる。どうやらスピンハリが何かと擦れている音らしいが、原因ははっきりせず。とりあえずスピッチェンジにチェンジして、ハリヤードを点検してみる。やはりスナップシャックルから20cmぐらいのところでワイヤーがキンクしている。もう一本のスピンハリも同じように鳴るところをみると、回航中ほとんど使用しなかったスピンシーブに、塩かサビがかんでいるのだろう。夜間であることと、波も悪くなってきていることから、マスト登りは明朝と決定。

宮本, 自作の歌「泣かないで、スピンハリヤード」なる歌を捧げる。

2230, 気象通報によれば、九州西方、沖縄西方に、小規模ながら低気圧発生。

5月2日0001, カオルの誕生日。今航海たった一本積み込んだ缶ビールの水割りをシャンペンがわりにしてカンパイ。ハッピーバースデーカオルの歌を全員で歌って祝福する。カオル君には忘れられないミッドナイトバースデーになるだろう。

0800, 宮本マストに登り、スピンシーブ点検修理。やはりサビがかんでいたとのこと。ギシギシという音ごくわずかとなる。スピンハリも痛んだ場所よりカットし、ワイヤーコースとクリップで応急修理完了。

気合いの4日目? 根性の5日目

1300, ロールコールによると〈ビンド〉が四国沖におり、〈ナチ〉とともに潮を利用しての北上コースとなった。

各艇とも、200マイルラン。我々だけ走っているのではない。(しごく当然)

1200, ワッチ交代。カオル君「さあ!! 気合いの4日目ガンバルゾー」といってコックピットに出てくる。「カオル、波が悪いから気合いで引けよ」に「承知、承知」と国鉄マンとして模範的応答。

1400, 風S寄りに変化しはじめる。風力は4ぐらいであるが、波が悪く、ブローチング。「ダメダメ、スピン下ろした方がいい」全員無視する。「しらないよ俺、

スピン破いてもしらないよ」全く艇より先に口の方がブローチングしている。

再度のブローチングの後、ワイルド気味になるに及んで、「ダメ俺引けない、離すよ、舵離す!!」の泣きが入って、スピンラン断念。No.1ヘビーの観音となる。

気合いの4日目は美事に気合抜きの1日となってしまった。明日のロールコールが恐しい。

1530, 前線の影響か小雨が降り出す。オフワッチの連中が、ナベやマグカップを持ち出して雨水を受けるが、溜まるまもなく飲み干す。ワッチの連中はそれを眺めるのみ。冷静な仙石ワッチキャプテンがメンのフットローチにたまった雨水を飲みだすと、スピントリマーはロッドステアを、ウインチマンはウインチハンドルを、ヘルムスマンがステアリングホイールについた水滴をなめまわすに至っては、半分冗談とはいえ、艇上まさに地獄。

1900, ランナーのデッドアイにより、メインセールのラフに穴があいているのを発見。メンを下ろして応急修理。この間30分、発見者の人間クリート氏に、干し芋一袋が与えられた。

5月3日1148, ナビより天測での位置が推測位置より東南東に20Mほどはずれているとの報告あり、予想以上の潮があったようだ。そく、ジャイブして40度で銭州の西を通るコースへと変更する。

1300, ロールコールにて〈エビキュリアン〉に先行されたことを確認。当然といえば当然だがいささかショック。ラムを走る我々の後続艇〈ロードム〉や〈サマーボーイ〉等が差をつめている。黒潮上にありながら〈ビンド〉はさほど航程をかせいでいない。全員にもう一度気合いをいれなおす。

1330頃, 流木によってスピードメーターのセンサーが破損。ログメーターも使用不能となる。曇り空ということもあって、DFだけがたよりではナビも頭が痛いことだろう。

1200, 風が次第に力を増し、風速計で20~28ノットをキープしはじめる。セールはストームスピンから、ジェノアとメンの観音とするが、それでも艇速は10ノット以上と思われる。

5月4日0130, 神津島の灯台を確認いきないうまま、コース20度で本船航路に入る。DF極めて不安定で、位置確認できず。本船の中には〈白南風〉を難破船と見まちがえたのか、コースをはずして接近してくる船もあり、海の男の仁義はありがたいと思うけれど、こちらはその度に冷汗である。

位置確認のため、伊豆半島に寄せることにする。距離的には多少損をするが、こうなっては仕方がない。

0430, 御前崎灯台、石廊崎灯台確認。ジャイブしてコース65度となる。

0530, 神子元島灯台を通過する。

0600, 〈ビンド〉と名古屋保安の交信傍受。ラダー折損とのこと。回航途中同じような事故にあっている我

我としては、人ごとでない感じで、無線に耳を傾ける。
シーボニアの水は甘いかショッパイか

大島の北にとりつく頃には、2日ぶりに晴れ上がった空に、海鳥達が舞い、それでも風だけは衰えず、波を追い込すほどの豪快なプレーニングに、しぶきは光のシャワーとなって後方に飛び去る。

沖縄レースのフィニッシュを飾るにふさわしい海況になった。

0800、海面に流れる数個のオレンジに、先行艇のあることを予感するうち、〈エピキュリアン〉から三崎ヨットにフィニッシュ1時間前のコールがある。続いて〈サマーボーイ〉。この時点で我々は、フィニッシュまで2時間半の航程を残している。前日までリードしていた〈サマーボーイ〉にまで逆転されたことで、多少落胆はしたものの、我々は出来る精一杯のセーリングをしたことで、いささかも悔いはない。とにかくフィニッシュラインを切るまではと、話し合う。

5月4日10時27分58秒、小網代湾口に設けられたフィニッシュラインを〈エピキュリアン〉、〈サマーボーイ〉に続いてクロス。

終わってしまったえば何ともあつげなく、セールを下ろしてシーボニアに入るまで、皆同じように言葉少なく、

ほうけたようになっていた。シーボニアの入口に笑顔で手をふる大儀見さん、村井夫人と娘の藤子ちゃん、檜崎夫人をみつけると、不思議なもので、あこがれの沖縄レースを走りきった満足感が体の中から沸きあがってくる。

用意して置いてくれたビールをかけあつたり、海に飛び込んだり、ファーストホームしたわけでもなく、ましてや総合など及びもつかない我々のこのバカ騒ぎ。事情を知らない人達には、きっとあほらしく見えたことだろう。しかし、レース中はもちろん、半年の準備の間、一人一人の頑張りを一番よく知っているのが我我自身だとすると、このような形でのお互いへの限りない祝福は、やはり一番うれしいものであった。この手荒なエールの交換によって、我々の沖縄レースも幕をとじたのである。

現在私は、回航を含めレースに費した20日間の穴うめに懸命ですが、とき折り思い出すレースシーンに、一瞬のブローの色さえも思い出せるような気がします。中央のレースに参加するのはなかなか大変ですが、何かの折に御一緒するかも知れません。その節には、皆さんどうかお手やわらかに。

沖縄～東京レース事故報告

〈マヤⅡ〉

〈マヤⅡ〉オーナー 瀬戸口智彦

ナガンヌ島沖挫礁について

本艇〈マヤⅡ〉は沖縄～東京レースのためのチューニングのため、昭和57年4月28日0800那覇港を出港。港内機走

0820 港外0.5Mにてコンパスコース280°にてクローズホールド、スターボータックにて帆走開始。

0930 神山島沖リーフを北方に視認。さらに〈ローテム〉を右舷・風上に視認して280°のコンパスコースでスターボータックを保持。

0950 ナガンヌ島沖リーフを右舷・風上に視認して通過（この際波高が増強したため、リーフ沖を通過したものと確認して）。

コンパスコース280°を保持し、帆走を続ける。この頃、〈つばくろ〉を右舷・風上に視認しました。この直後、スターボよりポートヘタッキングし、さらにベアして、先の〈つばくろ〉の針路と同じコースをとる。1000 スピンランで帰路についたとたん、ナガンヌ島南端沖のリーフ上へ挫礁。ただちにセールダウンし、

エンジンにて離礁を試みたが不可能。

1015 海上保安庁へ救助を依頼すると同時に、15kgアンカーを投錨し、艇の固定を行った。この頃より、艇底キールのボルト部分がはずれ、径30cmの破損部分より浸水がはげしくなる。

1020 すでに艇内の水位はかなり上がってきているため、ライフラフトに全員移乗、離船を行った。

1100 海上保安庁船〈げっとう〉到着。ライフラフト



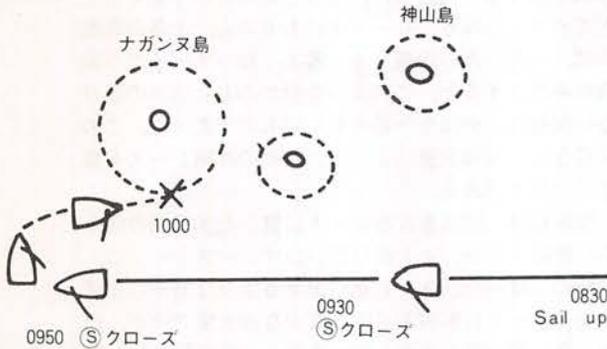
ハルのフィンキールは完全にはずれ、リーフ内に陥入している

(15) 撮影：添畑薫／提供：舵社

ともに全員救助される。

一方、〈安幸丸〉にて船体の離礁の可非を確かめにナガンヌ島沖リーフへ救助隊は行ったが、〈マヤ〉Ⅱ世の船体は、マストは折れ、かろうじて水面上に顔を出している状態であり、離礁不可能と判断し、帰港しました。

次に簡単ながら控礁までの経過を図示します。



最後にNORC本部レースコミッティーの皆様をはじめ多くの皆様にご迷惑をかけたことをここに深く

おわび申し上げます。

また、〈マヤⅡ〉を最初から最後まで見守って下さった〈つばくろ〉の皆様、また、本艇の救助に協力していただいた那覇港釣仕立船組合の皆様にご深く感謝します。

〈VIND 7〉

〈VIND 7〉クルー 芳賀治一

ラダー折損事故について

第6回沖縄～東京レース参加中、ラダーシャフト折損事故のため、下田の南西約30Mの地点にてレースを断念し、最終的には自力にて、下田港へ全員無事入港しました。この事故の際の海上保安庁、下田橋梁、レース関係者、レース参加各艇、下田ポートサービスなど、多くの方々の援助に厚く御礼申し上げますとともに、全員ケガもなく、無事であったことに大変感謝しております。

以下に述べる報告が一人でも多くのヨット仲間の方々に、このような事故に遭った時の対処の仕方の参考

ファーストホームの可能性もあったのに……残念な〈VIND 7〉撮影：西村一広／提供：舵社



に、また、是非各艇においてラダートラブルがおきた場合の問題点を討議していただきたく、筆を執った次第です。

〈概況〉

事故発生年月日：5月4日 0530頃

場所：下田南西約30M 34°10' N 188°30' E

天候及び海象：快晴 風向S W 風速20～24ノット
波高1～2m

乗員：小林義彦（オーナー、スキッパー）マルピーターセン、川島正通、芳賀治一、青山真、渡辺勝治郎、中村一志、北崎敦、占部裕、榊雄助、荒井和昌

〈事故経緯〉

0520フルメイン、ストームスピんでクォーターにて快走していたが、0530頃、風速がやや落ちはじめ、1.5オンス、フルサイズスピンをヘチェンジした。このスピチェンジ直後、ウエザーヘルムを押えるべく舵をきったところ、ラダーシャフトがデッキ面より約15cmのところまで折れ、この状態にてブローチングした。

この時、小林オーナーと私はチャートテーブルにてコースの打ち合わせをしており、シャフト折損をいち早く目撃した。

折れたシャフトは図1の通りコネクティングロッドでラットとつながれてはいるが、上部の支えがなくなったため、左右に大きく暴れ、シャフトケースも破壊された。これと同時にシャフトが約15cmほど下方向へ移動したため、シャフトと船体との間に空間ができ、ここから約10ℓ～15ℓ/分の浸水が始まった。また、シャフトケースもかなりのダメージを受け、いつラダーが流失するかわからない状況であった。もしラダーが流出した場合には、船体の約30cm径のラダーシャフト受口より、現状の数倍の浸水があることが想定された。

これらの状況判断の上、まず〈VIND 7〉の位置を

連絡すべく無線にて三崎ヨットを呼び出したが応答なく、下田保安を呼び出したところ、名古屋保安より応答があり、これ以後は名古屋保安と連絡を取り合った無線連絡の内容は下記の通り

- 浸水状況
- 船の現在位置、風向、風速
- 船首方向及びスピード
- スキッパー、氏名、住所
- 乗員名

この報告後、浸水、ラダー流出の危険ありの判断の基に、巡視船の救助を要請したところ、約2時間後に巡視船〈駿河〉が現場に到着できるとの連絡を受けた。応急処置手順

- ① スピン回収と同時に全員ライフジャケット着用
- ② メインを1ポイントリーフし、スピンステールをセットし、この2枚のセールバランスにより針路を下田へ向ける。
- ③ ライフラフトをデッキにセット
- ④ 破損したシャフトケースに毛布を巻きつけ、シートにて縛りあげ、左右の暴れを防いだ。
- ⑤ 移動可能な重量物をすべてバウへ移動し、船体をバウトリムにした。ここまでの処置の結果、浸水量は半減（5ℓ/分）した。

図2

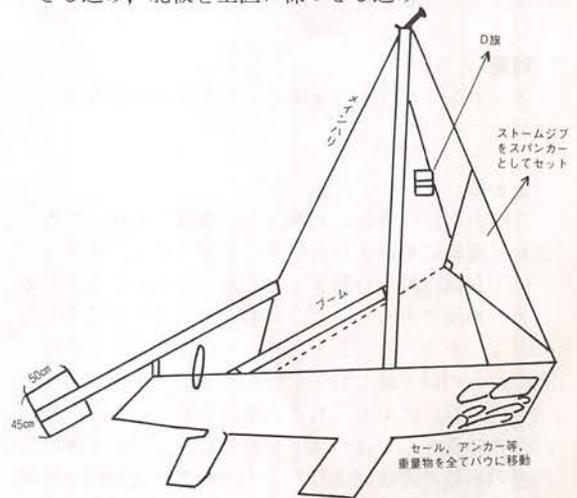
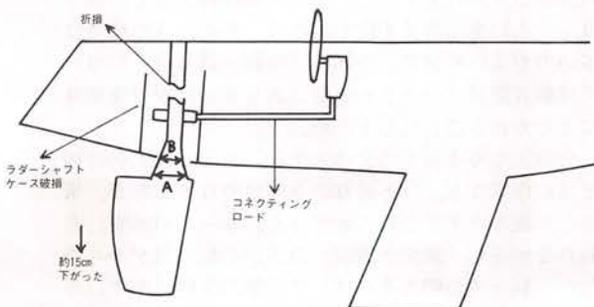
応急ラダーセットの手順

- 応急ラダーをスピポールへUボルトにてセット
- ②メインハリにて図のようにラットをカワして吊り上げる
 - ③ポールエンドより左右にシートを取り、ジブデッキブロック通しウインチヘリッドする
 - ④後方はスターンパルピットへ毛布を巻いた上で~~★~~シートで固定する
 - ⑤ポールエンド金具へポートフック等の棒状のものをさし込み、舵板を垂直に保つさし込み

図1

ラダーシャフトにきついテーパーがあり、ラダーが約15cm下がったためにシャフト入口にガタが生じ、ここより浸水した。

Aの径→30cm、Bの径→20cm



- ⑥ 国際信号旗D旗（操縦不自由船）をスピンホールリフトにてマスト中間へ掲揚。このD旗により、本船はすべて風上方向へ〈VIND 7〉を避けて航行していった。
- ⑦ ラダー流出を想定し、チャートテーブル後方のバルクヘッド内へスピン、毛布等を押し込み、浸水への準備をした。
- ⑧ 応急ラダーセット：この応急ラダーと②のセールにて帆走したが、ウエザーヘルムが強く、このラダーでは押えきれず、数回タックしてしまい、針路を保つことができないため、メイン、ステースルともにダウンする。
- ⑨ デッキ面をチェックし、ロープが揺れていないことを確認し、エンジン始動。この際、ストームジブをスパンカー用としてあげた。このスパンカーと応急ラダーにより保針性は著しく向上し、風下方向である下田へは、コネクティングロッドのみで支えられている舵でどうか航行できそうである。エンジンの回転数を変化することにより、一番保針がしやすいスピードが4ノットであることがわかり、これ以後は4ノットにて下田に向かった。
- ⑩ 0730頃、後方を帆走中の〈サシバ〉を確認。巡視船〈駿河〉の到着までの間、約1時間ほどワッチを依頼した。
- ⑪ 巡視船に曳航される際の準備
- ⑫ 0830頃、巡視船を視認。無線にて自力で下田港への入港を希望し、ラダー流失のおそれがあることから入港までのワッチを依頼した。
- ⑬ 1400〈駿河〉のワッチ下のもとに全員無事下田港へ入港した。この間0530より全員でバケツリレーのビルジポンプにて海水をくみ出したことはもちろんである。

〈原因〉

構造（カーボンシャフト）が特殊であり、材料疲労によるものと思われるが、現在のところ結論はでない。

〈対策〉

カーボンシャフトに金属パイプをかぶせる方法にて検討中。

〈まとめ〉

今回の事故は幸いにも明け方の事故であり、また、気象・海象にも恵まれた中でのことであり、スキッパー以下全員冷静な行動をとることができました。しかし夜の事故であったらどうしたか、ラダーが流失したらどうしたか、などなど色々の状況を想定して各艇、各クルーの間で話し合っていたらいいと思います。

〈VIND 7〉は不幸にもこの事故を起こしましたが、応急の処置としてはベストを尽くしたと思います。この種の事故の際は何よりもまず冷静な状況判断と行動が必要であり、決してあわてることなく行動すること

が重要です。また、二次災害を防ぐ意味でも予想される事態を考え、準備することが必要です。最後に、応急ラダーのテストを各艇においてテストされることを提言致します。〈〈VIND 7〉〉では、応急ラダーのみでは舵をとることはできませんでした。もちろんこの種のトラブルは未然に防がなければなりません。皆さんも今一度再確認の意味で自艇のラダー、ラダーシャフトを点検してみていただきたいと思います。

この報告が皆さんの討議の中で少しでも参考になれば幸いです。そしてこの誌面をお借りして、事故の際の皆様の援助に重ねてお礼を申し上げます。ありがとうございました。

海事思想普及

沖縄報告

「映画と講演会」

沖縄支部長 城間祥行

今回の沖縄～東京レースは、10周年、第6回のレースであるばかりでなく、ちょうど沖縄の日本本土復帰10周年記念ということもあって、沖縄県にも復帰記念事業の一環として取り上げてもらいましたが、今年の沖縄～東京レースは私達沖縄側の関係者にとっても、支部結成後最初のレースで、意義深いレースでした。

レースを10日後に控えた4月19日、NORC本部から電話があり、今回のレースの機会を利用して「海事思想普及のための映画と講演会」を開きたいから準備するよという依頼がありました。海事思想普及といえどヨット人口の増加につながることであり、昨年の夏は私達沖縄支部でも、やはり海事思想普及活動の一つとして、外洋ヨット（クルーザー）の試乗会を一般に呼びかけたところ、大変好評であったという経験がありました。また、沖縄県は昭和62年に国体を開催しますので、それまでにヨット人口をもっとふやして、国体に於ては海洋県としては是非ともヨット競技でよい成績をあげたい、というのが私たち沖縄のヨットマンの念願でもありますので、ヨットを理解させる活動やヨット人口をふやす手段であれば、そのような機会は多い方がよいわけで、今回の「映画と講演会」については観客動員にいきさか不安はありましたが早速準備にとりかかることにしました。

会場となるホールの交渉と予約、新聞への広告依頼、ビラの作成など、ひと通りの準備はやりましたが、果たして観客が来てくれるかどうか、レースの準備に追われながらも「映画と講演」の方が心配で気がかりでした。レースの朝も手わけして泊地の岸壁に来ている

ヨットファンの人たちにピラをくばりました。あわただしいなかにレースのスタート。レースについては別に書かれるでしょうからここには書きませんが、レースのスタートが終わっても、私たちの仕事は終わっていません。

会場となる三和ホールで、今岡さん、歌田さん、岡芹さんと落ち合いました。定刻の3時前になっても観客の姿はポツンポツンです。子供さんを連れて来た若いお母さんに、今日の集まりをどうして知ったのかとたずねましたところ、主人がヨットに興味がありますのでとの返事。やはり興味のある人は来るのだな——、興味のある人しか来ないのだな——、とあたり前のことに気がついて、宣伝が足りなかったのではないかと今になって反省させられたりしました。

名にしおう沖縄タイム、大抵の会合は遅れるのが常識と諦観していても、余り大幅の遅れではみともないので3時30分に映写をはじめました。観客の動員数は、当初まあ100人も集まればよい方だろう、との今岡さんのお話でしたが、当日の実績は残念ながら目標の1/3弱というところでした。

映画は石原裕次郎主演の「燃える英仏海峡」。ヨット好きの野郎にとってはこたえられないシーンが山ほど出てくる。どうしてこんなすばらしい映画を、しかもタダだというのに沖縄のヨット野郎たちは見に来ない

のだと、腹が立ってくる。

映画が終わって大儀見副会長の世界の外洋ヨットレースの話と、シドニー～ホバートの帰りに沖縄に寄って、日本でも世界的な外洋レースを作ろうと計画した、沖縄～東京レース発足までの苦心談など、こちらも沖縄のヨットマンたちには是非聞かせたかった話ばかり。

終わってみると反省させられることばかりが多いが、後日、沖縄の関係者で集まって反省会をした時の意見でも、せっかくの映画や講演を多くの人たちに視聴してもらうためには、場所、時間、方法など、もっと検討した方がよいのではないかの意見が出ました。

例えば、泊地の岩壁で夜間の野外映写大会をやれば、沖縄の人たちばかりでなく、レース関係のクルーたちも見られるだろうし、お互いの友情交換にも役立つのではないか。また、観客動員という点では、やはり試乗会と組み合わせた方がよいのではないかなど、貴重な意見が出されました。

今回の試みは決して成功だったとは言えませんが、次回と同種の催しや行事については大変参考になったと思います。次からは是非成功させたいものです。

最後に、大儀見さん、歌田さん、今岡さん、岡芹さん、その他関係者の皆さん、御苦勞様でした。有難うございました。

1982年度全日本クラス別選手権及び 第4回ミニトン全日本選手権のご案内

NORC 帆走委員長
武市 俊

例年行われてきました全日本レベルウイークも昨今は参加艇も少なく、昨年ロングオフショア不成立という不本意な結果に終わりました。IORレーティングをもった艇もあまり多くなく、最近建造の艇もレーティングを意識せず造られている現状をかんがみ、レース参加艇を増やす意味から、本年はミニトン以外はJORを採用し、下記クラス分けによりTCFシステムにより東海水域で行うことにしましたので多数ご参加下さい。

レース要項

担 当 NORC東海支部及び日本ミニトン協会
参加の資格 NORC外洋レース規則第4条による。ミニトンクラスは日本ミニトン協会会員
レース海面 スタート及びフィニッシュは幡豆沖とする。
参加申込先 8月15日締切。NORC東海支部事務局
参加費用 各クラス20,000円
安全規則 Aクラス…ORC-2, NORC-Aに合格した艇
その他のクラス…ORC-3, NORC-B以上
ミニトンクラス…ORC-4, NORC-Cに合格した艇
各クラス分け Aクラス…26.0以上

Bクラス…23.3～25.9

Cクラス…20.3～23.2

Dクラス…16.6～20.2

ミニトンクラス…16.5以下

レース日程 10月2日(土)艇長会議。3日(日)オリンピックコース。4日(月)オリンピックコース。5, 6(火, 水)ショートオフショアレース。7日(木)スペアデー。7日夕方または8日早朝ロングオフショアレーススタート。11日(月)表彰式及びパーティー

連絡先 〒460 名古屋市中区丸の内3-21-21チサンマンション丸の内第五-902号
(社)日本外洋帆走協会東海支部
TEL (052) 971-5835

八丈島レースのコース変更について

本部担当レースの八丈島レースとクラス別選手権レースの日程がかさなりますので、本年は八丈島レースも東海水域をスタート及びフィニッシュに変更し、クラス別選手権のAクラスロングオフショアレースを兼ねて行います。スタート時間が変更になる可能性がありますのでご注意ください。詳細については東海支部または本部にお問い合わせ下さい。

IOR (1982)

Part X スタンダードハル寸法

Part XIII ワンデザイン(クラス)のレーティング

Appendix II 簡易計測ルール

技術委員長 渡辺修治

1) ORCの意図

過去10数年間、ORCを中心にして急速に成長を続けてきた国際外洋ヨットは、ここへきて、技術の面で安定成長の時代に入ったように思われます。

1980年11月のORCで設定されたNew Mark III Aルールがよく機能した結果、昨年11月のORCでは1件のルール改正もありませんでした。ルールのループホールをねらう利口なデザイナー達と、ルールの立案者、ITCとの激しかった攻防戦は一段落し、これからは、比類のないスポーツである外洋ヨットレースを一層安全に、公平に、効率よく楽しむためのルールとレースの管理システムの充実が、ORCの大きなテーマになるものと思われます。

ヨットの船体、帆装に関する技術は、最近の各方面の先端技術を取り込んで進歩し、高性能のクルージングヨットの時代が始まりました。これらのヨットは、FRPのプロダクションヨットが主流で、それぞれのモデルは、クラスとしてのねらいは様々違っていますが、共通点は廉価で高性能であることです。しかも品質の不備やバラツキが少なく、本質的には全く同じ艇が生産されるので、クラス組織が作りやすく、クラス活動によって外洋ヨットの楽しみは倍加します。

ORCはこういう動きを推進するために、Standard Hull Dimensionsのルールを決め、Standard ratingクラスの誕生を奨励してきましたが、世界的にStandard化が進むに従って、各国から、もっと簡便で安上がりで、しかも公平にIOR艇と一緒に走れる簡易計測ルールの提案と要望が出され、今年からSMRとして実施されることになりました。

SMRもスタンダードハル寸法が出発点ですから、同一モールドで生産された4~10隻のプロダクション艇のIOR完全計測値がベースになります。

NORCのIOR及びJOR登録艇をしらべてみますと4隻以上の登録艇を持つクラスが約20艇種あり、全体の隻数の半分を占めています。このクラスはSMRを適用することは可能ですが、3隻以下のクラスもプロダクション艇が大部分ですので、NORCの登録艇のメンバーがNORC外のオーナーに呼びかけて、安い費用でSMRレーティングを取得するようにすれば、NORCに入

ってくるのではないかと思います。

(登録3艇以下の例: Papion26, Peterson26, Ecume de Mer, N260, N240, Ocean23, Yamaha26, 25, 24, Vacance, Passatore, Pion etc.)

2) スタンダードハル寸法

1003 スタンダード化すべき寸法 (FIG 1)

LBG, FGO, AGO, Y

BA, BAI, VHA, VHAI, BNA, BHAI, GSDA

BF, BFI, GSDF

B, BMAX, SBMAX

OMD, MD, CMD, FD

(FAS, FAIS, FFDS, FFIS, FFS, DMS, PDS
……Datumlineから)

1004 スタンダードヨットの計測

1. LOA, FGS, AGSのチェック

2. プロペラのチェック (スタンダード?)

3. リグ, セール計測 (全計測)

4. 傾斜試験 (CGF)

5. BWL

6. FFM, FAM

3) SMR

SO4 計測データ

1. 個々のヨットについての計測

a) FFM, FAM

b) セール, ISP, SMW, SL, SPL, E, P, BAS, LPG, J, FSP

2. クラス毎にスタンダード化すべきもの

a) スタンダードハル

b) セール (FIG 2 参照)

c) エンジンプロペラ

3. BWL, CGF

4~10隻のサンプルヨットの平均値からBWL, TRを決定する。

SO7 クラスルール

FFM, FAMに上下のリミットを設け、そのリミット内のヨットに対してのみSMRレーティングを与える。

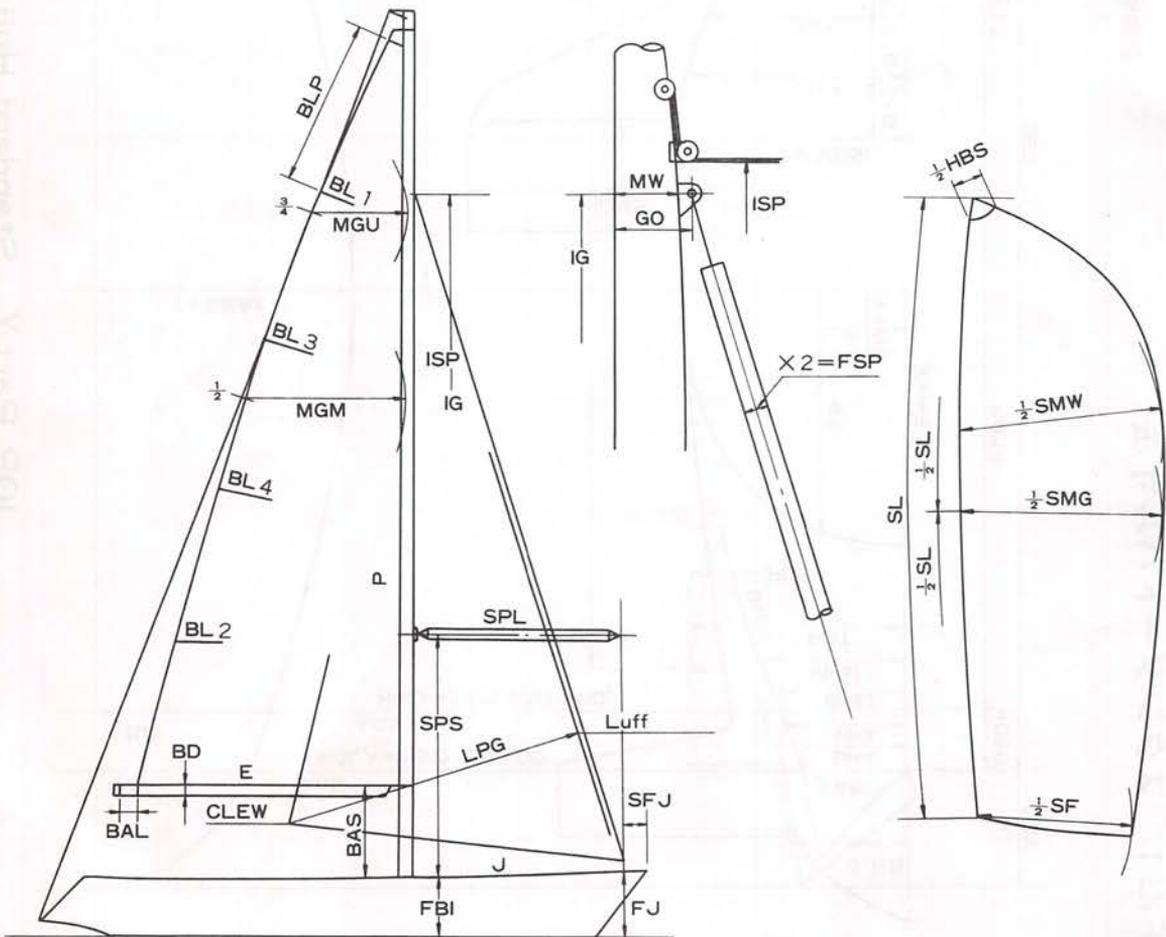
FIG 2 リグ, セール計測

SMR計測

- ISP Height of Spin Haly
- SMW Spin max width
- SL Spin Luf/Leech l
- SPL Spin pole length
- E Foot of Main S.
- P Hoist of Main S.
- BAS Boom above shecrline
- LPG Longest Perpeudicular
- J Base of Fore Δ
- FSP Forestay Perpeudicular

IOR penaltyに入らないことがはっきりしている場合
計測せず, インプット0-0とするアイテム

- BL 1~5 Batten length
- BD Boom depth
- HB Head board
- GO Forestay outrigger
- MW Mast width
- MGU } Mainsail Girth l.
- MGM }
- LPIS Longest P.P. inner jib
- SPS Spin pole height



内海だより

内海支部ランデブー記

妹尾達樹

毎年恒例のNORC内海支部ランデブーが、去る5月3日に行われました。本年は、日本の誇る“讃岐のこんびらさん”への参拝が実現しました。

瀬戸内界隈の、自称名艇と名のる10艇〔〈ミネルバ〉Ⅲ世、〈オノコロ丸〉、〈千世〉Ⅲ世、〈ガラテヤ〉、〈シエラザード〉、〈南冥〉、〈春一番〉、〈日の丸〉〕が、思い思いのルートにて、昔ながらの魚港、多度津港に集合しました。2日続きの雨と霧の中を航海した全艇が、太陽を見つけては、ライフライン、ブームを物干竿代わりに虫干ししている有様はやはり……ご存知難民船。

それにしても30~40フィート級のヨットの間にだかれる愛艇〈日ノ丸〉(パーバリアン24)が何と可憐に見えたことでしょう。

前夜祭は、多度津ヨットクラブの会長をされている〈天霧〉のオーナー氏家さん、そして若きクルーの方々のお世話にて行われました。

そして3日午前10時、バスをチャーターし、総勢40名が“こんびらさん”へ向け出発しました。雨の中とはいえ、建国記念日のこの日は、かなりの参拝客でにぎわっていました。御祈禱を頂いた後、近代的な社務所でパーティーが行われ、権宮司様、他の方々の手厚い御接待をお受けしました。

国立公園、名勝、天然記念物としての景勝地でもある、瀬戸内を臨むこの地に立てられた金刀比羅宮は、明治までは金毘羅大権現といい、全国的な大衆信仰を

寄せられてきました。特に水上生活者にとっては海の守り神として、新艇建造の度に多度津の港より参拝の足跡が延々と印されているそうです。それにしてもなによえにそんな高い所にお宮さんをお作りになったのでしょうか。勇敢なるヨットマンもなぜか階段には弱いようですヨ。疲れた足をうどん屋さんで休め、宮をあとにしました。

そしてその夜、お世話になった権宮司様方に感謝の気持ちを込めて、夕食に御招待することになりました。恐れおおい紫袴を脱がれた権宮司様は、皆が目を見はるほどの変身ぶり。綿パン姿、活発な庶民の仲間、二児の父へと変貌なさったのには驚きでした。

各艇の水上生活ぶりをじっくりと見て頂きました。ヨットのこととなればこっちのもの。皆さん鼻高々に自艇の自慢話に花を咲かせました。私達も自慢を……。「小回りがきいて、操船が楽なんですよ」。「ほお、かわいいヨットですね。どこで寝るんですか?」。「人間眠ろうと思ったらどんな所でも寝られるもんですヨ、ワッハハ」。

天霧さんにお世話になりついでにクラブハウスもお借りしまして、スキヤキパーティーとしゃれこみました。大なべ、紙コップの難民キャンプのごときものでしたが、とても喜んで頂きました。

翌朝は申し分なしの晴天、順風で、別れを惜しみつそれぞれ帰路に着きました。西風を受け、追っ手で突っ走るヨットは平均時速8ノット。ラダーを持つ手には青筋が立っていましたが、ホームポートの姫路に着いたのは、予定時間を5時間も早めたものでした。早そうに下された神の御加護に皆で感謝感激です。後日聞いたところ、西へ向かったヨットは大変だったそうですねエ……。

以上、取りとめもない回想でしたが、いろいろな方がたのお世話で無事に楽しく終えましたことをとてもうれしく思います。ありがとうございました。



地元〈天霧〉のクルーの皆様(左上)
金刀比羅宮社務所で開かれた素晴らしいパーティー(左下)
宴の始めにあいさつをする秋田内海支部長(右上)

第3回パンナム・クリッパーカップ・シリーズへの ナショナルチーム派遣について

国際委員会

来たる8月7日～22日まで、ハワイ諸島において行われる第3回パンナムクリッパーカップシリーズにルール上許されている、各チーム3隻ずつによる3チームを選定すべく、関係各位と慎重協議の上、選考対象レースの成績等を考慮して、下記の如く3チームをナショナルチームとして選定することを決定いたしました。

ブルーチーム

〈TOGO V〉, 〈KOTERUTERU〉, 〈雲柱〉

ホワイトチーム

〈月光V〉, 〈BIG APPLE〉, 〈KAZU〉

レッドチーム

〈TSUBAKURO〉, 〈LAZY ALBATOROSS〉,
〈SUN BIRD V〉

NORCクラブチーム

〈とびうめ〉, 〈KAZU〉, 〈摩利支天〉

「国連平和賞」の受賞

このたび(財)日本船舶振興会・笹川良一会長は、国連のデクエヤル事務総長より、「国連及び諸機関の人道活動、人類の苦悩の軽減に貢献した」として、国連平和賞（正式名称：国連ピースメダル）を授与されました。

この賞は平和の推進に際立った功績のあった各界の人に、事務総長が感謝の意を表するため贈るもので、5月7日、ジュネーブで開催されていた世界保健機関（WHO）の年次総会の席でマーラーWHO事務局長から直接手渡されました。

WHOは、人類の強敵であった天然痘根絶作戦を展開してきましたが、1980年5月8日、その根絶を宣言しました。この天然痘根絶作戦及びハンセン氏病撲滅のための特別プロジェクトに対し、当会会長が果たした役割が評価されたものであります。

笹川会長は帰国後、関係団体幹部職員を集め、今回の「国連平和賞」受賞の意義などについて、おおよ次のように語った。

「国連平和賞はこれまで岸、福田両元首相がもらっている。私の場合は、病苦、貧困との戦い（天然痘根絶）に貢献したのを高く評価してくれたものと思う。特にデクエヤル事務総長から今回のような深い内容の感謝状を頂いたのは、私が初めてである。そのような私の活動を与えてくれたのは、モーターボートのファンの皆様が発券を買って下さったからであり、受賞の喜びはファンの皆様とわかちあうべきだと考える。

さらにまた、この「平和賞」は、私が会長をつとめる多数の関係団体、千数百万会員の総代として受けとったものである。

私は去る36年前、A級戦犯容疑者として巣鴨に獄中生活を送った。その際、トルーマン大統領、マッカーサー元帥に書簡を送り、「人類を戦禍から守るために軍備を全廃すべきだ」と世界で最初



国連平和賞を受ける笹川良一氏

に訴えた。今ようやく国連平和賞という形で私の訴えが認められた。まことに感慨深く思っている。」

◇

なお、(財)日本船舶振興会・笹川良一会長は、これまで国連を中心として世界各国に海外協力援助金として約260億円以上寄付してきました。

※

1982年4月30日

財団法人 日本船舶振興会会長
笹川良一殿

私は、貴殿が国際理解の促進ならびに人間の尊厳高揚をめざす国際連合の諸活動に示されてきた多大な御協力に対し、心からの感謝を表すものであります。

貴殿は、国連諸機関の人道主義的活動に極めて貴重な援助を与え、さらに人類の苦悩軽減に、もっとも意義深い協力援助をしてこられました。貴殿の貢献と寛大な態度は、特に開発途上国における何百万人の病気に苦しむ人々を救済しました。貴殿は、さらに国連機構の目的達成に資する世論高揚に尽力されました。

全人類を貧困、病氣そして不公平から解放しようとする貴殿の献身的努力を認め、ここに国連平和賞を授与することは、私の最大の喜びであります。

国連事務総長
ハビエル・ペレス・デクエヤル

第二回黒船カップヨットレース成績表
(57. 5. 15)

クラス	艇名	セールNo	所要時間	着順	修正時間	総合順位
小網代 下田	Ⅲ エビキュリアン	225	h m s 6 35 45	1	h m s 5 18 34	4
	ベラトリックスⅡ	2751	—	—	—	DNS
	Ⅳ 衣笠	2212	6 43 50	2	5 04 26	③
	白鯨	2857	—	—	—	DNS
	Ⅴ ボインシアナⅡ	2970	6 45 00	3	4 50 26	①
	シルフェデスⅢ	3002	6 47 26	4	4 50 58	②
清水 下田	トーネードⅡ	1897	—	—	—	DNS
	Ⅵ ロデムⅤ	2260	—	—	—	DNS
	Ⅲ マルジェ	2455	h m s 7 12 02	1	h m s 5 33 50	①
	Ⅳ デスコドーリー	2263	8 13 20	4	6 06 59	4
	コマ	2772	8 01 26	2	5 49 57	②
	桜花	2963	8 11 58	3	5 56 34	③
下田	バーボン	2247	8 49 13	5	6 21 14	⑤
	青雲	2394	—	—	—	DNS
	スピリットオブパロン	1718	—	—	—	DNS

第二回黒船カップオープンヨットレース成績表
(57. 5. 16 下田～トヨ根～神子元島～下田)

クラス別	艇名	セールNo	所要時間	修正時間	総合順位	
Ⅱ～Ⅲ	1 ヴィンド7	2558	h m s 1 56 04	1 5811.458	③	
	2 マルジェ	2455	2 02 24	2 5753.289	①	
Ⅳ	1 白鯨Ⅲ	2857	2 06 43	3 5778.280	②	
	2 衣笠	2212	2 09 11	4 5843.549	4	
	3 ブルート	2709	2 21 55	8 6385.398	8	
Ⅴ	剣Ⅱ	2882	3 19 45	13 9048.675	13	
	1 ボインシアナⅡ	2970	2 13 59	5 5843.549	5	
	2 コマ	2772	2 19 27	6 6081.972	6	
	3 プティ・ポア	2688	2 20 18	7 6181.337	7	
	バーボン	2247	2 28 45	9 6429.570	9	
	スターライザー	1434	2 44 43	10 6820.258	11	
	ミコモト	1497	2 45 34	11 6656.773	10	
	リベルテ	—	3 03 44	12 7607.662	12	
	コンテックス	T 301	—	—	—	DNF

気象庁からのお知らせ

気象庁では6月から台風中心の進路予報の表示方法が変わりました。今までは中心の予報位置が円弧で示され、台風の中心がこの円弧上のどこかにやってくるという表現でした。これでは台風の進む速さについての予報の誤差がないかのような印象を与えます。

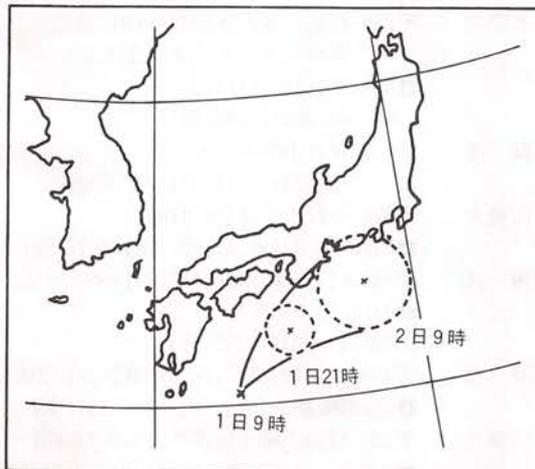
新しい表示方法では、中心の最も確からしい予報位置を点(×印)で示します。そしてさらに、その予報に伴うと考えられる誤差の範囲を円によって示します。新しい表示方法の内容

- 12時間後や24時間後の台風中心の予報位置を×印で

表します。これは、台風中心のもっとも確からしい予報位置です。

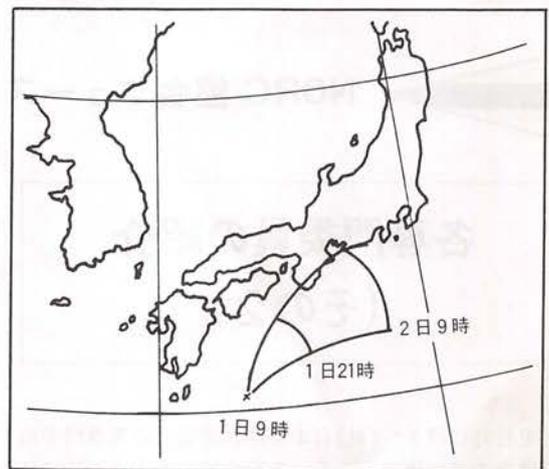
- この「もっとも確からしい予報位置」には、現在の技術では避けることのできない誤差(実際の台風の中心からのずれ)が見込まれます。この誤差を半径とした円を、×印を中心として描きます。破線の円がそれです。この円を予報円と呼びます。
- 台風の最新の中心位置から、予報円をつつむように実線をひきます。
- 言葉で表現するときには、例えば次のようになりま

新しい表示方法



台風の中心は、最も確からしい予報位置を中心とする円内に進んで行く可能性が高いという表示です。

今までの表示方法

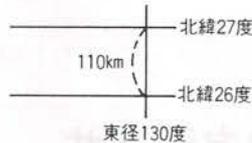


台風の中心の予報位置は円弧上にあるという表示です。

す。
〔例〕台風第19号の中心は、15日15時には、潮岬の南南東約80kmの北緯32度50分、東径136度10分付近の海上に達する見込みです。予報円の半径は120kmです。

予報円

- 予報円の大きさは、台風中心位置の予報の誤差を示します。
- 予報円の大きさは、台風の進行方向や速さ、台風の存在する海域などにより異なりますが、今までの統計では、24時間後の予報について平均すると、その半径は日本付近で約200kmです。
- 予報円は、中心位置の予報についての誤差を示すためのもので、台風の暴風域や強風域を示すものではありません。
- 地図の上で、予報の円の大きさをコンパスなどで知ろうとするときは、地図の緯経度線を利用すると便利です。地図の上で、緯度1度分の子午線の距離が約110kmです。
- 台風の動きが非常に遅い場合やほとんど停滞している場合には、予報円は表示しません。
- 台風だけでなく、発達した低気圧(最大風速毎秒25m以上)の中心の予報の場合にも、新しい表示方報を用います。



台風の中心

- (1) 台風は、その中心のまわり何百kmの範囲に、暴風域、強風域、強い雨の区域を持っています。台風は、“中心”という点だけでなく、“広がり”に注目して警戒することが大切です。
- (2) 台風の中心の現在位置を決めるにあたり、特に洋上の場合には、技術上、平均30km程度の誤差はまめがれないものです。



各専門委員の紹介
(その2)

先月号に続き、(社)日本外洋帆走協会の各専門委員で現在までに確定した方々を紹介致します。(6月21日現在)

本部・関東支部合同帆走委員会

委員長

武市 俊 〒247 横浜市戸塚区上郷町2069-1
フローラ桂台4-501
☎045-893-4653(自), 0482-25-1753(会)

副委員長

宮坂敬三 〒239 横須賀市馬堀海岸4-1-5-401
☎0468-42-5281(自)
045-751-1231内3077(会)

委員

鎌田 稔 〒235 横浜市磯子区杉田町3-9-6
菅沼ハイッ202
☎045-774-0985(自)

03-265-4311内629(会)

中谷輝彦 〒236 横浜市金沢区六浦町4041
グリーンハイム301
☎045-701-4041(自), 03-435-3214(会)

服部一良 〒231 横浜市中区仲尾台81
山手マンション705
☎045-662-6029(自)

03-212-0321内6320(会)

大村雅一 〒141 東京都品川区上大崎2-10-45-1504
☎03-446-5140(自)

03-212-5111内21316(会)

金指昭郎 〒251 藤沢市片瀬海岸1-8-41
☎0466-22-4257(自)

03-543-5523(会・マリン事業部)

薬師寺千代美 〒239 横須賀市鴨居3-957
☎0468-43-2051(自), 0468-82-1212(会)

高坂武雄 〒223 横浜市港北区新吉田町3511
☎045-591-6522(自), 03-764-2601(会)

長江博人 〒271 松戸市根本72高橋マンション403
☎0473-61-2531(自), 03-452-5551(会)

吉岡 徹 〒164 中野区中野3-19-18
☎03-381-1176(自)

八木慶助 〒236 横浜市金沢区釜利谷1365-3
グリーンヒルズ金沢文庫602
☎045-701-1832(自)

03-584-2351内330(会)

兵藤 茂 〒247 鎌倉市岡本120
☎0467-46-3819(自), 03-772-8925

内田寛太 〒338 与野市上落合4-1180
☎0488-55-0218(自), 03-284-4015(会)

加藤 誠 〒240-01 三浦郡葉山町堀内1950-59(会)
☎0468-75-6893(自)
03-744-5311内275(会)

藤井 茂 〒158 東京都世田谷区上用賀2-3-1-202
☎03-426-4836(自), 03-272-3211(会)

岡田豪三 〒235 横浜市磯子区洋光台5-6-23-401
☎045-833-1369(自)

佐藤和夫 〒277 柏市中央2-3-7

☎03-281-5441(会)

**財務委員会
委員長**

名当英臣 〒251 藤沢市藤沢2481
☎0466-81-8290(自), 03-409-7551(会)

相談役

名和幸夫 〒154 東京都世田谷区奥沢6-6-10
☎03-704-2371(自), 03-793-0556(会)
鳥山睦郎 〒113 東京都文京区湯島3-28-12
☎03-836-3574(自), 03-822-3151(会)

委員

石川光雄 〒222 横浜市港北区篠原北2-9-7
☎045-401-1676(自), 03-257-1464(会)

関東支部フリートキャプテン名簿

江の島

岩田禎夫 〒248 鎌倉市腰越5-13-24
☎0466-22-3889(会)

佐島

井上 武 〒190 立川市幸町5-42-4
☎0425-37-3223(自)

小網代

山本 弘 〒240-01 神奈川県三浦郡葉山町堀内489
☎0468-75-2736(自), 0448-53-1045(会)

シーボニア

平野喜美夫 〒248 鎌倉市笛田1152-21
☎03-404-3311内2344(会)

油壺

延 滋男 〒166 東京都杉並区荻窪3-10-8
☎03-503-7171(会)

(委員)

名当英臣 〒251 藤沢市藤沢2481
☎0466-81-8290(自), 03-409-7551(会)

藤田弘治 〒101 東京都千代田区内神田3-18-7
☎03-256-8107(自), 03-254-4673(会)

諸磯

川久保史朗 〒182 小平市小川町1-823
☎0423-41-3290(会)

横浜

柿島亮一 〒233 横浜市南区六ツ川1-310
☎045-712-3013(自), 0425-24-7181(会)

伊藤秀利 〒415 下田市2-6-3下田ボートサービス
☎05582-2-6922(自), 05582-2-5511(会)

ルール委員会

委員長

石井正行 〒236 横浜市金沢区片吹113-3
☎045-783-2166(自), 0462-28-8121(会)

副委員長

周東英卿 〒143 東京都大田区中馬込1-11-1
☎03-771-7678(自), 03-217-7766(会)

委員

平松栄一 〒158 東京都世田谷区尾山台1-11-18
☎03-701-3067(自), 03-661-0881(会)

清水泰治 〒155 東京都世田谷区代沢2-24-3
☎03-413-1888(自), 03-621-5411(会)

佐藤 良 〒249 逗子市新宿3-11-30
☎0468-71-6440(自),

045-511-1331内6098(会)

鳥本洋一 〒352 新座市新堀3-6-31

☎0424-92-3379(自), 03-252-2919(会)

会費納入のお願い!

NORCの会員で、昭和57年度
年会費をまだ納入されていない
方々が散見されます。大至急納
入下さるようお願い致します。
振込銀行; 住友銀行虎ノ門支店
普通口座番号289150

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

2950 青波行(セイハコウ) ジョイラック26 鳴尾マ
リーナ 7.90×6.70×2.80×1.50 原均/クルー:吉
永良平, 兼平安彦, 柴傑

2366 TinkerBellsuma ニコルソン 1/2 須磨 9.14
×7.54×3.12×1.75 中尾行延/艇名の由来:ピータ
ーパンの妖精からとりました。/抱負:あまり遠くへは
行けませんが、内海のレースはどんどん参加したいと
思います。/クルー:大東正道, 山本孝弘, 小林信之

OFFSHORE 第88号 昭和57年 7月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可
1部定価200円(郵送料45円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船船振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911-3 〒105
郵便振替番号2-21787

印刷 株式会社 廣済堂

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(1) 全セイル面積……40.20(m²) (メイン+フォア
 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クスル、ナビゲータースペースなど、スポーツ指向派に見のがせない要素を集めています。パースは六名分。オーナーの個性で容易に改装できる柔軟な空間です。フレキシブルな走りをたんのうでできるヤマハ30S。テイラーに伝わる力強い走りの感触を、こころゆくまでお楽しみください。

スポーツ走行派のハーフトナー。

