

Offshore 8 1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No. 89/200円

昭和57年 8月15日発行 (毎月1回15日発行) 昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可



日本縦断レース総合優勝の〈がめら〉; オーナー朝河清氏/イラスト; 若井あゆ子

SEIBU-SEIYU日本縦断 オーシャンカップ・シリーズ 総合で〈がめら〉優勝

初の日本縦断レースは、沖縄～東京を第1レース、東京～宮城を第2レース、宮城～函館を第3レースとし、それぞれ、4月29日、6月4日、6月17日のスタートで約2600キロの距離を争った。この3レースを通じて参加したのは〈がめら〉、〈あこや・おおみずなぎどり〉、〈CAVOK II〉の3艇で、総合優勝は、3レースを通じ参加艇中最小の〈がめら〉が獲得した。

撮影：岡本甫／提供：舵社



〈CAVOK〉

〈CAVOK〉手前と〈WACKY II〉



〈仁王〉

前方に行く〈おおみずなぎどり〉それを追う〈がめら〉と〈WACKY II〉





〈白南風〉撮影：岡本甫／提供：舵社



〈おおみずなぎどり〉撮影：岡本甫／提供：舵社

6月4日10:00

小網代湾沖スタート

第1回 東京～宮城レース成績表

帆走委員長 武市 俊

クラス 順位	セール 番号	艇 名	TYPE	フィニッシュタイム	着順	所要時間	T C F	修正時間	総合 順位
IV	2862	OHMIZUNAGIDORI	U-32	7日 07:12:58	1	69:12:58	0.7670	53:05:20	1
II	2666	白南風	DOU 42	7日 08:49:07	2	70:49:07	0.8727	61:48:12	6
IV	2976	WACKY II	Y 34R	7日 09:23:20	3	71:23:20	0.7590	54:11:03	3
IV	75	仁王	DOU 33	7日 10:18:19	4	72:18:19	0.7590	54:52:47	5
IV	2713	CAVOK II	GRA 34	7日 10:41:42	5	72:41:42	0.7530	54:44:22	4
V	2011	GAMERA	TAK 31	7日 11:40:54	6	73:40:54	0.7301	53:47:42	2

6月17日12:00

塩釜港No1ブイ付近スタート

第1回 宮城～函館レース成績表

帆走委員長 清水栄太郎

クラス 順位	セール 番号	艇 名	TYPE	フィニッシュタイム	着順	所要時間	T C F	修正時間	総合 順位
IV	2862	OHMIZUNAGIDORI	U-32	21日 01:01:00	1	85:01:00	0.7670	65:12:28	2
IV	75	仁王	DOU 33	21日 01:02:16	2	85:02:16	0.7590	64:32:37	1
V	2011	GAMERA	TAK 31	21日 05:58:50	3	89:58:50	0.7301	65:41:41	3
IV	2713	CAVOK II	GRA 34	21日 08:26:00	4	92:26:00	0.7530	69:36:08	4
IV	2077	SIND BAD II	KIH 33	21日 10:05:00	5	94:05:00	0.7600	71:30:12	5
IV	2501	TIDA	U-35	DNF		6月18日18時30分気仙沼(141°44'E 38°5'N)			
IV		SAMURAI	BW 33	DNF		6月19日大船渡沖15時30分(ワダツミ連絡)			

第1回 日本縦断オーシャン・カップ・シリーズ成績表 委員長 大儀見薫

セール 番号	艇 名	オーナー名	T C F	沖縄～東京		東京～宮城			宮城～北海道			総合	順位
2011	GAMERA	朝河 清	0.7301	1	20 $\frac{1}{2}$	2	9	29 $\frac{1}{2}$	3	8	37 $\frac{1}{2}$	37 $\frac{1}{2}$	①
2713	CAVOK II	松崎義邦	0.7530	2	18	5	6	24	4	7	31	31	③
2900	SIND BAD III	松本太一	0.7976	3	16	DNF	1	17	DNF	1	18	18	5
2501	TIDA	伊志嶺 亮	0.7600	4	14	DNF	1	15	RET	1	16	16	6
2862	OHMIZUNAGIDORI	北村宗彬	0.7670	5	12	1	10 $\frac{1}{2}$	22 $\frac{1}{2}$	2	9	31 $\frac{1}{2}$	31 $\frac{1}{2}$	②
2666	白南風 III	関 俊昭	0.8327	6	10	6	5	15	DNF	1	16	16	6
2370	RODEM VI	戸田 浩	0.8541	7	8	DNF	1	9	DNF	1	10	10	9
2112	FUJI III	藤本達雄	0.8575	8	6	DNF	1	7	DNF	1	8	8	10
2976	WACKY II	守石一博	0.7590	DNF	2	3	8	10	DNF	1	11	11	8
3053	仁王	鈴木 洋	0.7590	DNF	2	4	7	9	1	10 $\frac{1}{2}$	19 $\frac{1}{2}$	19 $\frac{1}{2}$	4

〈がめら〉かく戦えり

第1回日本縦断レースにただ一艇のハーフトナーである愛艇〈がめら〉を駆って、見事に優勝を果たしたオーナーの朝河清氏にインタビューを試み、優勝の味わい、ここまでのトレーニング、また、氏の日常のヨットライフや今後の計画などを聞いた。(編集部)

〈もの足りない風〉

編集部 このたびはおめでとうございました。みんな34トンから上の参加艇中、ただ一艇ハーフトンで挑戦したわけですが、その辺、参加の経緯からお聞きしたいのですが……。

朝河 最初はとにかく沖縄レースに出てみたかったんです。船もクラスVで、上位入賞は難しいと設計の高井さんも言っていたんですが、自分の経済力の範囲ではあれが最高だし、よその船のクルーもできないからあれで出たわけです。沖縄レースにエントリーした時点で日本縦断レースというのがあって、函館まで行くんですよって聞いたんです。その時は「まさか」と思っていたんですけど、西武やシーボニアも後援になっているし、シーボニアには日頃お世話になっているから、一パイでも多く出ればにぎわうんじゃないかと思ったんです。

編集部 なるほど……。

朝河 で、今までは千葉から北の方へ走るなんて考えてもみなかったでしょ、みんな南の方ばかりに気が向いていて、クルージングでも北へ行こうなんて思ってもみなかったけど、言われてみると面白そうだし、まあ、一つやってみようかということでした。

編集部 第1回でもあるし……。

朝河 ええ、初ものはとり合えず出る価値がある。

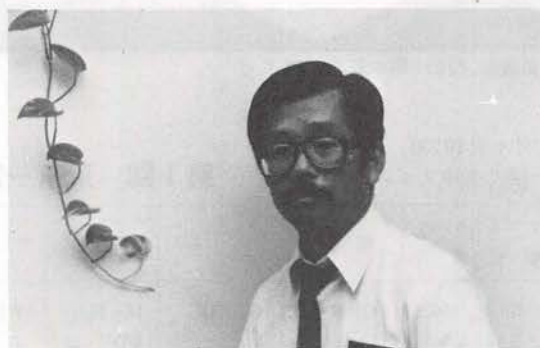
編集部 そこで、沖縄レースは実際に走ってみて、どういう感想を持ちましたか？

朝河 最初は皆さんがおっしゃるように、きびしい状況を想定していたんです。船自体も作る時から高井さんに、どんな荒天でも大丈夫なようにと……、中のいろんなデコレーション作るなら強度の方に回してくれと言って作ったんです。で、希望としては北東の風さえ吹かなければ楽しいレースが出来るんじゃないかと思っていたんです。

編集部 スピンラン？

朝河 ええ、僕はフリーが好きなんです。相田さん行っただでしょ、大島からの帰りに吹かれて……。

編集部 ああ、ヤマハの22でしたね。



〈がめら〉のオーナー朝河清氏

朝河 そうそう、ああいった感じで、すごい恐怖の中でオシッコもらしながら乗るのが好きでね(笑)。いやもうシビレちゃうんですね、ああいった走りにね。

編集部 上りよりも好きですか？

朝河 それはもう好きです。要するに上りだと大きな船においてかれちゃうけど、小型艇で大型艇に伍していけるのはスピンランでしょ、みんながスピンを張れないような時に張って走るのが好きなんです。今ヘルムスやっている前田君も、今までどんな荒天でも最後の最後までスピン張って走ると、結構いい腕をしているんです。だからそんな具合だったら楽しいなと思ったんですけど、残念ながらあまりプレーニングするという状態はなかった。

他の船は20何ノットも出たらしいんですけど、我々はそういった風に恵まれなかったんです。

編集部 そうですか。最初の2日は割合静かで、2日以降かなりいい風が吹いたようですが……。

朝河 吹いても7～10ノットで、よくいっても13～14ノットぐらいだったんです。

編集部 航跡図を見るとほとんど直線に近いようなラインですね。

朝河 ええ、コースについては前田君にまかせていたんですが、できるだけ南側に出てスピンで行けるような風をつかもうということで……。結果はだいたい真中を走ったんです。先行艇が20ノット以上でプレーニングするような風をつかんだんですが、我々はちょっと拾えなかった。だから感じとしては、せっかく出たんだから、もうちょっと吹いてくれたらという感じです。最後に相模湾に入って、ヘビースピンが下りなくなるくらいのブローがありましたけどね。



〈がめら〉のメンバー 撮影：西村一広／提供：舵社

〈金華山を越えたら霧の中〉

編集部 3レースを通じて、ワッチの交代などはうまくいったんですか？

朝河 一応、昼3時間、夜4時間という時間で、沖縄だけはちゃんとワッチを組んだんですよ。僕もまじめに起きてちゃんとやったんですが、東京～仙台はちょっと体調をこわしちゃって、ほとんど中にいて無線の担当だけやっていました。で、これではいけないと思って仙台へ着いてからハリへ行ったりマッサージへ行ったりして体調を整えて、仙台～函館に乗ったんです。こっちも夜はワッチオフにしてもらって寝てました。

編集部 北の方のコースはどうでしたか？

朝河 東京～仙台はフィニッシュの2日ぐらい前からガスってきて気持ちが悪かったですね。風ももう少し吹いてくれないと面白くないなあという感じもしました。

編集部 仙台から函館の場合はどうだったんですか？

朝河 やっぱ風はなかったですね。ガスがすごくて、スタートして金華山を越えたら霧の中……という感じです。それにあすこはDFがきかないので位置出しができません。しょっちゅう岸側の潮騒の音を聞いて走るという状態だった。

編集部 かなり怖い話ですね。

朝河 いや、岩の方は音を聞いていれば、そこそこ離れているとわかるんですが、怖いのは本船ですよ。一回、すぐそばで霧笛をやられて、「来るものが来た」とびっくりして飛び起きました。

編集部 下北半島の突端は尻屋ですね。あの辺はどんな具合だったんですか？

朝河 ちょうど朝で、やっぱり霧の中だったんですよ。尻屋岬の霧笛が聞こえるんですよ。その時、〈あこや〉と〈白南風〉が先に回っちゃって、無線で視界が非常に良く艇速7ノットで走ってるなんて言ってるわけですよ。僕は0～1ノットぐらいで、霧の中に定置網がどんどん出てくるんです。そこでヘッドを30度に向けてやれば岸に絶対クロスしないはずだ、まして網があってもクロスしないだろうと走っていたんですが、

1回は霧の中に急にでてきたんで乗り越えたんです。

こっちは艇速が遅いから霧笛の角度がなかなか変わらないんですよ、なおかつ〈あこや〉と〈白南風〉がどんどん先行しちゃうから相当あせりまして、思いきって一時ヘッドを290度に向けたんですよ、30度から。

編集部 というと岸へ突っ込んだ……。

朝河 ええ、要するに岸に突っ込んで、早く尻屋岬を見つけようとしたんです。〈あこや〉の岡田さんが、はるか手前で尻屋岬を確認して回り、7ノット出しているというので相当あせって一度は岸へ突っ込んだわけです。で、一度は突っ込んだんだけど、おっかなくなってもう一べん30度に向けて走ったら、突然目の前に岩が現れたんですよ。そこで沖へ逃げたとたんに、急に霧が晴れて、後ろが全て岩だったんです。そこはびっくりしました。

編集部 あそこの岬は海から見ると無気味な地の果てという感じですね。

朝河 ええ、獄門島というイメージですね。(笑)

編集部 それで、函館のフィニッシュは？

朝河 昼の11時40分頃だったんです。僕らは第1レース、第2レースを3位、2位できたわけだから、何としても1位をとりたかったんです。要するに、この時点でほとんど総合優勝というのはわかっていましたが、〈あこや〉のペナルティー問題があって、実質的には負けてるわけですから、スッキリ勝つためにも、何としてもトップになりたかった。

尻屋をかわした時点で前に〈あこや〉と〈白南風〉が見えたんです。それも大体5マイルぐらいの見当です。そこでこのままくっついて行けば修正で1位は間違いないと安心しちゃったんですよ。ところがその後カーブにあって3～4時間ストップしてしまったんです。その間、向こうの船はそこそこの艇速で走って、3時間半のハンデがあったんですが、5時間ぐらいも差をつけられて追いつかなかったんです。

編集部 結果は修正で3位だった……。

朝河 そうです。3位、2位、3位だったわけです。そういった点で〈あこや〉にも申し訳ない気がしてます。

〈将来は海外のレースも〉

編集部 ところでこのレース全体を通じて一番しんどかったことは、どこら辺でしたか？

朝河 ま、体調をくずしたこともあるけど、レース自体としてはかえって、大島～神子元島とかの方が苦しいことが多いですね。だからこれはもう忍耐ですね。

編集部 それは距離に対しての忍耐もあるでしょ。

朝河 そうですね、一日中風がなくてじっと我慢とか、距離に対しては毎日、毎日単調な繰り返しとかで、その忍耐、耐久レースじゃなくて忍耐レースですね。

編集部 なるほど、で、全航程を通じて楽しい部分としんどい部分をプラスマイナスするとどうですか？

朝河 もともと好きなことをやっていると、苦し

いということはないですよ。体力的には6キロやめました……。

編集部 このレースを通じて？

朝河 ええ、相当お腹もへっこんだし、ぜい肉がとれて非常に体調が良くなりました。

編集部 ところで、数あるハーフトナーの中で〈がめら〉ただ1艇が参加して走り切った、しかも総合優勝をしたということで、非常に評価が高いんですが、朝河さんのファイティング・スピリットはどこから来てるんですか？

朝河 その言葉は有難いんですけど、要するに投資に対して元をとろうということです。安いお金じゃないですからね……。

編集部 なるほど。それにしても〈がめら〉というのは勝ちにツイている感じもしますね。

朝河 ええ、本当についているんです。最初、相田さんや清水さんに乗ってもらってSSCRも勝ち、レベルでも2位になりましたね。

編集部 エクメにした時ね。

朝河 ええ、あれで僕は1位になっていたら、こんなに打ち込んでいなかったと思うんですよ。要するにレースってこんなものかっていうことで……。あそこで、最終レースにシングルに入れば優勝だったのがわずかの差で2位だったでしょ。

編集部 あれはくやしかったですね。

朝河 そういった経験がね。まあしかし他のチームにしてみればラッキーなんですよ。

編集部 その後もずい分勝ってきてますが、今度の船は初めはあまりスベらなかったようですね。

朝河 ええ、昨年9月において、全然だめだったんです。それが4月のSSCRが初めてトップがとれたんです。

編集部 ところで、これからの朝河さんのヨットライフはどのように展開していくんでしょうか？

朝河 将来は他の船といっしょになって大きな船が作れたらパンナムとか外国のレースも行ってみたいですね。シーボニアではもう、絶対ハーフトンしか置けませんから、よその船を合併してワントンぐらいの船を作って行ってみたいということです。

編集部 ご家族、奥さんとかの理解がないと、なかなか続けられませんね。

朝河 そうだと思いますね。今回のようなビッグタイトルをとると少しはやりやすくなるかも知れません。ああ、頑張ってるなって、周りの人が認めてくれればね。

編集部 お子様は3人ですか？

朝河 ええ、8歳、7歳、3歳です。

編集部 ヨットやらせますか？

朝河 ええ、今までテニスをやらせよう、と思っていたんですが、縦断レースに出させて頂いてヨットのすばらしさがわかってきたんで、船に乗せてもいいなあと考え始めているんです。

編集部 それはいいことですね、最後にお聞きしますが朝河さんにとってヨットって何ですか？

朝河 一口に言うとお息抜きです。すべてを忘れて10歳～12歳ぐらいの子供になることができる。

編集部 ありがとうございます。

(インタビュー/編集部・相田)



日本縦断レース総合優勝の〈がめら〉撮影：岡本甫／提供：舵社

海事思想普及事業

第2回 琵琶湖クルーザー
フェスティバル

近畿北陸支部 三井祥功

琵琶湖のクルーザーの祭典、第2回琵琶湖クルーザーフェスティバルは、5月16日晴天の下で、昨年同様本部主催、近畿北陸支部主管で開かれた。第1回をやる前は、隔年開催ぐらいと思っていたが、やってみると参加者の強い要望と協賛していただく会社の意向で、毎年やることとなった。それにしても、気はあせっても体が動かず、今年は随分と出遅れたスタートとなり、結局直前でドタバタとやって、参加者にも迷惑をかける破目となってしまった。この結果、参加艇も昨年の166艇に届かず、162艇のエントリーに留ることとなった。参加者の顔ぶれは、親子だけで乗り込むファミリーチームをはじめ、オールレディスの女性軍、チビッコだけで乗るジュニアチーム（キャビン内に免許を持つ指導員）、さらには74歳の老スキッパー率いる平均68歳のシルバーチーム、かつての〈シレナ〉に憧れて造った41年製の合板ヨール等、パラエティに富んだものだった。勝つことにカリカリする艇もあるにはあったが、気楽に参加を楽しむ風潮がみられるようになった。このことが160以上の艇数を集める所以かもしれない。

それにしても、思い出すのは、昨年の雨中のレースと表彰式で今年参加の人々は、口ぐちに「晴れてよかったデスネ」というのが挨拶代わりになっていた。

当日の定刻10時ちょうど、一パツでスタート。スタートラインが長いので、本部船の目を盗んでズレイスタートを切る艇が出るのでは？という不安もふつとんで、フェアなスタート。それに風がスタート時少し弱かったことも幸運だった。

スタート後20～30分で南西の4～5 m/secの風が安定してきて、トップ船団は〈KUMBHIRA〉、〈ひよっこ3〉、〈FROG V〉、〈ANDALUCIA V〉、〈STRAWBERRY II〉が形成し、中でも26fの〈STRAWBERRY II〉が1/2トンや3/4トンを尻目に先行した。続くは初陣の〈PENELOPE II〉や〈湖族の末裔〉、女性軍の〈HAYATE V〉で、昨年のクラス優勝〈SUEKO〉や〈TINKLE TICK〉がどこまで喰い込むかという展開となった。

フネの大きさに物を言わせて〈KUMBHIRA〉が1時間45分でファーストフィニッシュ。次いで〈PELL M-ELL〉、〈フルールブルーZ〉、〈湖族の末裔〉、〈ひよっこ3〉を交えた5艇の混戦から一歩抜け出した〈PE-



NELOPE II〉が入り、クラス優勝。中盤までトップグループに位置する健闘をみせた〈STRAWBERRY II〉、総合15着とクラスIV中抜群の走りをした〈JOKER IV〉がそれぞれクラス別の優勝をかざった。

今レースには、タウン誌、ポスターで公募した試乗者(女性に限る)が15艇程に便乗していたが、おおむね好評で、レセプションの終わりまで各艇のクルーと交歓して帰り、中には後日丁重な礼状も届いたフネもあったと聞く。

今春就航したアンテックな豪華観光船〈ミシガン〉をバックに、最新鋭のヨットがマークを回航して、次々とスピンを展げていくシーンは、琵琶湖ならではの光景で、初夏の風物詩として今後も根づいていくことだろう。

同日16時より、常時クルーザー60数ハイがアンカリングするヨットハーバーを背にしたホテルで、表彰式が行われた。延900人以上の人数を数えたが、広い広い芝生の上では、さして大きな混雑もなく、大儀見副会長の挨拶に始まり、各クラス優勝艇の表彰、そしてユニークな色々な賞が各艇に手渡され、ムードはいやが上にも盛り上がった。

第2回 琵琶湖クルーザーフェスティバル成績表

クラス	順位	エントリーNo.	艇 名	備 考	クラス	順位	エントリーNo.	艇 名	備 考
I (5)	1	115	KUMBHIRA	1.44.53	II	37	214	アクアベルー III	
	2	101	YOU-V			38	232	むつごろう III	
	3	107	スエコ			39	235	SUGI II	
	4	109	ビクトリー III			40	238	MAYUMI	
	5	119	CENTENARIO			41	210	ROYALLYNX	
II (44)				1.55.05	III (72)	42	218	DABCHICK	
						43	211	MOA	
	1	251	PENELOPE-II			T.L	231	ぼてじゃこ	
	2	249	PELL-MELL						
	3	207	フルールブルー Z			1	407	ストロベリー	
	4	226	湖族の末裔			2	418	ENTERPRISE	
	5	229	ひよっこ3			3	405	ハングリージョーズ II	
	6	243	アンダルシア V			4	426	NERO-XII	
	7	202	ナイトフォーク			5	428	スーパースター	
	8	204	続風小憎			6	469	DAIJU	
	9	222	めるへん			7	460	矢 寿	
	10	206	BEL-MAMI-IV			8	430	エロス	
	11	216	JUNO			9	424	J/B	
	12	201	ALICE-V			10	413	シーアンドスター	
	13	248	飛 龍			11	404	わんぱく風小憎	
	14	208	FROG-V			12	419	ハヤテ IV	
	15	213	アルファー			13	445	11PC	
	16	209	風見鳥			14	437	ASTER	
	17	205	キャロル III			15	432	SALIEL I	
	18	245	タンゲーラ			16	412	アカビット	
	19	227	オールハンズ II			17	456	シロッコ	
	20	223	TINKLE-TICK			18	408	MOKO-MOKO	
	21	239	UEMI			19	409	レグルス	
	22	239	MISA			20	452	ディヘクセン	
	23	240	TRIANGLE			21	472	パーパス 6	
	24	253	JUNGFRAU			22	470	SNOOK	
	25	244	流 星			23	414	SNOOPY	
	26	259	FIDELIA			24	446	シーガル	
	27	234	IBIZA			25	468	MIYAKO II	
	28	203	HOY-HOY-II			26	436	シーブルース	
	29	212	ラ・ミ・ドウバン			27	435	キング&クイーン	
	30	237	PATTY-LAN II			28	463	アルダス-YOU	
	31	250	遼 風			29	406	ミューズ II	
	32	236	ササイア			30	423	ATALANTA	
	33	219	楽 浪			31	421	かねい II	
	34	217	ファーストレディ III			32	439	マリソル	
	35	220	レンドラック II			33	475	シルフィー	
	36	215	KUPU-KUPU V						

ジュニア賞

ロマン・ローラン賞

レディス賞

1982/5/16 天候：晴，風向：南西，風速：4 m/s

クラス	順位	エントリーNo.	艇名	備考	クラス	順位	エントリーNo.	艇名	備考
Ⅲ	34	454	AFRODITA	遠来賞	Ⅳ (41)	1	635	JOKER-Ⅳ	1.58.41 レディス賞
	35	440	STELLA			2	632	アカマンマ	
	36	462	はまなす			3	640	ストレイシープ	
	37	401	オアシス			4	604	INCHALLAH	
	38	415	桜 蘭			5	630	ユートピアン	
	39	471	パーパス 5			6	611	エンドレス	
	40	451	シリウス			7	617	NON-NON-Ⅲ	
	41	438	光			8	634	モラモラ	
	42	453	ダンシングクラウン			9	625	WILLY-WILLY Ⅱ	
	43	444	CANOPUS			10	629	ポパイ	
	44	458	パッションール			11	618	カメラリア	
	45	447	SUTHERNCROSS V			12	601	SUBARU	
	46	467	なでしこ			14	605	ZAKU-ZAKU	
	47	417	ホワイトエンジェル			14	610	清 風	
	48	422	シーマックス			15	602	ちゃらんぼらん	
	49	411	酒 処			16	641	ウェザーリポート	
	50	433	オトト			17	642	デボルテ	
	51	473	クィーンテル			18	612	NEREID	
	52	410	異魔人			19	606	エスベランサ	
	53	448	SIVA			20	609	シンデー Ⅲ	
	54	427	トレーサー			21	624	水 仙	
	55	464	魔女 Ⅱ			22	621	LINNE	
	56	443	風林火山			23	626	ロマン	
	57	441	MINERVE Ⅲ			24	616	クリシュナ	
	58	431	PICON Ⅱ			25	645	ケント&マキ	
	59	459	パラダイサー			26	608	ベニーレイン	
	60	402	ちんばかお			27	614	オリーブ	
	61	420	アルテミス			28	615	エスプリ Ⅲ	
	62	416	WEASEL			29	631	チルチルミチル Ⅱ	
	63	434	FURAI BOW			30	622	加 茂 Ⅲ	
	64	457	SHINRIKI			31	619	HERO	
	65	449	フェアリー Ⅲ			32	628	V.S.O.P-V	
	66	450	STELLAMARIS Ⅱ			33	623	風恋人(フレンド)	
	67	403	OCTAVIA Ⅱ			34	603	ブレッピー	
	68	425	カイツブリ			35	613	しぶき	ゴールド賞 特 別 賞
	69	465	ワンチュウ号			36	643	OLIVE	
	70	466	風 来 坊			37	646	亡 羊	
						38	607	神 風	
T.L	429		PECKER Ⅱ	シルバー賞	T.L	627		流帆Ⅲ世	ゴールド賞 特 別 賞
T.L	461		リーフ		T.L	644		MISATO Ⅱ	
					DNS	647		ストロベリー 1 世	

相模湾に燃えた!

ジャパン ビッグボート シリーズ '82 を終えて

JBBC事務局 関山光二

1979年2月、その年のアドミラルズカップ日本代表艇の選考レースとして、関西の西ノ宮ヨットハーバーを中心にビッグボートシリーズの第1回大会が開催された。以来年1回の開催となり、昨年の第3回大会は関東に水域を移してシーボニア沖で行われた。しかしその時の優勝艇〈月光〉のオーナー並木氏の提案によって次の大会の開催地は優勝艇のホームポート水域とすることとなり、第4回の今年もシーボニア沖を中心とした相模湾で行われることとなった。

今回のレースは、昨年の大会を契機に発足したジャパン・ビッグボート・クラブ(JBBC)が主催、大会の運営もすべて行うこととなり、開催時期を沖縄レース終了直後の連休明けにして、他水域の艇や沖縄レースの参加艇も出場しやすいように配慮したつもりであったが、結果として沖縄レースと参加艇が2分してしまい(両レース参加の艇は〈ローデムⅥ〉、〈FUJIⅢ〉、〈サマーボーイ〉の3艇のみ)、更に出場を予定していた〈ビンド7〉がラダートラブルで、〈コテルテル〉が練習中にディスマストをするといった不運に合い、当初予定出場艇数20艇が最終14艇に減ってしまったことはいささか残念だった。

また、昨年は3月に開催したが、春一番の吹き荒れる大荒れのレースとなったこともあって、比較のおだ

やかな天気続く5月に開催時期を選んだのだが、今年に限っていえば、いささかおだやか過ぎてほとんど全レース半ソデ半ズボンでレースができるような暑い日が続き、唯一順風に恵まれた第2レースを除いては終始微風のレースとなり、大型艇には物足りない小型艇有利なコンディションとなってしまった。しかし、今回のレースは、8月にハワイで行われるパナナムクリッパーカップのナショナルチーム選考レースとしての意味もあって、参加各艇の意気込みはすさまじいものがあり、ちょっとしたミスが即順位に反映するといったシビアなレース内容となり、主催者側もレース運営に全く手が抜けない雰囲気はひしひしと伝わってきた。

水深350mのマーク打ち

相模湾でのオリンピックコースレースの運営は主催者泣かせで有名である。なにしろ岸から2マイルも離れれば、すでに水深は100m以上。特に今回はパナナムクリッパーカップを意識した主催者側が30マイルのオリンピックコースを設定したものだから、気まぐれな5月の風に合わせて2度、3度のマークの打ち直しは本当に大変だったようだ。聞くとところによると、最も深かったのは350mで、600mのアンカーロープを流してアンカーロープが張るまでに15分かかったとのこと。

ジャパン ビッグボート シリーズ '82 レース成績表

登録 No.	艇 名	艇 種	オーナー名	所属フリート	Rat. (ft)	T.C.F	総 合	
							得 点	順位
2370	RODEM Ⅵ	T&P44	戸 田 浩	シーボニア	35.9	0.8592	22.5	13
2112	FUJI Ⅲ	FRE45	藤 本 達 雄	油 壺	35.7	0.8575	16	14
2229	BIG APPLE	HOL44	松 田 栄 夫	シーボニア	34.5	0.8474	39	11
2301	KO-TERU-TERU	KIH42	山 口 照 雄	西 宮	32.1	0.8266	6.5	15
2000	月光 V	FRE41	並 木 茂 士	油 壺	31.8	0.8239	53	8
2306	ROCINANTE	DOU42	大 口 眞 司	シーボニア	31.8	0.8239	62.5	⑤
2333	TOGO Ⅶ	HOL41	山 田 東 吾	西 宮	30.5	0.8123	90.5	①
2999	CAPTIVE ALBATROSS Ⅱ	TAK40	津 村 重 孝	シーボニア	30.4	0.8114	48.5	10
2611	雲 柱	YOK40	佐々木 研 一	油 壺	30.4	0.8114	84.125	③
2400	一寸法師	KIH39	土 手 秀 三	浜 名 湖	30.5	0.8123	54.5	⑥
3003	つばくろ	YA-R34	幸 村 至 峻	沼 津	26.2	0.7719	64	④
3000	SUMMER BOY	TAK36	辰 井 栄一郎	西 宮	26.1	0.7709	89	②
3018	ENDSVILLE	YA-R34	前 田 一 八	西 宮	26.0	0.7699	49.5	9
1909	DANDE LION	TAK34	望 月 誠	清 水	26.0	0.7699	38	12
2905	JACK TAR Ⅱ	TAK34	林 列 成	油 壺	26.0	0.7699	53	7

また、第4レースではサイドマークが流れてしまい、レース艇との追っかけっこで間髪浅いところ（それでも200m!）を見つけて打ち直した等、苦労話はつきない。そうした努力もあって、3週間延べ6日に渡ったシリーズに、遠来艇も含めて全艇が走り切ってくれたことは、このレースに対する参加艇の意欲が伺えて大変うれしかった。

結果は別紙の通り、関西の勇者〈TOGOⅦ〉が、関西勢のカップ奪回への熱い期待にこたえて見事総合優勝。全レースを1～3位でまとめ、オールラウンドな艇の性能とチームワークの良さが光った。2位には沖縄レース総合優勝の余勢を駆って〈サマーボーイ〉が入賞。微風のレース展開だったとはいえ、しばしば2トン勢をスクラッチでおびやかした走りっぷりは驚嘆であった。3位には関東の駿馬〈雲柱〉が入った。ボートスピードでは恐らく出場艇中No.1のポテンシャル

を持っていたと思われるが、第1レース、第4レースでのミスで墓穴を掘ってしまった。その他、目立たなかったが、常に中位より上に位置し、総合4位を獲得した〈つばくろ〉、そろそろ「古参」の仲間入りともいえる〈ロシナンテ〉の頑張り（総合5位）が目を引きいた。

何はともあれ、事故もなく無事シリーズが終わってホッとしている。来年は関西水域での開催となることが決まった。ホッとした気持ちと淋しい気持ちが入り混って複雑な心境ではある。関西の心のこもったもてなしを楽しみにして我々は、今度は純粹に参加者として再度のカップ奪回を目指したい。

最後に、種々の悪条件にもかかわらず、黙々とレースの運営をしてくれた安岡マリンの安岡氏と、〈青海波〉のクルーの方々、そして陸上で裏方を努めてくれた多くの方々にこの誌上を借りてお礼を述べさせていただきます、筆を置きます。

5月29日 スタート時刻 Aグループ12:15
Bグループ12:00

第32回大島レース成績表

帆走委員長山口彰夫

クラス 順位	セール 番号	艇 名	初 回 航	大 回 航	フィニッシュ タイム	所 要 時 間	T C F	修 正 時 間	総合 順位
(I)	2112	FUJI III	1705	0106	30日 9:32'38	76708	0.8575	65777	12
1	2872	摩利支天	1516	2035	5:24'38	61778	0.8516	52610	1
(III) 1	2035	CLARISSA	1804	0154	9:40'21	77121	0.7806	60201	7
	2751	BELLATRIX II	1721	0030	9:57'58	78178	0.8031	62785	10
(IV) ①	1900	龍 飛	1736	2332	8:12'46	71866	0.7448	53526	2
	1987	DOZN-A	1648	0410	11:24'39	83379	0.7468	62267	8
4	2212	衣 笠	—	—	9:49'41	77681	0.7540	58571	5
	2512	雪 風	1730	0250	11:38'17	84197	0.7489	63055	11
	2690	くろしお III	1700	0235	11:14'34	82774	0.7530	62329	9
	2713	CAVOK	1655	0230	10:8'06	78786	0.7530	59326	6
③	2853	TOPLINER	1719	0008	9:32'39	76709	0.7458	57210	4
②	2857	白 鯨	1630	2330	8:58'57	74637	0.7600	56724	3
	2931	風 小 僧	1700	—	9:32'48	76718	0.7620	DSQ	
	2976	WACEY			DNF				
※	3044	MRS MEDANSAE IV			9:46'10	78370	0.7458	87672	13
(V)	610	飛 車 角 II				DNF			
	1898	SEA TIGER	1757	0244	12:00'46	86446	0.7375	63754	13
	2234	桃 李 II	1730	0150	10:11'59	79919	0.7248	57925	8
④	2279	CHUBURINKO V	1641	0010	9:50'23	78623	0.7204	56640	6
	2371	DELPHINA	1736	0154	10:16'47	80207	0.7215	57869	7
	2600	KARASU	1700	2240	DNF				
	2677	GREAT PEOPLE	1725	0130	11:09'51	83391	0.7312	60975	10
	2707	SPRING	1740	0345	14:11'17	94277	0.7172	67615	14
	2772	KOMA I	1830	0125	11:21'21	84081	0.7269	61118	11
	2846	AKADEMY VI	1750	0237	11:21'53	84113	0.7343	61764	12
①	3001	EMILY II	1621	2156	6:11'15	65475	0.7343	48078	1
②	3002	SYLPHIDES III	1720	2345	8:13'17	72797	0.7354	53535	3
	2965	TSURUGI	1800	0220	10:59'55	82795	0.7269	60184	9
③	2970	POINCIANA	1709	2327	8:49'52	74992	0.7269	54512	4
(VI)	2167	TRACER	1725	0110	10:29'13	80953	0.6947	56238	5
①	2219	PEGASUS V	29 1725	29 2350	9:27'04	77224	0.6878	53115	2

※ 5%ペナルティー Bグループにてスタート、初出場、その他の事情により今回のみペナルティーとする



シドニーの街を後にセーリング



傍にディスマストした〈アポロ〉

シドニー湾の休日

〈そよかぜ〉オーナー 倉本昌治

いささか旧聞に属するとは思いますが、去る2月中～下旬、オーストラリアを社用にて旅していたおり、たまたま21日の日曜日をシドニーにて過ごすことになりました。

前日関係商社の駐在員の方よりゴルフに誘われましたが、何しろ40℃にならんという暑さと、実は会社より3回読んでおくと指示されていた150ページ余りもある英文経理・財務に関する本(!!)を持参していたため、エアコンの効いたホテルの部屋で読んでやろうと決心(実は約1/2しか読んでいませんでしたので、致し方なく)これを断りました。(大儀見さんには墜落したとしかられるかもしれませんが、ゴルフシューズ、手袋、それに帽子も持参していたのです。)

当日の朝、目を覚まし窓の外を見ると、眼下にシドニー湾が真夏の輝く太陽の下に広がっており、それに何と約10メートルの素晴らしい風が吹いているではありませんか!! 「ヤー、これがかの有名なシドニー湾か、ベタ風の夏の相模湾とは違うなあ。一体どこからこの風はくるのかなー?」と感心していると、机の上の電話のベルが鳴りました。受話器をとると「良い風が吹いていますよ! どうです、セーリングに行きませんか?」との申し出。先程の勉強してやろうとの固い決心はたちまち融けうせ、「いいですネー、行きましょう、行きましょう!!」と話に乗りました。

旧〈マステーナ〉2世(SK31)・現〈ラクラク〉 座っているのが宮崎氏



前回、ニューヨークで買ったデッキシューズを履き、キングス・ロード近くのホテルから、CYC(クルージング・ヨット・クラブ)の方に下って行く道すがら、若い友人に向かってさりげなく「どんなフネ?」と尋ねました。50に近付きつつある我が身を考えてとき、まさか恐ろしい18フッターではないだろうな、と思ったからです。「21フィートのクルーザーです」との答えにホッとしました。

クラブに着いて船に案内されてみますと、約30フィートはあります。それにスキッパーは若い日本人です。宮崎さんと紹介され、コックピットに上がりました。瞬間、アレ?……? ティラーの握り具合、ウインチの配列、ドッグハウスの形、何かピタッとくるものがあります。そこで宮崎さんに聞くと、それもそのはず、我が愛艇〈そよかぜ〉の姉妹艇、旧〈マステーナ〉Ⅱ世とのこと、驚きで唖然となりました。

宮崎さんは約2年前に日本を出、世界一周の帰路、ラダー・トラブル修理のためシドニーに滞在していたのです。そういえば、このフネはラダートラブルが予想されたため、確か補強工事が施されたはずですが、そのあたりまで懐かしく思い出されました。そうそう、それに機走が全くダメなもの昔のままでした。

当日は終日良い風に恵まれ、ヌーディストビーチの沖を通ったり、ほんのチョッピリ太平洋に出たり、オペラハウスの前を過ぎてハーバーブリッジをくぐったり、楽しく過しました。当然ビールやウイスキーの消費は大でありました。

宮崎さんは今ごろフィジーあたりで留っているのではないかと想像しますが、この機会を借りて今一度御礼申し上げます。 ボンボヤージュ(57/5/9)

オペラハウス、ハーバーブリッジを後に、中央が小生



船員法及び

船舶職員法の一部改正について

運輸省船員局

1. 改正された理由

昭和42年、英仏海峡において発生したタンカー〈トリキャニオン号〉の座礁による海洋汚染事故が起き、その原因は、全く運航上の誤りであり、船長の過失のみによって起こされたものと認められた。この事故がきっかけとなって、船員の質を向上させなければならないという世論が世界的に高まり、国際連合の専門機関である「政府間海事協議機関」(IMCO)において検討され、昭和53年に船員の知識や技能、当直の実施等に関する国際的な統一基準を定めた「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)が採択されました。

また、昭和40年代の半ばごろから、Mゼロ船等船舶における技術革新は急速に進展してきましたが、船員制度の方が甲・機・通の縦割りを基本とした明治以来の制度のままでは、こうした近代化された船舶の乗り組み体制としては適切な対応が図れなくなってきました。

一方、同じころから、日本海運の外国用船に対する依存の傾向が年々顕著になり、日本船員の職場である日本船舶が、次第に減少してきています。

こうした情勢に対処するため、技術革新に対応しつつ、日本船員が快適な労働環境の下で、その優秀な技能を発揮して意欲的に勤務することができるような新しい職務体制を確立するとともに、日本船員の運航する日本船舶の国際海運界における比重を増加させ、日本船員の職域を確保しようという目的で、船員制度近代化の作業が、昭和52年から続けられています。

わが国は、主要海運国として、海上における安全の増進を目的とするSTCW条約を早期に批准する必要がありますが、そのためには、その内容を日本の法律にとり入れなければなりません。また、船員制度の近代化を円滑に推進するためには、新しい制度を設ける等の措置をしなければなりません。

船員法および船舶職員法の改正は、このような理由によって行われたものです。

2. 船員法の改正のあらまし

- (1) 航海当直の実施に関して、次のような改正が行われました。
- ㊦ 航海当直の実施に関して、船長が守らなければならない事項を、省令、告示で定めることとなりました。

- ㊧ ばら積みの危険物等を積載している船舶は、停泊中も適切な航海当直を実施しなければならないこととなりました。

- (2) 船舶の設備等が一定の基準に適合した運輸大臣の指定する船舶においては、省令で定める特別の航海当直体制をとることができることとなりました。

- (3) 行政官庁は、外国船について、次のような監督を行うことができることとなりました。

- ㊦ 外国船が日本の領海または内水において、海難や海洋汚染等を起こした場合で、その船舶がSTCW条約に定められている基準に従って航海当直を実施していなかったと認められるときには、船長に対して、基準に従った航海当直を実施するための措置をとるべきことを通告すること。

- ㊧ ㊦の通告をしたにもかかわらず、なお基準に従った航海当直を実施するための措置がとられていない場合で、その船舶が航海を続けることが、人命や財産等に危険を生じさせたり、海洋環境の保全の障害になったりするおそれがあると認めるときには、その船舶の航行の停止を命じたり、差し止めたりすることができること。

- (4) 船舶所有者は、年齢や経験等に関して、一定の要件を備えた者以外の者を、甲板部または機関部の航海当直の職務を担当する部員として乗り組ませてはならないこととなりました。

- (5) 船舶所有者は、危険物等であるばら積みの液体貨物を輸送するタンカーには、危険物等の取り扱いに関する業務の経験等の一定の要件を備えた者以外の者を、船長その他一定の海員として乗り組ませてはならないこととなりました。

3. 船舶職員法の改正のあらまし

- (1) 条約の旗国主義に従って、外国人等に貸し付けられた日本船舶にも、船舶職員法が適用されることとなりました。

- (2) 設備等が一定の基準に適合した、いわゆる近代化船において、当直を中心とした職務を行う、新たな『運航士』という船舶職員が定められました。

- (3) 海技従事者(小型船舶操縦士を除く)の免許を受けるためには、国家試験に合格し、かつ、実技を中心とした一定の講習を修了することが必要になりました。

- (4) 海技資格を、1～6級海技士(航海)等条約の要

件を満たしたものに再編するとともに、免許には、乗船履歴に応じて行うことのできる船舶職員の職についての限定、及び、(2)の運航士の行う職務に対応した限定が行われることとなりました。

(5) 海技免状の有効期間が5年間と定められました。有効期間満了の際、身体適性、乗船履歴等が基準に達している場合には、更新することができます。なお、通信士の海技免状については、失効の特則が設けられています。

(6) 船舶所有者が、その船舶に船舶職員として乗りますべき海技従事者についての基準は、従来の法律の別表ではなく、政令において定められることとなりました。

また、海技従事者は、この政令で定められた乗組員基準が要求している資格を有し、かつ、有効な海技免状を持っていないければ、船舶職員としてその船舶に乗り組んではならないこととなりました。

(7) 運輸大臣は、日本の港にある外国船(条約に加入していない国の船舶を含む)については、次のような監督を行うことができることとなりました。

⑦ その船舶に乗り組んでいる船舶職員が、条約に定められている要件を満たしているかどうかを検査すること。

④ ⑦の検査の結果、その船舶に乗り組んでいる船舶職員が条約の要件を満たしていないと認められる場合には、その船舶の船長に対して、要件を満たしている者を乗り組ませるべきであることを通告すること。

⑦ ④の通告をしたにもかかわらず、なお要件を満たしている者を乗り組ませない場合で、その船舶が航行を続けることが人命や財産等に危険を生じさせたり、海洋環境の保全の障害になったりするおそれがあると認められるときには、その船舶の航行の停止を命じたり差し止めたりすることができること。

4. 海技免状の引き換え

海技免状については、5年ごとの更新制が導入されたことにより、現在使われている終身有効の海技免状を、更新制に合わせた新しい様式の海技免状に引き換えて頂く必要があります。これは、法律の施行から5年以内(四級小型船舶操縦士の資格の海技免状は10年以内)に行って頂くこととしております。

なお、具体的な引き換え方法については現在検討中であり、おって発表されますのでご注意ください。

電波航法システムとは

通信委員会

コンパス、六分儀によるヨットの航海も、近代化され、多くの航海計器を搭載されるようになった。昔ながらの航法が良いか、近代航法が良いか、人それぞれ経済性もあって賛否意見はあることだろう。

第二次大戦で連合軍がノルマンディー上陸作戦を決行した時に、秘密兵器として大きな効果を上げたデッカ双曲線航法は、以来、ロランA/C、オメガシステム、NNSSなどに発展し、現在の各種電波航法機器の発達は目ざましいものがある。

外国ではレースに使用も認められはじめています。NORCのレースに認めるかどうか、会員の意見もふまえ、ルールの変更などの手続きがありますが、これらの採否は別として、時化の海で、LOAの1/2の確度で船位が分かり、価格も60万円台のものが発表され、興味を持たれる方もおられると思います。これら双曲線電波航法機器を研究しておられる、鹿児島大学航海計器教室の田口一夫教授に機器の特長、カバーエリアなど参考になることを読者のために解説していただきます。

双曲線航法システムとは——概要——

鹿児島大学航海計器教室 田口一夫

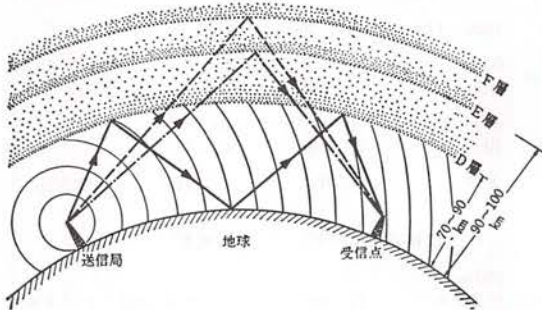
電波航法という定義は、電波によって船位を決めることをいうので、レーダとか方向探知機(DF)をも含むが、標題の双曲線航法が主たるものである。いずれも基本原理としては、①電波は直進し、②等速度で伝搬する……という特性を利用している。換言すれば伝搬時間×速度で距離がわかるし、直進するから方向が決まるし、また、送信局と船の間に直線を引くこと、すなわち最短距離となる。

ところが、実際の電波の伝搬は必ずしも上記の2原理のようではない。そこに誤差が生じるのである。電波の直進性は周波数の低いほど低下するから、これを防ぐにはマイクロ波という領域を使用する。テレビでご存知のように、VHFとUHF、いわゆる1-12チャンネルと12-64チャンネルの違いであって、サービスエリアの広さと映像の鮮明度の優劣はよく知られている。この原理を拡張し、海上で、しかも全世界的に使

用することには当然、より一層低い周波数を使うことになる。しかし直進性は悪くなる。

本文で取り上げるのは、レーダのような近距離航法を除いて、いわゆる双曲線航法のみにする。これら電波の伝搬の仕方は図1である。電波もラジオのように高周波数では直線で示すような形で伝搬するが、オメガのように電波の最下限の周波数は、少々違った伝搬をする。

図1 波長の違いによる伝搬様式



電波の伝搬特性によって決まる、方向と距離のいずれが測定しやすいか、測定精度が高いか？ 方向探知機の測定経験をお持ちの方は十分にご存知のように、方位測定とは相当に誤差があるものである。ことに遠距離で夜間の測定は、極言すれば東西か南北かがわかるとでもいえよう。これはレーダにおいても同様であって、距離の精度が格段によい。従って、伝搬時間を測定する航法が重視される。

とはいっても、電波の伝搬速度の 3×10^8 m/秒を正確に測るのは相当な技術レベルである。例えば1秒の100万分の1を1マイクロ秒 (μs) というが、 $1\mu s$ は距

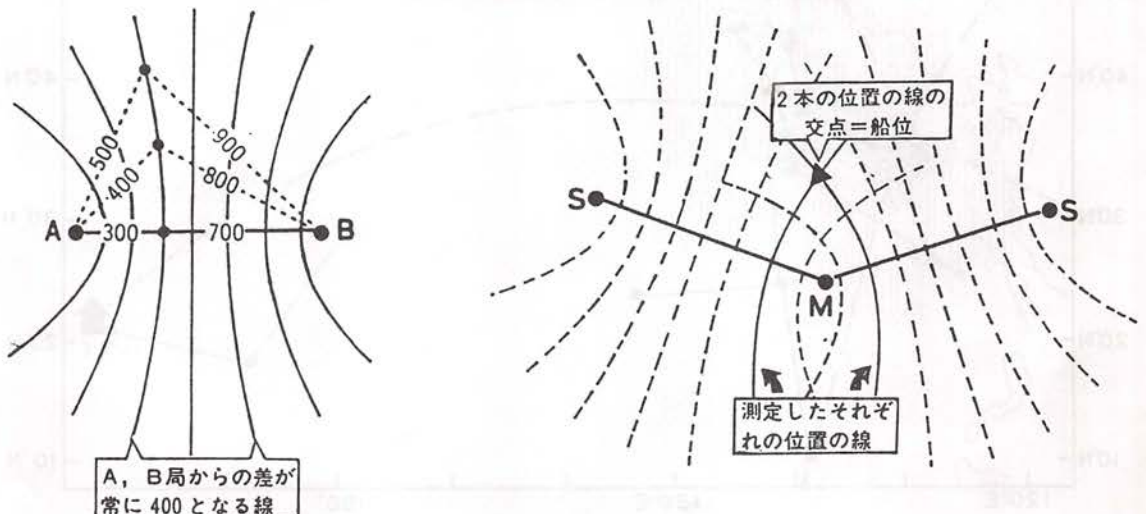
離で300 mに相当する。その物差しは正確で、しかも長期間その精度を維持することが必要となると、まあ300万円ぐらいの発振器になってくる。ある送信局の電波を港の中で受信してマークし、船が出港して300 m走れば $1\mu s$ と変化となるから、送信局から港までの距離に300 m加えた半径上に船がいることがわかる。このような測定のたびに海図上に円を描くなんて面倒で願ひ下げとゆきたい。

『双曲線』……こんな名前は昔学生の頃に耳にされたことでしょう。2定点から距離の差の等しい点の軌跡は双曲線をなす。図2のように2局、A、Bから同時に電波を出すと、A、Bを結ぶ線(基線)の真中では、同時に電波が到達するから、時間差は零であり、その零点は基線に直角で、直線で表される。しかしA局かB局のいずれかに少し寄ると、時間差の等しい点は双曲線になる。このことを式で表すと、ある船において電波到達時間を測る物差しの誤差が Δt とする。A、B両面からの到達時間はそれぞれ $(t_a + \Delta t)$ と $(t_b + \Delta t)$ となる。両者の時間差は $(t_a + \Delta t) - (t_b + \Delta t) = t_a - t_b$ であって、物差しの誤差は相殺される。

相殺されることが双曲線航法のミソなのである。物差しは電気という発振器であって、クォーツというデジタル時計の中に使われているものである。『時計の誤差は1月間で何秒です』といわれるのは、発振器の安定度(精度というより、この言葉の方が正しい)のお値段の違いである。安定度を1けた上げるには、値段も1けた高くなるとは常識である。ところが上式の Δt の誤差が相殺されるなら、安い発振器で十分であり、そのために双曲線航法が実用化できるようになった。

船におかれた双曲線航法受信機は、自動的にある数字を表示(デジタル式)、あるいは値を読み取る(アナログ式)。一方、海図にはあらかじめ計算した(伝搬速度

図2 双曲線の構成と双曲線による船位決定



を一定として) 双曲線を印刷しておく。読み取った数字に相当する双曲線を見つけ、2本以上の双曲線の交点が船の位置となる。(図2b)

現在、我が国近海で使用されている双曲線航法は、ロランA、ロランC、デッカ、オメガであって、その使用範囲の概要は図3に示し、また、表1にはNNSS(海軍航行衛星システム)も加えて仕様の概要をあげた。ここで十分注意して頂きたいのは、精度と範囲である。これらの数字は概略値であって、決して一定不変なものではない。例えば境界線のように明確に区切られたものではない。それは電波の特性によるから、ラジオを聴く時でも次第に音が弱くなってゆくのと同じで、聞こえる音の強さは個人差となって表される。

いってみれば、精度と範囲は互いに相い反する関係にある。精度を高めたいなら、局から近い範囲で我慢するし、遠距離で使いたいなら、少々精度が悪くても仕

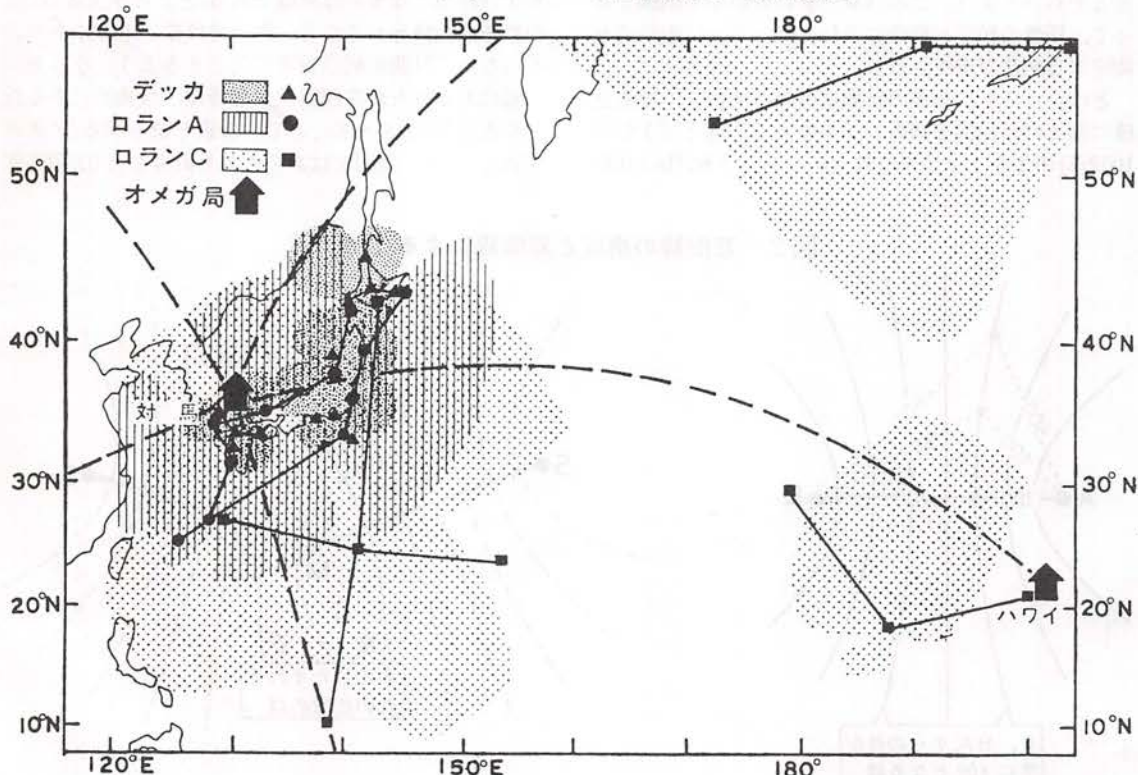
方がない。値段と性能みたいなものである。よく尋ねられることは、「このシステムは使えますか」。どのような使い方をするかわからないのに、答えなんかデキルカ! 大洋中にある瀬付きの魚を釣るのと、マグロのような回遊魚を縄で釣るのでは、土台から位置に対する感覚が違うのである。それを表1に出してある精度と範囲を同じ次元で考えるとところに問題がある。

表1 実用双曲線システムの概要

	ロランA※	ロランC	デッカ	オメガ	NNSS
伝搬範囲(海里)	300-700	1000-1200	200-300	7000	全世界
精度(海里): 夜	1/4-5	0.1-5	0.2-2	1.0	0.1~0.3
: 昼	1/4-5△	0.1-5△	0.2-2△	2.0	0.1~0.3
送信出力(kw)	100	400-3000	0.7	10	—
周波数	2 MHz	100 kHz	70-130 kHz	10 kHz	—
周波数帯域幅(kHz) (ITUによる)	±25	±10	±5 Hz	±2.5 Hz	400 MHz
距離差測定方式	パルス	パルス/位相差	位相差	位相差	パルス
パルス幅	45 us	250 us	—	—	—
距離差標示方式	CRT像	デジタル	指針	デジタル/記録	デジタル
信号追尾方式	手動	自動	自動	自動	自動
使用可能海域	日本近海	北太平洋 北大西洋	欧州・日本・ 南アなど	全世界	全世界

※外国では1980年12月までにほとんどの局が廃止された。△地表波のみ受信する場合

図3 西太平洋における双曲線航法の使用範囲



さらに同じようなことであるが、船位とは、①いつでも、②どこでも、求まることが最も望ましい。そのためには、電波が常に受信できねばならない。換言すれば電波の到達範囲にあるか、船に電波の発信体が近づいてくれば、この条件は満たせない。前者は双曲線航法であるし、後者はNNSSである。使用目的によってシステムを選ぶべきであることを強調したいが、すべてについてオールマイティーと思われているように、その差が案外と認識されていない。

各航法システムの実際

前章において、双曲線航法の概説を述べたが、測定精度を高め、範囲を拡大するために、電波の質について種々の意見があつて、それらが各システムの使われる理由である。この問題は双曲線航法の最も重要なことであるが、電波伝搬の特性やらエレキのことがでてきて、もうたくさんといわれるので省くことにする。詳細を知りたい方は小著「最新航法システム（海文堂出版）」を見て頂きたい。

双曲線航法の上記の問題点は、電波の伝搬する様式にある。すなわち図1に示したように、電離層に反射して伝搬する電波を空間波といい、短波のように地球の裏側まで到達するが、これは通信だから使用できる。航法の基本は伝搬時間を測定することであるから、不安定な電離層を使ったのでは、距離は伸びても精度は悪い。これに対して、地表面に沿って伝わるのを地表波という。空間波に比べると短い距離を伝搬するが安定なために精度は高い。

到来時間の測定には、パルス方式と位相方式がある。前者は測定が容易（正確な表現ではないが、表現を簡単にするために使う）であつて、空間波と地表波の判別が可能である。位相方式は地表波のみ受信していれば、測定精度をかなり高めることができるが、遠距離になると空間波が混入するため精度が著しく低下する。

1. ロラン A (表2)

現在最も普及していて、漁船の装備台数が約2万5千台と推定できる。価格も、定価60万円台からで、小型軽量化が進み、手のひらに乗せることができるほどである。使用範囲が比較的狭いのと（これも相対的なものだが）、精密測位には不適の声がある。しかし、一

般の小型船ではこれで十分と思うが……。

本システムの完成したのが第二次大戦中のため、種々の点で古くなってしまい、ことに送信局の運用が手動であるため多くの経費を要する。そこでロラン網の大部分を運営していた米国は、全局を廃止して、ロランC局に替えてしまった。従つて、我が国のロランA網しか使用できない。我が国でも、デッカ局はロランA局の代替えとして建設されたいきさつがあるので、海上保安庁は廃局を希望している。そのため、時々廃局のニュースが流れる。一方、利用する方からみれば、十分な性能を持ち、しかも安価であつて2万台をこす実績からみれば廃局する理由は何もない。

ともあれ、ヨットとか小型漁船にとって、我が国近傍における最適なシステムと推奨したい。性能的に文句をいえばいくらでもあるが、価格性能比を考えればこれに勝るものはない。ただ、遠距離で使う時には空間波を受信することがある。ブラウン管方式の古い型の受信機ではその波形を見ていれば容易に発見できるが、新しいデジタル型では数字しか示されないののでいわゆるノウハウである信号のユラギというか、位置の精度を評価できるものがない。航海者としては表れた数字を盲信しないようにすべきである。

2. ロラン C

ロランAシステムの使用範囲の拡大と、精度の向上を企図して開発されたが、当初は両目的とも達成できないほど評判倒れのものであつた。しかし設計思想がコンピュータを用いることを基礎にしていたので、ロランA・デッカよりは、はるかに優れた性能を発揮するようになった。このため、米国の水域に入る船はロランCの強制装備を要求されることもある。

我が国近海では硫黄島に主局を置き、沖縄、北海道、マークス、ヤップ島と、まるで十字架のように局が配置されている。この配置では、日本海、東支那海方面では船位決定が困難または不可能ことが多い。幸いにも1980年に韓国チエンができたために、上述の問題の海域でも使えるようになった。漁船は一斉にロランC受信機を装備するに到っている。

ロランCは使用範囲も広く、精度も高いため、ロランAには強敵である。しかも既述のようにコンピュータを用いるのが楽なこともあつて価格も安い。問題点は海域によっては受信し難いところがあることである。1000浬を超えると昼間でも空間波が入るために、地表波を対象に考えていた計算とか性能からみて誤差が生じる。

より重要なことは、このシステムが米国コースト・ガードの設置したものであつて、年2〜3回停止したり、局が移動したりして、通常の使用が不能になる。このため信頼度の点からロランAを手放さない船も多い。付言すると、ロランCとNNSS（後述）は米国の運用であるから、海上保安庁に照会しても返答は得られない。もう一つの点は、表1に示すようにデッカと周

表2 双曲線航法受信機の一例 (昭57.1)

	ロラン A	ロラン C*	オ メ ガ	デ ッ カ	NNSS
寸法 (cm)	8×21×28	24×13×28	9×21×30	27×32×42	14×27×40
重量 (kg)	4	4	5	25	10
電源 (DC)	10~35	11~40	18~35	18~40	18~32
電力 (W)	15	15	15	80	レンタル
価格 (万円)	75	70	100	330	レンタル
型 名	JNA-510	LR-757	JLA-104	JLE-3550	MS-5A

各社の製品をとり上げた。*印は緯度、経度表示付

波数が大変近いために、デッカ信号の干渉を受ける。メーカではデッカ局ごとの干渉防止装置(フィルター)を付加しているが、デッカ電波は冬期に予想外によく伝搬し、鹿児島でも北海道、東北、関東とすべての局が受信できることを最近2カ年間の測定で確かめている。すなわちフィルターはすべて必要になる。

このようなことから、デッカの干渉防止能力が重要な点である。それには十分な経験あるメーカを選ぶべきである。また、緯度、経度表示のオプションのある場合は、20万円ぐらい高くなるであろう。

3. デッカ

このシステムの特長は、地表波の安定している範囲ではかなり高精度の位置が得られることである。伝搬範囲が狭く、夜間に空間波が入ると誤差が大きくなる。また、我が国沿岸を完全にデッカ・チエンがカバーしていないために、位置決定が不十分のことがある。現在、北陸チエンを建設中であって59年頃に完工し、続いて南九州チエンに取りかかると予想されているから、数年後には、我が国はデッカ・チエンでほとんどカバーされる。

デッカ受信機はセナー(株)のレンタルで使用されていることも他システムとの大きい違いである。漁船では高精度の点と、指示が時計の針の様式であるため、その利点を巧みに使用して大きい成果をあげている。

4. オメガ

電波として最も低い9-14 kHzを使用し、8つの送信局で全世界をカバーしようとしている最終航法システムである。ところが、オーストラリア局の完成が5年近くも遅れてしまい、ようやくこの夏か初秋にオン・エアとなる。測定精度は昼間と夜間で異なるが、それぞれ1-3 哩ぐらいに収まる。航洋船舶とか一般漁船でも十分な値と考えている。1975年に対馬局が完成し、海上ではあげてオメガ・ブームに浸った。この風潮を危険として筆者は警告をした(というのは“オメガ航法システム”を刊行して、ブームの本家と思われていたからである)。

ところが、2-3年のうちにNNSSに取って代わられてしまった。それは、我が国から最も近いハワイ局信号にサイクル・ジャンプという現象がみられ、8 哩-10 哩の誤差となるからである。筆者の6年間の測定からこの発生は、①我が国の西方に向かい増加し、南方では急激に増加することが分かった。ベーリング海などでは無発生で、精度1 哩であり、疑っていた商船の連中も信じるようになった(3 往復実験をした)。②この発生は太陽の静かな時、すなわち黒点数と逆比例することが分かった(現在は黒点が多く、活発のためのジャンプは少ないが、1975年当時は大変多くみられた)。

以上の問題は、オーストラリア局が開局すると90%は解決できる。また、オメガの長短所を見究めないうちに見捨てられたのだが、一部漁船及び最近では商船

が再認識するに到っている。筆者はリバイバルされることを確信している。それは、ロラン航法が定着するまで10年間はかかったことを思い出しているからである。オメガは少々勉強を必要とするもののため、日時がかかると思うが、それこそ、航法の基本的要件である“いつでも、どこでも”を十分に満足させ、しかも安価というのは、オメガ以外には見当たらない。

表2にあげたオメガ受信機は2世代の初の受信機といえる。以前の受信機は重量25kgぐらいで、消費電力40-80Wであったから、ヨットには少々無理と思えた。ところが、この機器なら問題なく使用可能であろう。これはすべてデジタルで自動化されているから、素人には最適といい得るが、専門の立場からはかなり文句もある。しかし一般的にはこうした機器が必要であろう。

5. NNSS (衛星航法)

このシステムは今まで述べてきた双曲線と異なり、地上局でなく、衛星が送信局と同じ役割をしている。といっても詳しく述べるには専門的すぎるので要約する。

この衛星は地球の周りを南北方向に107分で回っているが、その間に地球は約27度自転しているのだから、結果的には、軌道は27度分だけ西にずれてゆく。自然のお星様と同様に、衛星が回ってこなくては船位は決められない。しかも軌道は極を通っているから、子午線と同じように軌道の間隔は極に近いほど狭くなる。反対に赤道では最も広いから、衛星の電波を受信できる時間間隔も長くなり、船位決定ができない。これらのことを考えて、最適の軌道間隔を保たせるようにしているが、天体間の引力などの影響が働いて、軌道は次第にずれてゆき、時には団子のように衛星が飛来するが、時には数時間も受信できないこともある。それが赤道なら一層間隔が広くなり、このために船の信頼を失った。

しかし、洋上において現在得られる船位精度では本衛星航法の右に出るものはない。従って海洋作業の各船では専ら本航法によっているが、精度を得るのにはジャイロ・コンパスと高精度のログが必要である。システムはこれらの支援によって成り立つが、価格もそれに相応してくる。これらの説明がないまま多くの漁船に本システムが装備され、傘型アンテナがナウな姿として漁港を色彩していた。ところが今ではそのアンテナ用のマストのみが残っている姿を見いだすのは何ともやりきれない思いである。過剰投資の積った負債が中小漁船の首を締めている。話は横にそれだが、以上のように、多くの関連装置を必要とするNNSSは、ヨットのような超小型船(?)にはなじみのないものであろう。

以上、思いつくままに言いたい放題、切り捨てご免の電波航法を南の端より述べさせて頂きました。ご意見、ご質問あれば喜んでお受けします。

太平洋選手権レース壮行会

7月15日夕刻6時30分より、船舶振興ビル10階で、パンナムクリッパー・太平洋選手権レース派遣選手団を一堂に集めて結団式・壮行会が開かれた。今回は、日本から4チーム12ハイと、特別参加艇2ハイ、計14艇もの参加があり、(太平洋に日本あり)の意気を見せようという熱気で盛り上がった。

この会には、名誉団長・笹川良一氏、団長・石原慎太郎NORC会長なども出席し、多数のオーナー、クルーは互いに健闘を誓い合った。

太平洋選手権レース派遣選手団一覧

名誉団長・笹川良一 / 団長・石原慎太郎 / 総監督・山崎達光 / 補佐・高村孝 / 顧問・大儀見薫

NORCクラブチーム (キャプテン・武田勝彦)

〈とびうめ〉才田忠利(TAK 39), 〈KAZU〉有田一郎(DOU 42), 〈摩利支天〉武田勝彦(TAK 44)

ナショナルチーム (キャプテン・松田栄夫)

◎ブルーチーム (キャプテン・佐々木研一)

〈TOGOⅦ〉山田東吾(HOL 41), 〈コテルテル〉山口照雄(KIH 42), 〈雲柱〉佐々木研一(YOK 41)

◎ホワイトチーム (キャプテン・並木茂士)



壮行会風景

〈月光V〉並木茂士(FRE 42), 〈BIG APPLE〉松田栄夫(HOL 44), 〈KAZU〉有田一郎(DOU 42)

◎レッドチーム (キャプテン・幸村至峻)

〈つばくろ〉幸村至峻(YAM34R), 〈LAZY ALBATOROSS〉律村重孝(TAK 40), 〈SUN BIRDV〉山崎達光(S&S 54)

個別参加艇

〈スーパーウィッチ〉小池久雄(YAM41), 〈プッシーキャッツ〉岩井良浩(チャーター)

1981年 SLOCUM賞 Gerry Spiess に

シングルハンド・セーラー、Gerry Spiessが、彼の10ftの船〈ヤンキー・ガール〉で1981年中頃、太平洋を一人で渡り、Slocum Societyの最高の賞である1981年SLOCUM賞を受賞した。同Societyの最近開かれたマニュアル・ミーティングでの発表の中で、Societyのセクレタリー、Neal T. Walker氏は、Spiessがなし遂げたこの困難な航海について述べた。

Spiessの初めての長い航海は、17ftのスループ、〈ヤンキー・ドゥードゥル〉で故郷ミネソタからミシシッピ川をニューオーリンズまで下る、というものだった。次に彼は、メキシコ湾の横断に挑み、パナマ運河を渡って南アメリカの西海岸を下り、エクアドルまで行ってそこで船を売った。Spiessは次に、よく見かけるあるフォルクスワーゲンと大して変わらない10ftのスループ、〈ヤンキー・ガール〉を造った。荒れる北大西洋を安全に渡るぎりぎりの大きさにデザインされたこの船とSpiessは、バージニア・ビーチを1979年6月1日出航し、イギリスのFalmouthに向かった。54日後、3,500マイルの航海を終えて、彼らは到着し、彼の船は大西洋を西から東に渡った最も小さな船となった。

それから2年後、Spiessはカリフォルニアのロング・ビーチを出航、ハワイのホノルルに向かった。これは

彼の太平洋横断の第1レグだった。この航海は34日かかった。彼の次の寄港地は、海に浮かぶ長さ10マイルの点、Fanning島だった。この1,150マイルの航海に彼は18日費やした。途中で彼は4.5馬力の船外機のために40ガロンのガソリンを買い込み、赤道無風帯の横断にそなえた。Fanningから1,200マイル離れたアメリカ領サモアまではさらに17日かかった。このレグで、彼は30ノットの向かい風とたたかっている。4日間休んで、彼は730マイル離れたフィジーへと向かった。この航海と、次のこれも730マイルのフィジーからニューカレドニアのヌメアまでの航海に、それぞれ9日ずつかかった。ヌメアを出た直後、彼は最初の24時間で何と109マイルも走り、2日後には暴風と、これまで見たこともないような雷雨にみまわれて、ヒープ・ツーしている。嵐がおさまリ、彼はオーストラリアのシドニーまでの航海を急ぎ、最後の260マイルをたった2日で走って、この7,800マイルの航海を終えた。

SLOCUM賞は、Slocum Societyによって、定期的にその年の“最も注目すべきシングルハンドの大洋横断航海”に対して贈られる。前回の受賞者は、1978年、女性で初めて一人で世界一周航海をした、Krystyna Chojnowska Liskiewiczだった。



6月13日(日)第2回室津一博多レースをもって82年度上半期のレーススケジュールも無事終了することが出来てホッとしています。今年は、フリート活動を活発にということから、インショア、オリンピックコースを主体としているため、エントリー数が飛躍的に増えたことは大変嬉しいことですが、本来のクルーザーのレースの厳しさといったものが、今ひとつ……という感じがします。そういったなかで、〈マリエ〉、〈マヤ〉そして〈ウイズウイズ〉の沖縄—東京レース出場、〈飛梅〉のパンナムクリッパーレース出場と、一段とスケールが大きくなってきていることは、大変喜ばしいことです。これからも、どしどし海外レースに、また本部主催レースにと、出場されるよう希望します。

さて、来年のアリランレースですが、前に何度か申しましたように、エントリーの資格のひとつとして、今年のレース出場回数も考慮に入れるつもりです。後期のレースにも奮って参加して下さい。

また、今年の11月頃、年間スケジュールとは別に、「大原杯レース」を予定しております。玄海支部の生みの親である前支部長大原敦先生の功績を長くたえ、先生の辞任の際のお言葉にもありましたように、「外洋の感激は、外洋でしか味わうことが出来ません。我々のクラブは外洋帆走協会なのです。玄海灘を帆走しましょう！そして世界の海を渡りましょう！」と、この趣旨に基づき新しく設けられるレースです。詳細は後日お知らせ致します。

後期も安全を合言葉に、充実したヨットイングライフを楽しもうではありませんか。

玄海支部帆走委員長 末松 明

6月13日(日) 1300

82年度上半期レース表彰式。表彰式に合わせて開店したクラブハウス2階の「ヨットイングハウス・オド」には、室津一博多レース第2位の〈ストーミー・ペトラル〉をはじめ、室津フリートの皆さん、また、はるばる鹿児島から来復された南九州フリートキャプテン池田時也氏と〈ウイズ・ウイズ〉の方達も久し振りに

顔を見せて下さった。

6月26日(日) 1900

「ヨットイングハウス・オド」にて第3回パンナムクリッパー出場の〈飛梅〉号の壮行会が行われた。往復路の無事回航と、上位入賞を祈って乾杯。先の沖縄—東京レースに、小戸から初出場し、無事故完走した〈マリエ〉のスキッパー平島氏に「また、行きたいでしょう？」と聞いたら「行きますとも」と頼もしい返事がはね返ってきた。(そうです！ 外洋へ出ましょう！ 外洋へ！)

●NORC 玄海支部支部長、その他役員の移動。

玄海支部発足以来6年間の長い間、支部長として御活躍下さった大原敦先生が、前期をもって辞任され、新支部長に、福元征四郎氏〈アポロニア〉が選ばれた。

「コンスタントにレースに出場出来なくなったら、支部長の座をおりる」と、前々からおっしゃっていた大原先生だったが、やはり言葉通り、若い福元先生にゆずられた。支部長としての重責から逃れ、フリーになられた今、気が向いた時に、クルージングに、レースに、ハッスルして頂きたいと思う。

玄海支部広報 片倉静江

NORC 玄海支部役員 (1982~1984)

支部長	福元征四郎〈アポロニア〉新任
副支部長	林 基〈ホンキートンク〉
総務委員長	光安 威尚〈祐盛〉新任
帆走委員長	末松 明〈バンガード〉
広報委員長	堀田総八郎〈エスペランサ〉
計測委員長	斉藤 彰〈ホンキートンク〉
安全委員長	有吉 伸二〈レディ K〉新任
海事委員長	田中 昭愛〈山笠〉
泊地対策委員長	伊達健太郎〈レディバード〉新任
無線委員長	冬至 克也〈アポロニア〉新任
玄海フリート	木下隆一郎〈ジグザグ〉
西海フリート	早川 伴徳〈ピーターパンⅢ〉
室津フリート	岩井 貞雄〈寿宝〉
南九州フリート	池田 時也〈ドモンジョ〉
監 事	児島浩一郎〈マルコV〉
監 事	大原 敦〈ジグザグ〉新任

ヨットイングハウス・オドにて

左：池田時也氏，右：福元征四郎氏



第6回ポイントレース(第2回室津〜博多レース)

6/12〜13

82年度上半期ポイントレース成績表

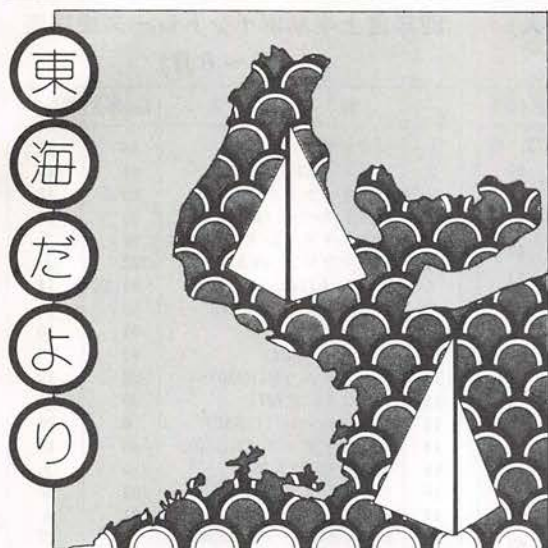
(1月〜6月)

着順	艇名	所要時間	T.C.F.	修正時間	順位	ポイント
1	飛 梅	14:55:20	0.8022	11:58:14	1	72, 75
2	ストーミーベトラル	16:20:10	0.7333	11:58:45	2	69
3	鳴海屋丸	16:55:24	0.7333	12:24:35	3	66
4	サクラ	17:07:00	0.7815	13:22:36	18	27
5	レディK	17:08:15	0.7290	12:29:35	6	57
6	マリエ	17:09:08	0.7921	13:33:07	19	24
7	ノンビリア	17:16:40	0.7509	12:58:25	16	33
8	プリンプリン	17:18:05	0.7489	12:57:25	14	39
9	玄 鳥	17:22:50	0.7364	12:47:56	12	45
10	Dr. ヒロ	17:34:52	0.7364	12:56:48	13	42
11	G.B.	17:38:14	0.7375	13:00:26	17	30
12	エスメラルダ	17:39:05	0.7237	12:46:27	11	48
13	ピクニック	17:42:40	0.7083	12:32:41	8	54
14	アリアケ	17:54:36	0.7237	12:57:41	15	36
15	ホットスパー	17:55:00	0.7630	13:40:13	20	21
16	スナイパー	18:01:43	0.6890	12:05:18	4	63
17	南 風	18:02:44	0.6890	12:26:00	5	60
18	サムライ	18:22:05	0.7600	13:57:35	21	18
19	カピテース	18:35:29	0.6866	12:45:53	10	51
	ZIG ZAG	RET.				
	巖 流	RET.				
	寿 宝	RET.				
20%ベナ	アポロニア	17:28:37	0.7237	12:38:53	14	39
ルティ	ピーターパン	18:05:03	0.6924	12:31:17	12	45

艇名	総合得点	総合順位
ジグザグ (F38)	36	21
マリエ (ED 1TON)	91	11
ホンキートンク (J24)	88.5	12
ホットスパー (F920)	55	16
玄鳥エキスプレス (ED30)	97	7
プリンプリン (YA33)	122	③
マンタ (J24)	81.25	14
ネオアンタレス (F727)	50	17
アポロニア (J24)	92	10
アリアケ (J24)	93	9
カラコルム (DOU30)	38	20
アルフィ (F727)	30	22
ブルームーン (GS30)	6	26
ワイルドダック (ED30)	45	19
鳴海屋丸 (YA30)	126	②
カピテース (SOL28)	103	5
ピクニック (YA25)	121	4
レディバード (DOU30)	4	27
マヤ (DOU33)	13	25
Dr. ヒロ (ED30)	80	15
G.B. (HOL30)	97	8
テクニシャン (ED30)	17.25	24
レディK (NAK30)	100.25	6
ピーターパン (YA26)	83	13
ゲッタウェイ (YA25)	25	23
飛梅 (TAK40)	142.5	①
エスメラルダ (DOU30)	48	18
トムキャット (YA30)	1	29
オットセイ (SPL27)	2	28

前期ポイントレース成績表(1982年 1月〜6月)

艇名	第1回ポイント		第2回ポイント		第3回ポイント(12マイル)(3月)				第4回ポイント(12マイル)(4月)				第5回ポイント		第6回室津		総合	総合
	(10マイル)(1月)		(10マイル)(2月)		第1レース		第2レース		第1レース		第2レース		(5月)		(6月)		得点	順位
ジグザグ (F38)	14	5	10	10	13	5	15	1	D.N.F.	1	13	9	RET.	2	RET.	3	36	21
マリエ (EDION)	2	17	4	16	10	8	12	4	16	6	6	16	—	—	19	24	91	11
ホンキートンク (J24)	1	18.25	3	17	5	13	1	15.25	12	10	7	15	—	—	—	—	88	12
ホットスパー (F920)	9	10	16	4	17	1	11	5	11	11	D.N.F.	1	RET.	2	20	21	55	16
玄鳥EXP (ED30)	4	15	5	15	16	2	10	6	18	4	14	8	RET.	2	12	45	97	7
プリンプリン (YA33)	7	12	2	18	4	14	2	14	3	19	18	4	RET.	2	14	39	122	③
マンタ (J24)	6	13	1	19.25	2	16	3	13	D.N.F.	1	5	17	RET.	2	—	—	81.25	14
ネオアンタレス (F727)	5	14	RET.	1	—	—	—	—	6	16	3	19	—	—	—	—	50	17
アポロニア (J24)	10	9	9	11	11	7	4	12	D.N.F.	1	11	11	RET.	2	14	39	92	10
アリアケ (J24)	11	8	12	8	8	10	9	7	7	15	15	7	RET.	2	15	36	93	9
カラコルム (DOU30)	12	7	15	5	12	6	8	8	17	5	17	5	RET.	2	—	—	38	20
アルフィ (F727)	3	16	6	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	22
ブルームーン (GS30)	13	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	26
ワイルドダック (ED30)	17	2	17	3	6	12	6	10	5	17	D.N.F.	1	—	—	—	—	45	19
鳴海屋丸 (YA30)	15	4	—	—	—	—	—	—	10	12	10	12	2.00	32	3	66	126	②
カピテース(ソレイユ28m)	8	11	14	6	7	11	7	9	15	7	16	6	RET.	2	10	51	103	5
ピクニック (YA25P)	16	3	8	12	3	15	13	3	4	18	8	14	RET.	2	8	54	121	4
レディバード(DOU30)	18	1	—	—	15	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	27
マヤ (DOU33)	—	—	7	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	25
Dr. ヒロ(デュボア30)	—	—	11	9	14	4	14	2	14	8	9	13	RET.	2	13	42	80	15
G.B. (HOL30)	—	—	13	7	9	9	5	11	13	9	RET.	1	3.00	30	17	30	97	8
テクニシャン (ED30)	—	—	—	—	1	17.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.25	24
レディK (NAK30)	—	—	—	—	—	—	—	—	1	21.25	2	20	RET.	2	6	57	100.25	6
ピーターパン (YA26)	—	—	—	—	—	—	—	—	2	20	4	18	—	—	12	45	83	13
ゲッタウェイ (YA25)	—	—	—	—	—	—	—	—	9	13	12	10	RET.	2	—	—	25	23
飛梅 (TAK40)	—	—	—	—	—	—	—	—	8	14	1	21.25	1.00	34	1	72	142.5	①
エスメラルダ (DOU30)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	48	48	18
トムキャット (YA30)	—	—	RET.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	29
オットセイ(スプレnder-27)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	RET.	2	—	—	2	28



伊勢湾合同レース

初夏、名古屋港において

NORC東海支部 杉山正義

その数約40隻、今回の伊勢湾合同レース（5月29日、前夜祭30日）に参加すべく大きく成長したヨットが名古屋港に集まってきた。折からの夕陽を浴びて港内をセーリング中（体験乗船・機帆走）の各艇の間をすり抜け、真一文字に旧中央埠頭を目指す最終の梯队、船尾にはためく三角旗は四日市のクラブ旗であろうか……それは私にとって心をゆきぶられる感動的な情景であった。思えば20余年前、産業の成長にともない、名古屋港周辺の埋め立てや拡張により、海を奪われた小さなヨット達は、それぞれ小さな群れを作って南下し、もはやここに姿を現すことはないと思われていたからである。

確かに過去において「ヨットを名港に」という動きはあった。しかし、その活動状況を考え合わせて個人的な願望にとどまり、組織的な動きに至らなかったのが実情である。今回は、はからずも名古屋港管理組合の了承の下、第四管区海上保安本部の許可と「市民に親しまれる……会」の推進により、わずか一日であったが、我が国重要港湾第一級の中心埠頭を使用してのレース企画となり、私は「商売人が表面に出ることを恐れながらも」地元にいる者として一通りの役割を演じなければならぬ破目になった。

まず前夜祭を行うガーデン埠頭を中心に、計画の推進役である管理組合の大橋さんとともに交通艇〈あつ

た〉により港内を一巡、ツボキヨット南側堀川防潮水門北の一角を先発入港艇の泊地とした。大前提であるガーデン埠頭は当日の入港の艇にあてた。それとともに、風波の条件を考えて予備の泊地として、近くの舄（はしけ）だまり及びその北方一州町の発電所岩壁、更には夜間の入港不案内を考慮して、金城埠頭先端のポンドを回航の中継泊地とした。また、必要なら本船ブイ使用の了解も得た。こうして大まかに定めたものの、実際には不備が多く、ただただ天候に恵まれることを祈っていたのが本音である。また、レースの前日に行われる地元子ども達のヨット体験乗艇については、私の一存で予定者に講習会を実施したものの、どれほど母子達に効果があるのか不安があったので、前々日ぐらいには要約した注意事項と知識をプリントして各自に配布することにした。しかし、日が迫まるにつれ心配なのは、乗艇の細目プログラムで空白のまま経過したことである。そうこうするうち、この点について支部長の小林さんの助けが頂け、当日は艇長の方々と打ち合わせが出来、手順よく進行出来た。全艇順風のなか、機帆走で子ども達に「素晴らしいセーリングのプレゼント」が出来た時には正直いってホットしたし、また感謝の気持ちでいっぱいであった。

参加艇及び体験乗船の艇の方々、小林さん、林さん、管理組合の大橋さん（郷里の弟さんの訃報のなか、想像を越えた御苦勞だったと思う）、上原さん本当にありがとうございました。母子達に代わり厚く御礼申します。

さて私が参画し得たのは、前夜祭の終了時までだが、今回のレース等で色々な不備、不満があったことは否めないと思うが、それはまたの機会の宿題として、名古屋へヨットを入れるというのは、実に画期的な出来事だったと思うのである。一寸私見を申し述べると、先頃私は小さな舟で堀川から一寸こぎ出してみた。ちょうど日曜日でもあり、山崎川口から南は船一隻ない原っぱ（風の海）が広がって霞んでいたのだ。私は無性に腹が立ってきて、こんなに広い場を近くに持ちながらどうして「原始力」を持つこの舟をただただこぐことでのみしか使用出来ないのか、実に不合理なばかばかしさだ、と感じたのだ。

港則法はいったい何んなのだらうか。海を一般の人達から遠ざけ、忘れさせるために存在するわけではあるまい。港湾の機能を円滑にし、産業の優先誠に結構。しかし岩壁荷役が大半を占めるようになり、停泊する船が少なくなった昨今の港内の状況変化は、誰の目にも歴然なのである。加えて近年月に1～2回港湾作業の休日が定められている。であるとしたら、陸上の日曜遊歩道の如くこれら港則の運用については、もっと実情に即した納得出来るものにしてくれたって不都合あるまい、と私は考えた。実はこのことこそが最も大きな課題の一つだと思うのだが、如何がなものであろうか……。

最後に、ヨット参集日の前後は、折悪しく赤潮の発生で汚れた海となりましたが、ふだんは魚が群れ泳ぐ「碧い」海の名古屋港になっていることをお知らせしておきます。

伊勢湾合同レースに

またまたファートホーム

水野平和

今回のレースメンバーのうち、オーナーの榊原嘉男氏、クルー竹内、服部、水野、以上4名は成人男子ですが、この4名以外に、小学生と中学生各一名、そして女の子4名が乗り込み、レースに参加した。

スタートが10分延びて、1110スタートに変わり、私たちはスターボでラインの中央からスタートしました。コースがポートで一本なので、すぐにタックしました。私たちのスタートは少し遅れたものの、他艇の影響を受けない位置でした。下の前方には〈ナチ〉、上には〈朝鳥〉、〈コルセア〉、〈カレラ〉など、大型艇は好スタートでした。コースが一本でスピードの勝負でしたので、セールトリムに専念しました。

以前の〈エピック〉では、クロスの走りはピーターソン2トンの〈ナチ〉に、角度もスピードも劣っていました。

しかし、マイラーセールを使うようになってから、角度、スピードともに好調になったようです。

このようなわけで〈エピック〉は、沖縄レース、黒船カップ、そして今回の伊勢湾合同レースと、ファーストホームは3回目です。クルー一同この記録を続けるため、〈エピック〉の持つポテンシャルを引き出すよう努力するつもりです。

伊勢湾合同レース成績表

57. 6. 3

レース委員長 関 幸

クラス	SAIL No	艇 名	TYPE	差順	フィニッシュ タイム	所要時間	T. C. F	修正時間	総 合 順位	クラス 順位
A	2312	ナカレ	CH 42	3	12:39'22"	1:29'22"	0.8283	1:14'01"	7	3
	2210	ビキュリアン	HOL 39	2	12:38'33"	1:28'33"	0.8212	1:12'43"	3	
	225	朝丸	VAN 39	1	12:36'14"	1:26'14"	0.8050	1:09'25"	1	
	2477	朝丸	DUB 37				0.7815		10	2
	2339	丸玉	DOU 37	6	12:47'41"	1:37'41"	0.7806	1:16'15"	2	
	2410	ルセ	KIH 37	4	12:40'28"	1:30'28"	0.7901	1:11'28"	9	
	2332	ミール	HOL 33	7	12:48'24"	1:38'24"	0.7620	1:14'58"	8	
	2870	ミール	NAK 33	5	12:47'32"	1:37'32"	0.7610	1:14'13"	26	
	2921	モザ	VAN	24	13:13'07"	2:03'07"	0.7458	1:31'49"		
B	2927	ハリアー	NAK 295	18	13:05'47"	1:55'47"	0.7280	1:24'17"	22	3
	2580	メグ	DOU 30	23	13:13'06"	2:03'06"	0.7280	1:29'37"	25	
	2765	オセニッド	NAK 295	10	12:55'05"	1:45'05"	0.7280	1:16'30"	12	
	1432	クワン	DOU 30	11	12:55'34"	1:45'34"	0.7280	1:16'51"	13	2
	3012	ちあふ	Y 30 S	8	12:50'45"	1:40'45"	0.7280	1:13'20"	4	
	3054	ラビー	Y 30 S	9	12:51'24"	1:41'24"	0.7280	1:13'49"	6	
	3086	ばつか	GS 30	19	13:07'15"	1:57'15"	0.7269	1:25'13"	24	
	2831	セイリュ	Y 30 C	15	13:04'45"	1:54'45"	0.7237	1:23'02"	18	
	2429	富羊	NIC 30	13	12:57'41"	1:47'41"	0.7215	1:17'41"	14	
C	3073	桃青	SPL 27	28	13:24'56"	2:14'56"	0.7061	1:35'16"	29	3
	2092	シルバーク	TAK 26	29	13:25'37"	2:15'37"	0.6936	1:34'03"	28	
	3025	グッドタイミング	SOL 26	27	13:24'45"	2:14'45"	0.6924	1:33'18"	27	
	2943	スーパーユキレディー	Y 26 S	14	13:00'43"	1:50'43"	0.6901	1:16'24"	11	2
	2989	ジミニ	Y 26 S	16	13:05'24"	1:55'24"	0.6901	1:19'38"	15	
	2454	ミッキーマウス	Y 26 S	17	13:05'40"	1:55'40"	0.6901	1:19'49"	16	
	3216	ゼログ	Y 24	25	13:13'25"	2:03'25"	0.6878	1:24'53"	23	
	1975	ウイング	Y 24	30	13:36'51"	2:26'51"	0.6878	1:41'00"	30	
	3016	赤とんぼ	NAK 24	21	13:11'05"	2:01'05"	0.6878	1:23'16"	20	1
	2736	飛鳥	PAP 26	12	12:57'12"	1:47'12"	0.6878	1:13'43"	5	
	1481	ハミングバード	HOL 26	22	13:11'21"	2:01'21"	0.6878	1:23'27"	21	
	2996	ケリー	OC 25	26	13:14'12"	2:04'12"	0.6866	1:23'16"	19	
	1634	翔	KQ	31	13:43'38"	2:33'38"	0.6819	1:44'45"	31	
	2214	メルキュール	OC 25	20	13:09'02"	1:59'02"	0.6807	1:21'01"	17	3
		キャットスル	OC 22	37	14:00'50"	2:50'50"	0.6783	1:55'52"	37	
	2472	シースナイパー	CNL 25	38	14:12'12"	3:02'12"	0.6783	2:03'35"	38	
		キャンディキャンディ	TQL 24	35	13:51'55"	2:41'55"	0.6783	1:49'49"	36	
	2556	COCO Palm	Y 21	33	13:50'02"	2:40'02"	0.6662	1:46'36"	33	
		コレ	Y 21 S	32	13:49'03"	2:39'03"	0.6662	1:45'57"	32	1
		レディーバード	リマンド X550	36	13:52'50"	2:42'50"	0.6600	1:47'28"	35	
	2863	童夢			13:50'40"	2:40'40"	0.6662	1:47'02"	34	

チビっ子体験乗艇

伊勢湾合同レースの前日に行われた地元子供達のヨット体験乗艇に参加した名古屋市立西築地小学校のみなさんの手記を紹介します。

1年 渡辺聖人

たのしみにしていたヨットにのれた。おもしろかった。たむらさんがよってもどした。スズキさんがこわくなってなきだしたので、かえることにした。ぼくたちがいちばんだった。ぼくはまだのりたかった。

3年 田村典子

町内の子ども会でヨットに乗せてもらうようになりました。いろいろヨットに乗るための注意のお話にいて、ふくそうや、もっていくものなどの話を聞きました。いく日がいへん楽しみでした。私は生まれてはじめてヨットに乗ることができました。海は大きくて、深いし、とてもこわい気持ちがしていましたが、本当に乗ってみると、ヨットのおじさんたちがいるし、すこしもこわくありませんでした。海はとてもきたなかった。ヨットがゆらゆらしてこわかった。気持ちが悪くなってげぼをはいちゃいました。そしたらおじさんがスピードをおとしてくれたので、すこし気分がよくなった。乗っている人たちにわたしはめいわくかけて、「悪いなあ」と思った。わたしのせいでおじさんたちはもどってくれた。わたしはなんだかはずかしいです。おじさんたちがしんせつにしてくれてとてもうれしい。

海ではたらいっている人は、どんなしごとをしているのかな。きおつけてはたらいてほしいです。

4年 井口かよ

子ども会の人たちとヨットに乗りました。わたしは、はじめて船に乗りました。乗る前はなんだか、こわいような、うれしいような、気持ちで、落ち着きませんでした。わたしは、いよいよ乗る番がきました。内田まり子さんと、そのほか4人で乗りこみました。

すこし走り出してから、クルーのおじさんたちがほをはりました。はじめの方は風が弱かったけど、後になると風が強くなって、ヨットがま横みたいになんめになったり、すべり台の変わりにもなったりして、おもしろかった。

男子は、だいたい色のうきぶくろを体につけて乗っていました。ヨットの部屋の中には、おしれや、ベッドや、水道や、おかしがあってびっくりしました。また、強い風の時には新しいヨットに乗りたいです。

6年 花井康浩

5月29日に〈モシタイ〉というヨットに、ヨット体験乗船でのせてもらった。ヨットのことは本や図かんなどで少しは知っていたが、とてもよくいろいろなことがわかった。いろいろな計器があって、方位じしんや水平ぎなどがあった。のせてもらったときには最高20度ぐらいまでかたむいた。でも目もりは50度ぐらいまであった。20度でもだいぶかたむいていると思ったのに、50度もかたむくなんてすごかたむくのだなと思った。速度は5ノットぐらいまででたけれど、メーターはもっとあるので、速いときには、ふだん自動車が走っている速度よりも早いのだなと思った。

中のように少し見せてもらったけれど、料理などをするとこもふつうの家と同じようになっていた。

マストも思っていたときよりもだいぶ高かった。それから帆の方向をかえるとき、後ろの帆をかえるときは重ならなくてそのまま動かせるけれど、前の帆をかえるとき重なりやすいような感じで、どういうふうにやるのかなと思っていたら、大型船のいかりをまきあげるような物の小さな物が両がわにあって、それにまきつけたりしてやっていた。

ほかにもいろいろなものがあったてよくわかったし、とても楽しくやれてうれしかった。

みんなで記念撮影



ヨット乗りって力があるんだなあ





カメラに向かってVサイン

熊野レース成績表

スタート 6/19 18:15 タイムリミット 6/20 18:00

艇名	セーラー No.	T.C.F		回航 時間		所要時間		着 順	修正時間	総合 順位
		h	m	h	m	h	m			
VIND 7	2558	0.8354		3:25		19:20:02		1	16:08:02	5
美濃	2080	0.8177		4:25		21:11:07		4	17:19:23	6
HELIOS V	1190			5:40					D.N.F	
NOAH V	2923	0.7343		4:22		20:59:02		3	15:24:30	3
OCEANID EXPRESS	2765								D.N.F	
長良	3022	0.7269		4:12		20:43:56		2	15:04:12	1
SUPER LUCY	2418	0.7215		4:24		21:12:00		5	15:17:44	2
飛島	3016	0.6878		5:50		23:00:28		6	15:49:29	4

'82 NORC夏まつり

海事思想普及委員会・安全委員会

日時 9月4日(土) 1300~1600

場所 江ノ島ヨットハーバー

内容 安全フェスティバルと夏まつり

(ライフラフト, 信号火炎, 人工呼吸法の実
演デモンストレーション, 安全備品の展示)

主催 (社)日本外洋帆走協会

入場 無料

なお、当日は小網代~江ノ島間の親善レース(賞品
多数・参加無料)とビアパーティー(一人千円)が
ありますので奮ってご参加下さい。

スタート 9月4日 1000小網代沖

エントリー申し込み 当日海上受付

問い合わせ先 (社)日本外洋帆走協会

ちびっ子にヨット下敷

海事思想普及委員会

海事思想をちびっ子から育もう
と、児童を対象にしたヨットの体
験試乗会がこれまでに各支部、フ
リートで開催されてきております。

その代表例として、「帆船に親
しむ会」(東京・神奈川), 肢体不
自由児の「体験乗艇会」(神奈川県藤
沢市), 施設収容児の「体験サー
リング」(神奈川県葉山町), 小学生の
「体験航海」(三重県鳥羽市), 「ち
びっ子カップヨットレース」(神奈
川県三浦市, 静岡県下田市) など
があります。

このような催事の折に、参加児
童にNORCとして何か記念になる
物を配りたいとの声も多く聞かれ、
当委員会ではヨットイラスト説明入
りの「下敷き」を製作いたしました。



当委員会の予算も限られており、
製作費は協賛会社に負担してもら
い、その見かえりとして片面を協
賛社の広告面として提供いたしま
した。

この企画の趣旨に賛同され、費
用を負担していただいた、日産自
動車、麒麟麦酒、カルビーの各社
に、この誌面を借りて厚くお礼申
上げます。

なお、この「ヨット下敷き」は、
今年度分として3000枚用意いたし
ましたので、各支部、フリートで
ちびっ子イベントを開催の際には
是非ご活用下さい。(無料で提供し
ます)

お申込みは本部事務局まで。

第9回 江ノ島～清水レース成績表

クラス 順位	セーラー 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
I	2112	FUJI III	FRE 46	10日 21:31"	10:00:51	4	86451	0.8575	74131	20
III	2035	CLARISSA III	DOU 37	10日 23:00"	D.N.F	—	—	0.7806	—	—
	2455	MARGE	DUB 37	10日 21:38"	11:07:35	12	90455	0.7863	71124	18
IV	1900	TAPPI III	DOU 33	10日 22:24"	10:57:06	10	89826	0.7448	66902	13
	1909	DANDE LION	TAK 34	10日 21:12"	9:12:36	2	83556	0.7689	64246	③
	2212	KINUGASA	WAT 34	10日 21:52"	9:07:26	1	83246	0.7540	62767	①
	2512	YUKIKAZE III	Y 33	10日 23:00"	10:26:35	7	87995	0.7489	65899	9
	2620	SEA HELL VI	DOU 34	10日 22:00"	10:20:15	6	87615	0.7550	66149	11
	2640	SEIKAIHA	NAK 33	10日 22:00"	10:15:14	5	87314	0.7570	66096	10
	2857	HAKUGEI III	IKE 34	10日 21:25"	10:00:05	3	86405	0.7600	65667	7
	3083	SONNBLUME	VAN 30	10日 22:45"	11:53:06	17	93186	0.7570	70541	17
	3087	POU DE MER	YAM 30	10日 23:30"	10:34:38	8	88478	0.7396	65438	5
V	1910	SERABI III	DOU 30	10日 22:55"	11:16:42	13	91002	0.7290	66340	12
	2182	KELONIA	DOU 30	10日 23:23"	10:38:59	9	88739	0.7258	64406	4
	2221	AZUSA	DOU 30	—	D.N.F	—	—	0.7226	—	—
	2240	WANDERER	DNU 30	11日 01:05"	13:29:18	20	98958	0.7269	71932	19
	2677	GREAT PEOPLE	NIC 30	10日 23:06"	10:57:54	11	89874	0.7312	65715	8
	2954	ALPHA	NAK 295	10日 22:31"	11:30:22	15	91822	0.7343	67424	14
	2772	KOMA I	NAK 295	10日 23:10"	12:03:03	18	93783	0.7269	68170	15
	3059	MAYU III	U 28	10日 22:32"	11:26:12	14	91572	0.7161	65574	6
	2963	OOHKA	TAK 27	10日 22:30"	12:10:18	19	94218	0.7258	68383	16
	2279	CHUBURINKO V	DOU 30	—	D.N.S	—	—	0.7204	—	—
VI	2167	TRACER	PAP 26	10日 23:45"	11:32:14	16	91934	0.6947	63866	②

近畿北陸支部 春季シリーズ成績表

S57/6/20

クラス	SAIL No.	艇 名	艇 種	T.C.F	春季シリーズ 15Mレース						得 点	順 位
					順	所要時間	所要秒	修正時間	修正順	点		
I	2300	YOU V	NAK 33	0.7610	1	3:25:35	12,335	9,386.9	1	3 ^{1.5} / ₄	14 ^{3.5} / ₄	1
	2355	KUMBHIRA	YAM 33	0.7530	2	3:28:57	12,537	9,553.2	2	1.5	10 ² / ₄	2
	2377	SUEKO	NAK 33	0.7620	2	3:28:57	12,537	9,553.2	2	1.5	10	3
II	1786	POW RIVER II	NOU 30	0.7183	5	3:31:14	12,674	9,188.9	4	7.5	38.5	2
	1793	TINKLE TICK	GS 30	0.7258	2	3:25:50	12,350	9,068.6	2	10.5	20.5	5
	1955	ひよっこ 3	TAK 31	0.7343	4	3:31:00	12,660	9,188.6	3	9	48 ³ / ₄	1
	2022	めるへん	N 300	0.7258	6	3:37:04	13,024	9,452.8	6	4.5	19.5	7
	2064	風小僧	DOU 30	0.7258	6	3:37:04	13,024	9,452.8	6	4.5	19.5	7
	2068	FROG V	N 300	0.7215	7	3:30:27	12,627	9,205.1	5	6	36 ² / ₄	3
	2077	FLEUR BLEUE-Z	TAK 31	0.7290	3	3:30:27	12,627	9,205.1	5	6	36 ² / ₄	3
	2443	ANDALUCIA V	N 300	0.7237	7	3:37:08	13,028	9,539.1	7	3	17	8
	2449	PELL MELL	NAK 295	0.7312	7	3:37:08	13,028	9,539.1	7	3	17	8
	2484	飛 龍	NAK 295	0.7322	7	3:37:08	13,028	9,539.1	7	3	17	8
	2683	RIVAGE	N 300	0.7269	7	3:37:08	13,028	9,539.1	7	3	17	8
	2744	流 星	NIC 30	0.7333	7	3:37:08	13,028	9,539.1	7	3	17	8
	3051	PENELOPE II	DOB 30	0.7343	1	3:23:49	12,229	8,979.8	1	12 ^{1.5} / ₄	12 ^{1.5} / ₄	10
III	1773	TRACER	ECU 26	0.6831	1	3:35:32	12,932	8,894.6	1	3 ^{1.5} / ₄	20 ^{2.5} / ₄	1
	2847	ストロベリー	YAM 26S	0.6878	2	3:58:03	14,283	9,823.8	2	1.5	9.5	2
	2959	フィディリア	※0.6878	2	3:58:03	14,283	9,823.8	9,823.8	2	1.5	9.5	2
	3090	ハヤテ	DNS									
		SCOOT									4	4



NORC 協会ニュース

帆走委員会からのお知らせ

各支部代議員会などを通じ、会員各位からの様々な要望が寄せられています。とくにレースに結びつくと考えられる下記の事項についてお答えします。

なお、帆走委員会ですでに結論が出たもの、まだ討議続行中のもの、また当委員だけでは解決が困難で、枠を広げた検討を要するものなど、問題の処理も様々であり、それらはそれぞれの項目でふれることにしました。

レースの表彰式は、レースの終わった直後に、とのお話しが以然として強く出されていたようです。

これは当然な要求で、帆走委員会としても、レースそのものとレース直後のアフターパーティーは対のようなもので、余韻の消えた頃の表彰式では、レース自体の楽しさもそこなうと思っています。ただ、関東支部に限っていえば、レース直後のパーティー会場設定の問題、とくに全参加艇を集結させて舳る水面が得られない現実が大きく災いして、思うように運べていません。

それでも本年度に入ってから、担当フリートの努力もあり、アフターパーティーが続けて催され、5月の大島レースでは優勝カップもその日のうちに手渡しが出来ました。今後のレースも同様に続けられるよう頑張りたいと思っています。

これに関連して、カップ類は、連絡あり次第すみやかに返還をお願いしたいという、事務局からの要望を伝えておきます。

本年度の沖縄～東京レース表彰式で、事務局の周到な下準備にもかかわらず、しかるべき艇へのカップがひとつ、ついに渡せなかったというハプニングが生じました。持ち回りカップは、そこに自艇と自己の名を刻み、あらたな勝者へ手渡すことが先人の最大の栄誉だと思います。よろしく御配慮のほどを。

レース運営をプロにまかせたら、との御意見がありました。

関東支部では、〇〇レースは〇〇フリート、□□レースは□□フリートの担当という形で、構成9フリートが、年間1ないし2の支部主催レースを受け持ち、フリートに所属する艇が交替でその任務を努めるシステムになっています。

ところが、いつもレースに参加するだけでなく、たまにはコミッティーとしてレース全般を眺めるのめかけがえのない勉強——という大義名分は、やはり説得力に乏しく、本来の順送りをパスされる艇が圧倒的に多くて、コミッティー業務は特定の篤志家(?)には

なはだしく片寄ってしまっているのが実情です。

したがって、見るに見かねての御意見のようで、早速、営業ペースでの試算をさせていただきましたが、現行ペースの数倍にのぼる経費が必要という結果が出ました。はからずも現在のレース運営は、ボランティアの精神で辛うじて支えられていることをあらためて認識させられ、これでは何かにつけて敬遠する艇が多いのも無理もないとの声が委員から出たほどでした。

とはいえ、理想的なレース運営のあり方が、予算措置だけですべて片づくとは思えず、この件に関してはいまだ討議続行中です。いいアイデアがありましたらぜひお知らせ下さい。参考にさせていただきます。

レース前のスキッパーミーティングが、最近乱れているのではないかと、との御指摘をいただきました。

確かにその傾向が見られるようです。いうまでもなく、艇長会議である限りは、艇長出席が原則であって艇の一員がともかく顔を出しさえすればいいというものではありません。しかし絶対に艇長でなければならぬと定めて、艇長不出席の場合は即失格、あるいはペナルティーともゆかず、委員会では対策として次のような方法を講じることに決めました。

やむを得ない事情で艇長が出席出来ない艇は、「代理人が艇長会議の内容を確実に責任を持って艇長に伝えるという書式にサインをし、この艇の艇長は、フィニッシュ後すみやかに、必要事項の連絡を間違いなく受けたことを、書式でもってコミッティーに届けなくてはならない」とします。

それぞれの書式のフォームは委員会で作成し、用意します。準備が出来次第、実施の予定です。

いささか煩雑なきらいもありますが、艇長会議へ焦点を合わせた海上保安庁からの要請も決してまれではなく、それだけでなくひとつのケジメとして、この程度は受け入れて頂きたいと思っています。

フィニッシュ後の各種のチェックが、このところ行われていないけれども、との御質問がありました。

これは、結果的なコミッティー要員の絶対数不足だけからで、とくに他意はありません。今後は安全委員会だけでなく、計測委員会にも協力をお願いして、セキュリティチェックはもちろん、簡単なアコモデーションチェックも含めて、積極的に行いたいと考えています。

なお、各種チェックで万一問題が生じると、その処理がコミッティーサイドの大変な負担になります。当該艇にしても後味が悪いはずで、常に定められた約束事にはフェアに対処して、レースにのぞまれるよう、お願いします。

ミニトクラスの活動領域を拡大して欲しい。具体的には、鳥羽レースに参加したいのだが、との要望が寄せられました。

ミニトンのカテゴリーで呼ばれているLOA21～23の実体は、今のところ確実にとらえていませんが、供給

元であるメーカーサイドの話をトータルすると、信じ難い数にのぼっているようです。

これらの艇へ声をかけ、また、これらの艇から先のような声に応えるのは、我々の当然の責務だと思います。ただし、例の船検のランク及びORCとNORC安全規定のカテゴリーから、ミニトンクラスの位置付けが現在まで必ずしも明解でなかったのは否めません。デイセーラーと割り切るか、それともワンオーバーナイト程度は容認するか、あらためて論議が繰り返され、相変わらず簡単には結論が出なかったのですが、大勢は、シーマンシップの原則に基づき、選択の一切は艇自体に委ねて、こちらサイドは、いわゆる受け皿だけに徹しようというところに落ち着きそうです。

対応が後手に回り、誠に申し訳ないと思いますが、今シーズンは準備期間とし、来期は鳥羽レースだけでなく、他のレースも含めて、ミニトンの参加出来る舞台を広げる方向で進みたいと思います。

電波航法機器の解放を求める声が数多く出されていたようです。

この課題は、決して新たなことではなく、すでに数年前からくすぶっていて、イエスにしてもノーにしても、双方ともにそれなりのもっともな主張があり、簡単には論議が納まらない、大変な難題です。

誰れにでも簡単に扱えて、それにもかかわらず実用上の誤差はゼロに等しい、エレクトロナビゲーション機器は、今までの外洋レースの性格を当然に一変させます。結局のところ、この変わり方を好むか好まないかが問題の焦点となり、大勢の人が外洋レースに参加するという、確固たる共通因子があるにしても、そこに何を求めるか、この意識の差は、皆、同じであるはずがなく、これが二者択一の形で表現された場合は、どちらも正しいといわざるを得ません。

つきつめる最後は、ひとつの技術の発達か、ひとつの手段を間違いなく過去に押しやり、失うことを意味していて、これをいかに考えるかなどという、はなはだ形而上的でおそろしい命題にまでぶちあたることになります。それだけに、RORCを囲むヨーロッパ勢は、いまだにクローズ、片やCCAを中心にしたアメリカは、すでにオープンと、世界的にみても大きな流れが二つあるのだと思います。

しかしながら、6月上旬に開かれた関東支部帆走委員会では、難しい方向を意図的に避け、実利的な面のみで論議を進め、全員の賛成でひとつの結論を得ました。——最近、この種の機器は大幅に価格を下げていて、中でもロランCの新製品は、SSB 2M帯通信機やビッグボートのセーラー一枚に近いコストを見せ、公平な普及への障害は著しく低減したと考えられる。したがってORC-カテゴリー1を適用されるロングオフショアレースには、その航海の安全をさらに支える手段として、ロランCの使用を認めたい——ということをやす。

先般の理事会にももちろん答申しましたが、審議未了、

次回で継続審議との状況になっています。

帆走委員会としては、何も早急な結論を求めて問題提起したわけではなく、この種の航法機器の使用を禁じている、NORC外洋レース規則第10条11項に、現在も会員の総意が正しく反映されているか否か、これをまずよく知りたいがためにほかになりません。

繰り返しますが、会員各位の、そのような機器は使いたくない、またそれならば使ってみたいという、どちらにしろ多数の意見で定めるのが、論議をややこしくせずにすむ、唯一の方法と思います。

次回の理事会は9月に予定され、あまり時間はありませんが、この件に関しても各位の御見解を数多く寄せられますようお願いいたします。逐次整理の上、オフショア誌上にて紹介させていただきます。宛先は事務局内本部帆走委員会、あるいはオフショア編集委員会どちらでも結構です。 文責・広報担当 服部一良 追加

かねてからの懸案事項であった、年間ポイント制復活を、秋季からの関東支部主催レースでテスト的に行います。

対象は、9月の大島・初島レース、三宅島レース、10月の神子元島レース、及び11月の小網代カップレースの計4本です。

各レースごとの得点系数は全部同じで、得点は、参加艇数の増減は不問にして、どのレースでもトップは50点プラス5点、2位は49点、3位は48点と、以下1点刻みとします。

参加艇ごとの得点集計は、ベストの3レースの合計とし、いわゆる捨てレースをひとつつくりました。

以上の規定で今回は行い、経過を参考にして来シーズンに備えたいと思います。

お知らせ

先月号の各専門委員の紹介のうちルール委員及び関東支部フリートキャプテンを次の通り改正します。

ルール委員 (新)

尾崎博司 〒116 東京都荒川区西日暮里6-23-6

☎03-800-7871(自、会)

関東支部フリートキャプテン 葉山 (旧：山口彰夫)

松本富士也 〒222 横浜市港北区篠原台町38-1

☎045-401-2445

OFFSHORE 第89号 昭和57年 8月15日発行

毎月 1回15日発行

昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可

1部定価200円 (郵送料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 株式会社 廣済堂