

Offshore 10 1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 91/300円

昭和57年10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3回クリッパーカップヨットシリーズ
総合優勝の（飛梅）
撮影：添畑薫 / 提供：舵社

第3回クリッパーカップ ヨットシリーズ レポートその①

〈飛梅〉の総合優勝、〈スパーウィッチ〉の同6位、〈雲柱〉の同8位……。これらは、間違いなく衝撃的なニュースであった。

すでに伝説さえまわりついている数々の名艇を含み、8カ国から集まった75艇が競った、その結果なのである。

全国版の新聞でいちやく報道され、さらに一般のマスコミ誌にも、〈飛梅〉などの雄姿が登場したことから、この価置は、すでに社会的な評価を得たといえる。

ただし、この〈コンテッサⅡ〉の果敢なチャレンジからちょうど20年目、はじめての栄冠を、一過性に終わらせず今後につなげるためには、あらたな課題が生

じているのも事実である。

例えば〈飛梅〉のこうむった「ケース」は、追うものの立場と追われるものの立場とは、あからさまに異なることを痛烈に教えてくれている。

このことをもちろん含めて、各方面からの幅広いレポートを特集として続けてお送りしたい。

今回は、〈飛梅〉のオーナースキッパー、才田忠利氏、及び〈飛梅〉のケースに関して、計測委員長、林賢之輔両氏のそれぞれのコメントをお送りする。次回は、〈飛梅〉のデザイナーである高井理氏のコメント、〈飛梅〉のケースの全過程報告、及び参加全艇へのアンケートを基にした報告などを予定している。

〈飛梅〉総合優勝！

8月7日から22日にかけて、ハワイ沖で行なわれた第3回クリッパーカップレースには世界8カ国から75艇が参加。日本からも12艇が参加して覇を競いましたが、NORC玄海支部所属の〈飛梅〉(高井39呎)が初参加で見事総合優勝を飾りました。以下は同艇のオーナー兼、艇長、才田忠利氏(37)の寄稿です。

※

■パナナム・カパー建造のいきさつ

1980年にサンフランシスコで開かれた「J-24」の北米選手権に、福岡から大挙11名のセーラーが参加したときだった、今回の〈飛梅〉のパートオーナーである上野昇氏(35)と「うんこれなら我々の技量も世界に通用する、ひとつ、ハワイのクリッパーカップに出場したいものだ」と話しあった。そして81年、「J-24」の会合のとき、40ftの〈光〉が売りに出ている話があり、2人でシーボニアまで足をのばしたのが引金となって、急速にパナナム出場への話が具体化していった。

シーボニアで会った東レの伊東氏の勧めもあって、「つくりましょうか」と見えを張ったのが運の尽き、いや運の付き始め。当初は「2500万は出してやる。」というスポンサーの話もあり、建造へGOとなった次第である。

ところがである、好事魔多しとはよく言ったもの、

この出資の話が口約束でつぶれ、私も上野氏も途方にくれ、一時は建造をあきらめていたところ、玄海支部の大石恭稔氏(36)が自分も参加しようということになり、ここに長い苦しいパナナムへの道を進まざるをえなくなった。

■新艇建造へ

新艇は私の持船だった〈プライドメアリー〉建造時のサービスが完全だった東レに、ゼネラルコンダクターを、設計は同じく高井理氏に、ビルダーは〈光〉で実績のあるブルーウォーターの木村氏とフジヨットのコンビであった。資金的にいきづまった私達3人は、自分達の船はもちろん、BMWやアウディーなどの愛車も売り払い、建造費に当てるハメになってしまった。この窮状を察してか、設計料無料、管理費タダ、そしてディーラーの東レもマージンなしで行こう、という事になった。本当に皆さんの好意と熱意がクリッパーレースへと合成されていったわけである。

■出場クルーは手弁当

さて、5月のはじめ完成し、名前も福岡県にちなんだ〈飛梅〉と命名。信心深い我々3人は太宰府天満宮に優勝祈願。西高辻宮司さんに〈飛梅〉の揮毫をしてもらった。

しかし、最大のネックはクルーの問題で、我々貧乏オーナーではオーナーサプライは始めっからダメで、NORCの玄海支部の広報紙で手弁当の参加をお願いしたり、小戸のハーバーを見渡して、“この人は、”という人を各個にくどいて集めるハメになった。こうして集まったのは私どもを含め16名。各自30万円の遠征費を出しての参加であった。中には親父が社長、息子が社員で、1カ月に近い休暇はやれんと、深刻な親子ゲンカのあげく、勘当同様にして参加したクルーもいた。

■回航はシェイクダウン

回航は6月26日発。4人のクルーですることになり、小戸を出発、八丈からハワイラムラインのコースをとることになった。出港して7日目、台風マガイの低気圧につかまり、左舷のロアーシュラウドのTフックがとび、急視、銚子へ入るといふ無線が入る。部品をそろえた我々が待つ銚子へ入港してきたのが7月6日。レース期日までに回航が間に合うか？ということで積荷に軽油を200ℓ追加。レースまであと1カ月。祈るような気持ちで送り出す。以後、高性能リグを持つ福岡市内のハム、手嶋春義氏宅へ、夜も昼もワッチのため“いりびたり”ということになった。

■クラスEで5位内、優勝もありうる！

そうこうして7月29日に着いた〈飛梅〉にあわせ、我々がハワイに飛んだのはレース3日前。早速一同乗り込みハワイ沖へと出る。

その時ちょうど、豪チームの〈SZECHWAN〉という、〈飛梅〉と同じレーティングの艇が出ていった。その先にはレーティングが上の〈HITCH・HIKER〉もいる。我々はこの〈セージュアン〉を目標に走ることにする。何しろ玄海支部には〈飛梅〉と同じぐらいの船がなく、我々がどれだけ走れるのか見当もついでいなかったので、初めての好敵手（ライバル）だ（後々この船が我々を苦しめることになった）。5分ぐらい遅れて前2艇を追い始める。しばらくして1パイがベア、我々はそれが〈ヒッチハイカー〉と思い、〈セージュアン〉を更に追いあげる。しばらくあって〈セージュアン〉がベアする、と何とそれは〈ヒッチハイカー〉だった。“むむむ！この走りならいけるぞ！”高井氏設計のこの船はすごいポテンシャルを持っていると分かったのは、この時が始めてだった。

後はノーミスと徹底した整備だけだ。私はここで徹底してこのレースに賭けることを決心した。あとは運があればクラスE優勝も狙える！

■レース海面に東風が吹いた！

第1レースは27マイルのオリンピックレース。いつものハワイ沖は10m/s前後の風でおだやかなはずだ。ハワイの気象に合わせた〈飛梅〉も10~13m/sの風に合わせた設計だ。ところが今年はどうだろう……。ハ



総合優勝の〈飛梅〉

リケーンの影響で、30~50ノットの強風というより裂風だ。波はといえば、玄界灘の荒波より少々波長がある。風方位は東。〈飛梅〉には東風がつきものだ。

第1レーススタート。アメリカの〈シェナンドー〉レーティング(30ft)との競争となる。早くもブローチングや、マストトラブル艇が出はじめる。我が〈飛梅〉はというと、断然早い。上マークでは早くもD級のシンガリに追いつく。“うん〈飛梅〉は強風に強いパイ、高井さん！”他艇が2ポンリーフの時、我々は1ポンリーフでいい。2回目の上りではD級の間まで追いあげ、フィニッシュ時には10分前スタートのC級の後の方ぐらいにまで追いあげた。ここでE級1位、〈シェナンドー〉が2位となる。

■修理は完璧に！

ハーバーに帰ってからが一仕事。疲れたクルーに整備が終わるまでは“休むことはならん”と檣をとばし、マストトップに登らせて、傷んだ箇所は徹底的に修理、少しでもほつれたハリヤードはただちに交換。ここまできて、もう“金に糸目はつけられない！”“つまりらぬトラブルでリタイアは許されない！”と不安なところは徹底してマーク。回航時に破損したTフックもタングに変更した。

この辺りまで各国チームはもちろん、日本チームも〈飛梅〉はフロック程度にしか思われていず、僅か〈雲柱〉の佐々木オーナーが、お祝いを言いに来艇されたのみだが、私はここで優勝してやろうと決意する。

第2レースのオリンピックコースは、またもや〈シェナンドー〉との闘いとなる。この船は全くミスがなく、風が振れば振れタック、とコースもうまくとるし、気になってしょうがなかった。第2レースではこの艇にやられ2位となる。

第3レースのモロカイチャネルレースも、またしても、この艇とずーっと一緒だった。モロカイ島につくかけるところ、この艇のジブ交換時に落水者が出た。瞬間横でそれを見て、これで少しリードできる！と思った。しかし日暮も近く、助けにいかねばと思ったところ、意外に救助は早く、またもやせりあいとなり、複雑な気持ちとなった。これで少し勝ったと思ったが、

“他を呪はば自分達にも災いが降りかかるぞ……”と
 っていたところ、案の定、モロカイ島につかけた
 辺りで、風で、5.2tに耐えるランナーブロックが、金具
 ごとブッチぎれてとんだ。ただちにタックして、マス
 トは傷めずに済んだものの、いくらオーバーセール
 となり、また差をつけられた。

本当にこの艇だけは苦しめられた。結果的にマウ
 イのブイを通過した後のフリーのとったコースが我々
 の方によく、〈シェナンドー〉に勝つことはできたが、ウ
 ルマンが乗ったこの〈シェナンドー〉には全く脱帽さ
 せられた。

■強い奴は狙われる。

第4レースのトライアングルになると様相が変わり
 始めた。我々の走りが早いのか、豪州の〈シーユ
 レーター〉レーティング(32ft)、〈サザンレーダース〉
 (29.5ft)、それに〈セッジワン〉から〈飛梅〉のレ
 ーティングに対して、プロテストが出された。

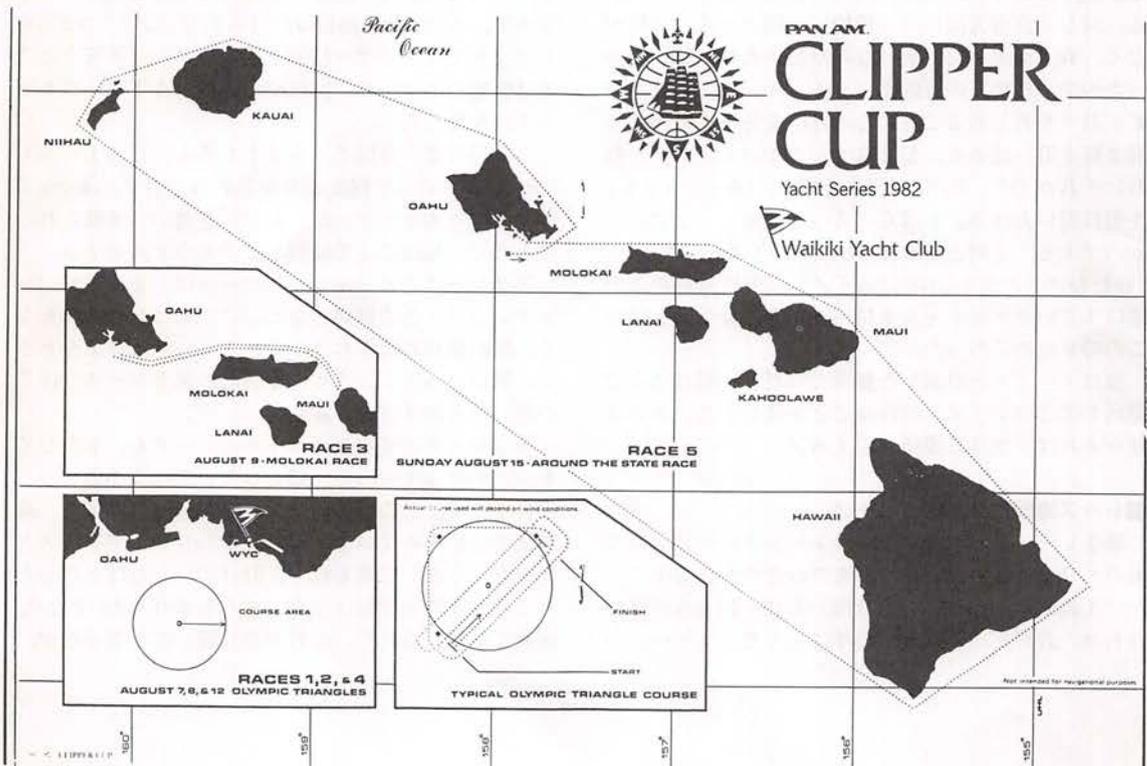
このような抗議はビッグレースにつきもので、今や
 ファッションにさえなっているの、我々は余りにし
 ないことにした。もともと第1レースの時から、風の
 振れ、他艇の位置、セールトリム等各自がベストを
 尽くし、玄界灘でのレースと少しも変わらない。少々艇
 が大きかろうと、言葉が違おうと、本質的には全くホ
 ムポートレースと一緒にないかと思っ、他を呑
 んでかかっていたし、第一、レーティングに関しては、
 日本のメジャーが計測したもので、平気であった。
 しかし、スタートともなると、プロテストの3艇のう
 ち〈サザンレーダース〉が風上に、他の2艇が我々の

前にはだかり、前に出してくれない。スタート後も、
 大型の〈シーユレーター〉が風上に立ち、完全なブ
 ランケットにされる。我々はここで少し落しぎみに進
 路をとり、風下から一気に抜け出る作戦をとり、ポテ
 ンシャルにものをいわせて、ままとこれが成功した。
 しかしこの3艇をひきつけていた間に〈雲柱〉はスイ
 スイと走り、クラス1位となった。我々はこの〈シー
 ユレーター〉に次いで3位となり、ここまででEク
 ラス1位、オーバーオール(総合優勝)で5位につけ
 た。

この辺りまでには、寄せ集めのクルーはすっかりこ
 の艇に慣れ、タックもジャイブも一バツで決め、もた
 つくこともなくなった。といえば聞こえはよいが、大
 型艇に慣れていたパウ・クルーは大阪から来た日高君
 ぐらいで、若い彼が大声で指示して他が動く……全く
 パートオーナーの上野氏もクルーの一員となってジブ
 シートひきをしていた。ところが、第3レース辺りか
 らは、さすがよりすぐったベテラン勢で、みんながパ
 ウ・ワークに慣れてしまっていたのには全く驚きであ
 った。

■総合優勝に賭ける

第5レース・ラウンドステーツ(775マイル)では、
 もうせこい闘いは通用しない。風も落ちたハワイ沖を
 走る〈飛梅〉は、ダイヤモンドヘッド沖・ココヘッド
 沖ではすでにEクラスでスクラッチでトップ、他艇は、
 はるか後から。ニイハオ岬を回って長いリーチングに
 なったとき、風が40°振れた。ラムラインは110°の
 ところを150°ぐらいで走った。風が下に振れ、〈セッジ
 ユ





福岡シティーホテルにて優勝祝賀会

ン)、〈TOGO〉がタック、クラスEのみの優勝ならばそのまま〈雲柱〉や〈セージュワン〉と同じくタックすべきだが、総合優勝を狙い、そのまま沖出した。ここまでは断然トップで走ったが、サウスポイントでロランの誤差が生じ、〈雲柱〉、〈TOGO〉、〈セージュワン〉、〈シーユレーター〉に抜かれた。その差はとりもどせないほどのものだった。その後、ビッグアイランドの4700mの山のブランケットを嫌い、他艇は沖出しをするが、我々は、夜は必ず海陸風があるとにらみ、岸べた寄りのラムラインコースをひいた。風は3ノットぐらいで、これをじーっととらえた。我々はこの風を“ドロボー風”と名づけたぐらい、ジワーッと艇を進めた。

マウイ島の東側も同じく岸べたを走って他艇に追いついた、結果的にはこれがよく、〈TOGO〉を抜いて、ダイヤモンドヘッドのゴールを0時8分にフィニッシュ。これで総合3位かなと思った。

さて、その後ハーバーへ帰ると、周囲の船から、〈トビウメ〉、〈トビウメ〉とコールがかり、拍手がわき、これはひょっとしたら総合優勝も頂きだなどと思った。

〈セージュワン〉は第5レースのクラス1位となり、祝賀会をやっているの所以我方も合流し、朝5時まで飲みまくった。

■総合優勝が失格か

明けて8月22日の朝再計測となる。また、プロテストのヒヤリングもあり、我々は言うだけのことは言った。私は、建造からここまでの長い道のりを思いやり、“やるだけのことはやった。打つだけの手は打った。これでいいのだ”と満足感があつた。

あとあるとしたら神頼みのみだ。そうだと太宰府天満宮にお願いしよう。私は国際電話を父にかけ、事の次第を報告して、太宰府天満宮にお詣りを頼んだ。

■判決ジャッジ下る。〈飛梅〉優勝!!

長い重苦しい一日かが過ぎ、翌朝1人でオフィスに出頭したところ、ゼネラル・チェアマンのケン・モリスさんが私に近づき、〈ビッグニュースだよ。コングラチュレーション!!〉と私の手を握った。一瞬何か分からなくなりボロボロボロと涙が出てきた。そうだと総合優勝したのだ!! 私は皆んなのいるホテルへ向かって駆け出した。

その日の夜のトロフィーパーティーまで、短い間にいろいろのことがたくさんあつた。

素晴らしい演出のパーティー。日本総領事夫妻や、ホノルルの女性市長もお祝いに見えた。また、頂いたレイで首がだるくなるほどだった。

■優勝の原因は? = 東風(いかぜ)、〈飛梅〉(いいふね)、ナイスクルー(いい仲間)

我々は、今回はつきについていた。強い風とそれに耐える能力を持った艇の建造、つらいときを支えてくれた仲間、そして、最初から最後まで優勝へ一丸となつたクルー達、〈飛梅〉に味方した海象気象。“勝ちたい、必ず勝つ”と心に誓つた優勝が、今すんなりと私達の手に入っているのだ。1982年、クリッパーカップレース。〈飛梅〉は運もついていたので。

■〈飛梅〉号クルー紹介

才田忠利	オーナー・スキッパー
上野 昇	パート・オーナー
大石恭稔	パート・オーナー
庄崎義雄	ナビゲーター
三船和馬	セール・トリマー
川岡 勲	シート・テアリング
島本俊臣	ランナー
石橋征一	コック
福元征四郎	デッキ
高井 理	デッキ
松崎信之	デッキ
草野崇敏	デッキ
権田伴幸	デッキ
日高久男	バウ・デッキ
今里勇夫	バウ・デッキ
中山浩久	バウ・デッキ



才田忠利氏

〈DIMENSION〉

LOR	.....11.80m	I	.....12.45m
LWL	..... 9.10m	J	..... 3.89m
BEAM	..... 3.90m	P	.....14.90m
DRAFT	..... 2.16m	E	..... 5.50m
DISPL	..... 4.98m		
IORレーティング29.4FT			

(ハル、デッキ、バルクヘッド)

カーボンファイバー(トレカ)サンドイッチ構造
(コア機)

クレゲセル20m/m

(バラスト)

鉄板ケースに鉛流し込み

(マストセクション)

T.&Mの新セクション

3スプレッダーと、ジャンパーステアによるコントロール

YACHT IDENTIFICATION

YACHT	SAIL #	LOA	IOR*	HULL	SKIPPER	HOME PORT	DESIGNER
<i>ANNABELLE LEE</i>	US 8964	48	37.9	Wh/Bl/Purple	William Clute	San Francisco	Peterson
<i>ANTICIPATION</i>	KZ 2222	50	38.5	Wh/Yellow	D. St. Clair-Brown	Auckland	Lexcen
<i>APOLLO</i>	1400	72	67.0	Green	Jack Rooklyn	Sydney	Lexcen
<i>APOLLO V</i>	KA R 199	43	32.9	Dark Blue	Alan Bond	Perth	Peterson
<i>BAD HABITS</i>	KZ 3030	45	34.3	White	Clyde Colson	Auckland	Mull
<i>BIG APPLE</i>	J 2299	44	34.5	Dark Blue	Hideo Matsuda	Japan	Holland
<i>BRAVURA</i>	8987	46	34.8	Dark Blue	Irving Loube	Lahana	Frers
<i>BRISA</i>	77300	48		White	Dennis Choate	Long Beach	Choate
<i>BROOKE ANN</i>	77519	41	32.2	Red	Larry Harvey	Los Angeles	Nelson/Marek
<i>BROTHER GOOSE</i>	59439	40	30.5	White	Bob Sevenich	Idaho	Carter
<i>BULL FROG</i>	8987	55	44.7	Green	T. David Fenix	San Francisco	Peterson
<i>CADENZA</i>	US 47774	40	31.3	Red	Carl Eichenlaub	San Diego	Peterson
<i>CADILLAC SNAPPER</i>	5977	44	34.0	White	T. Friedland/M. Allsop	Washington	Davidson
<i>CARRIE ANN V</i>	119	36	29.1	White	Vic Locke	Honolulu	Farr
<i>CELERITY</i>	77492	42	33.9	Wh/Bl/Red	W. E. Ostermiller	Newport Beach	Peterson
<i>CHALLENGE</i>	SM 339	46	34.1	Red/Gold	L. J. Abrahams	Melbourne	S & S
<i>CHARISMA</i>	16944	54	38.9	Dark Blue	Robert F. Utter	Seattle	S & S
<i>CHECKMATE</i>	57961	50	41.6	Natural	Monte E. Livingston	Los Angeles	Peterson
<i>CONDOR</i>	KB 80	80	69.7	Mahogany	Dick Deaver	Bermuda	Holland
<i>CONDOR OF BERMUDA</i>	KB 78	78	69.0	Mahogany	Dave Lewis	Bermuda	Sharpe/Holland
<i>CONFRONTATION</i>	8904	45	33.8	Bl/Gold/Orn	David G. Fladlien	San Francisco	Davidson
<i>COUNTRY BOY</i>	29126	36	28.4	Black	Steven Stabley	Honolulu	Farr
<i>COUP D'ETAT</i>	4648	53	44.8	White/Blue	M. R. Baylis	Whangarei, N. Z.	Spencer
<i>DEFIANCE</i>	KZ 4803	39	30.0	Blue	K. Lidgard	Auckland	Lidgard
<i>DICTIONATOR</i>	KZ 4819	39	30.0	Maroon	B. Thom	Auckland	Lidgard
<i>ENCORE</i>	4513	46	34.5	White	Joseph Hoffman	Newport Beach	S & S
<i>GALATEA</i>	278	36	34.7	White/Orange	Tom Anderson	Brisbane	Swarbrick
<i>GEKKO V</i>	J 2000	41	31.8	White	Shigeru Namiki	Japan	Frers
<i>GERONTIUS</i>	US 2302	42	35.4	Gold/White	W. S. Alexander	Honolulu	Farr
<i>GLORY</i>	30200	54	44.9	White	John F. Buchan	Washington	Chance
<i>GOLD COAST EXPRESS</i>	237	36	27.3	Yellow	E. M. Wood	Australia	Davidson
<i>GREAT FUN</i>	US 30711	50	40.4	Wh/Red/Blue	Clay Bernard II	Tulsa Ok	Davidson
<i>HIGH NOON</i>	US 8948	41	31.9	Mahogany	Gini Gatejen	San Francisco	Peterson
<i>HITCHHIKER</i>	KA R 303	40	31.4	Red/White	Noel Robins	Fremantle, Aus.	Frers
<i>IRRATIONAL</i>	67666	41	32.0	White	John Bertrand	Oregon	Peterson
<i>JUMPIN' JACK FLASH</i>	KZ 4844	50	49.0	Blue	S. Woodroffe	Auckland	Davidson
<i>KALIMERA</i>	4257	50	41.8	Green	Dennis Jones	New Zealand	Lidgard
<i>KAZU</i>	2388	42	32.6	White/Blue	Hiromitu Tamori	Hiroshima	Peterson
<i>KIALOA</i>	13131	80	69.6	White	John B. Kilroy	Delaware	Holland
<i>KIALOA II</i>	7742	73	57.9	White	Dayle Smith	Australia	S & S

Team Competition: International Teams were not completed at time of publication. They will be posted at Waikiki Yacht Club before the series begins.

Does not include entries received after June 30



YACHT	SAIL #	LOA	IOR*	HULL	SKIPPER	HOME PORT	DESIGNER
KO-TERU-TERU II	J 2301	42	32.1	White/Blue	Akira Yamamura	Japan	T. kihara
LAZY ALBATROSS	J 2999	40		White	Katsumi Kobayashi	Japan	O. Takai
LIBALIA TOO	US 24064	40	31.4	White/Or/Gold	Art Kamisugi	Honolulu	Davidson
MARGARET RINTOUL III	KA 1221	51	41.2	Blue	G. Freeman	Sydney	Frers
MARISHITEN	J 2872	44	35.0	White	Katsuhiko Takeda	Japan	O. Takai
MOONSHADOW	KA B 51	41	31.8	Wh/Gr/Red	Thomas N. Walinski	Honolulu	Holland
PACHENA	49111	41	32.0	Light Blue	John Newton	Vancouver	Peterson
PASSAGES	59450	39	31.7	White	G. Richard Bell	Seattle	Peterson
PENDRAGON	77177	45	35.7	Red	John C. MacLaurin	Los Angeles	Davidson
POLICE CAR	KA 330	42	32.3	Dark Blue	Sir James Hardy	Sydney	Dubois
PUSSY CATS III					Yoshihiro Iwai	Japan	
RAMPANT II	SA 707	70	69.8	White	Alan Tucker	Cape Town, S. A.	Lauranos
RUFFIAN	US 29091	36	30.4	Wood	J. W. Byrne	Honolulu	Wilson
SAGACIOUS	4000	43	32.5	Black	Gary Appleby	Sydney	Peter Cole
SANGVIND	8990	48	40.1	White	Peter G. Callaghan	San Francisco	Farr
SCARLETT O'HARA	18950	42	33.3	White	Christopher Corlett	San Francisco	Peterson
SEAQUESTA	SM 202	42	31.8	Bl/Yellow/Or	A. C. Neate	Melbourne	Dubois
SEAULATER	B 1	39	30.8	White	John McL. Taylor	Melbourne	Dubois
SHENANDOAH	US 67800	40	31.0	Green/White	William W. L. Palmer, Jr.	Newport Beach	Holland
SIREN	29101	37	26.3	White	Steve Smuck	Honolulu	Mull
SQLARA	KZ 4884	46	35.8	White	Derek MacDonald	Auckland	Frers
SOUTHERN RAIDER	KZ 4666	38	29.4	Wh/Red/Black	J. Stephenson	Auckland	Davidson
SUNBIRD V	J 1710	54	39.8	Red/White	Tatsumitsu Yamasaki	Japan	S & S
SUPER WITCH	J 3031	41	31.0	Red	Lowell North	Japan	Yamaha
SWEET CAROLINE	3413	44	34.5	White	Marshall Phillips	Sydney	Dubois
SWIFTSURE	57444	58	48.4	Blue	Sy Kleinman	San Francisco	Frers
SZECHWAN	3007	39	29.1	Red	G. W. Halls	Sydney	Davidson
TQBIUME	J 3071	39	29.4	White	Tadatoshi Saita	Japan	O. Takai
TOGO VII	J 2333	41	30.4	Navy Blue	Togo Yamada	Japan	Holland
TOMAHAWK	67377	41	31.7	Red	John E. Arens	Newport Beach	Holland
TRIUMPH	39390	61	52.6	Navy Blue	E. B. Dietich, M. D.	Scottsdale, AZ	C & C
TROUBLEMAKER	18681	37	28.2	White	Clifford Wilson	San Francisco	Morgan
TSUBAKURO	J 3303	34	26.3	White	Munetaka Koumura	Japan	Yamaha
UIN NA MARA	29109	42	33.5	White	Jim Barnhart	Honolulu	Farr
UNCHU	J 2611	40	30.4	Wh/Gray/Brn	Teruhiko Nakatani	Japan	I. Yokoyama
VENGEANCE	130	77	68.6	Red	Bernard Lewis	Sydney	Rolly Tasker
WILL-O'-THE-WISP	KC 29746	41	32.2	Mahogany	Donald Wilson	Victoria, B.C.	Peterson
WINDWARD PASSAGE	7099	73	68.3	White	John L. Rumsey	Atlanta, Ga.	Gurney/Peterson
ZAMAZAAN	KZ 3883	52	42.1	Wh/Bl stripes	Lawrence Steward	San Francisco	Farr
ZINGARA	30331	39	32.2	White/Blue	Neville H. Price	San Francisco	Soverel

* At time of publication.

計測委員会より

パンナム・クリッパー・カップで優勝した〈飛梅〉に対して、レーティング上の抗議が提出され、オーナーを始め関係者の皆様に御迷惑をおかけしたことを、おわび申し上げます。

抗議の内容は次の通りです。

1. フリーボードの計測値が水上計測と陸上計測とで一致しすぎている。
2. パンプ（計測点への盛り上げ）が正しくフェアリングされておらず、違反である。

1項に関するルールは105. 2A, 328, 329, 1004です。陸上でデイトム・ラインからフリーボードを測り、かつ、水上に浮かべて計測するというルールです。(スタンダード・ハルの計測にも都合のよい計測方法で、同一艇種の多い諸外国では便利な方法です。)従って、この抗議は計測方法の問題としても考えられるべき事柄ですが、NORCでは、艇が既に進水している場合、陸上で用いるデイトム・ラインとして、計測状態 (Measurement Trim) で浮いている艇の吃水線 (Water Line) を陸上に設定し、フリーボードを計測し、水に浮かせてからもチェックしています。従って、水上と陸上のフリーボードは一致しています。この方法により、現在まで実質的になんの問題も出ていません。

(よほど柔い構造の艇で、船台の構造等によっては、たわみにより、陸上と水上とで異なる値がでる可能性はある。)

ジュリーの指示による(ハワイ地域の計測員Mr. Henry Peterson による)再チェックの結果は、FFで3mm, FAで10mm少ない値(沈下している)が記録されています。

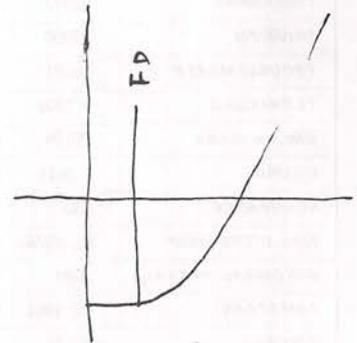
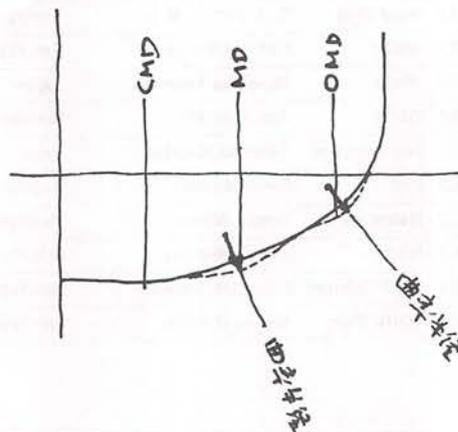
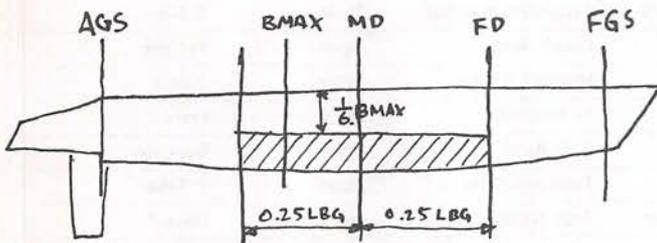
2項に関するルールは、103. 3, 326. 2A. B. C. です。斜線で示された部分(下図参照)には、製作上のデコボコの他には凹み(ポー)があってはならないことになっています。

また、垂直断面での曲率半径が、FDステーションでは(0.1B—0.4ft)、MDステーションでは(0.1B)より小さいと、計測点をずらして計測する必要があります。

実艇では、残念なことに、MDステーションにホロー(約5mm)が発見され、曲率半径も極くわずかながらリミット値より小さいことがわかりました。(FDステーションは、クリアー)

これらは、明らかにルール違反であり、程度の問題ではありません。

結果として、抗議が却下されたのは、これらの点が



〈飛梅〉のスピードを高めるものではないという造船学的な判断と、〈Victory〉の例のような、不可解な計測ミスによるものではないという判断が、ジュリーによってなされたものと思われま。

この抗議は、〈飛梅〉が良く走ったために出されたようなものですが、「いっそ失格になった方が良かった。良く走ったという事実は確認されたことなのだから」という意見も聞かれました。

また、抗議は提出されませんでした。今年から、レーティング証書の一部となった搭載物件目録 (Measurement Inventory) に記載された重量物 (これはレース中に移動してはならない) を移動したり、陸揚げしてしまったりした艇もあったと聞いています。もし

それが事実なら、重大な規則違反です。意識的でないにしても、そうならないように厳重な注意が必要です。

今後、このようなことが起こらないように、メジャーの再教育を実施し、計測方法の再確認、計測マニュアルの作成などを行う予定です。

また、海外レースへ参加される艇に対して、再チェックを行いたいと考えています。

JORについて

IOR艇に対する不公平をなくすため、技術委員会の御協力のもとに、JORを成文化し、来年度から実施する予定です。

そして当然のことながら、搭載物件目録は、レーティング証書の一部となりますので、御注意下さい。

海事思想普及

ヨット体験乗艇

7月23日、鳥羽パールレースの前日に行われたヨット体験乗艇に参加した子供達の手記を紹介します。

カレラにのった

山下桂恵子

きのう、ヨットにはじめてのせてもらいました。

わたしは、よいどめ薬をのみました。わたしは、カレラと言う名まえのヨットにのりました。カレラが、みななどについた時、一番さいしょにのって、グラグラとゆれていてこわかったんだけど、のったら、見た時よりも、なんともなかった。

それから、オレンジ色の、きゆうめいどういを、お姉さんにやってもらって、心の中で (なんでこんなものつけんのやろ) と思った。

やっとうごき始めた。みんな、ヨットに、ジブセールと、メインセールをはっていた。みんな、やさしそうだった。ヨットにのっていると、すずしくていいきもちだった。

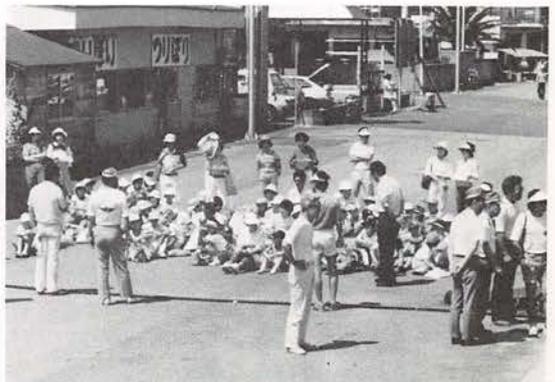
わたしは、このヨットはどこへ行ったか聞いた。ハワイへ行ったそう。それに、二番目に大きいんだって。そして、こう言ってみてよ。よかったな、このヨットにのって」と思った。

ヨットの中に、入れてもらった。コンパス方位とか、地図があったし、ほかに、知らないものがあったらしい。いろいろあった。

次に、ヨットの先にいった。なみがきてゆれた。そしてためいきをついた。(グラ) とかたむいた。

そして、みななどについて、(がんばってほしい) と思った。

らい年も中のごうはカレラにのせてほしい



乗る前に注意事項を聴く子どもたち

ヨットにのったこと

杉山輝昭

10時ごろ朝鳥というヨットにのりました。でも大明東町の子どものがのったのは、みのと丸たま丸と朝鳥です。

そしてあしたのヨットで、みうらはんとうのこあじろというところまできょうそうします。ぜんぶのヨットで120せきぐらいます。そのヨットあしたかってほしいと思います。

そしておもしろかったことは、まついひろきという子がおべんとうを下においてしゃべろうとしたら、おべんとうがぎりぎり海におちるところでした。そしてひろきくんがいました。「海っていやしいなあおれのべんとうたべようとしやがったんじよ」といいました。そしてみんなおもしろい。ほんとうにおもしろかったです。

とてもたのしかった

細木幸絵

7月23日木ようびに、わたしは、おとうさんとおくだに子ども会のみんなとヨットにのりました。なまえは、なち八せいでした。いっぱいヨットがならんでいました。おじさんがこのヨットの中でいちばんおきなヨットだとおしえてくれました。それからしゅっぱつしました。

ちょっとたっておじさんがわたしにガムをくれました。あおりんごのガムでした。わたしは「ありがとう」といいました。このときのガムは、いつもよりとくにおいしかったです。

ちょっとたつてしまがみえました。わたしは、おとうさんに「あれ三つしまいうんやろ」ていったら、おとうさんが「うん」といいました。

わたしたちがのつたときは風がなくあまりうごかないので、キカイでうごかしていました。すこしのると風がでてきたのでおじさんはホをあげました。それから、とつてもよくはりました。わたしは、「ふしぎだな」と思いました。ほかのふねはキカイでうごくのにヨットだけ風をホにうけるとうごくということがわかりました。そしてヨットはほかのふねより小さいのにえらいと思います。

ヨットにのつてとつてもたのしかったです。らいねんもまたヨットにのりたいと思いました。

ことしはこわくなかったよ

山下史恭

ぼくはヨットにのつたのは二回目です。一番初めにのつたヨットは広島から来たヨットだった。今日のつたヨットはカレラというヨットです。ぼくは、ウインチを回させてもらいました。ジブセールやメインセールをはっているが一番えらそうだった。

今年は何もこわくなかった。きょ年のつたので何もこわくなかった。きょ年はこわかった。

ヨットの中も見せてくれた。これはきょ年も同じだった。でも少しかわっていてベットがたくさんあった。それからどこから出入りするか、ということもおしえてくれた。

ヨットのことについてもおしえてくれた。フィンキールの重さは4トンヨットの重さの半分あるということもおしえてくれた。

ヨットから足を出していた。お兄さんや、おねえさんたちはヨットがかたぐとそっちの方に足をだし水につけていました。

おねえさんが、このヨットは、こんどのパールレー

スにでるのでは二番目だよと言った。そしておねえさんが一番大きいのは、一番初めのだよと言ってくれた。ぼくはどれぐらい大きいのか見たかったです。お兄さんが大きくなるほどスピードがあると言いました。小さいヨットはぼくはなぜスピードがないと言っているのか。小さいと重さが少ないから早いと思っていた。

ウインチを回したり、させてくれたのでおもしろかったと思います。

ヨット

岡 宏樹

ぼくは、今日はじめてヨットに乗りました。ぼくたちの乗るヨットは、朝鳥という名前で、乗組員の人ふくめて12人ぐらい乗れます。乗るとき、こんなヨットに12人も乗れるのかと心配でしたが、乗ってみると、その心配がなくなりました。

スピードは、おそいと思っていたのに、いがいと早かったです。少しこわかったことは、他の船が近くを通るとなみがたかくなり、ヨットが、たおれそうになったことでした。そんなことが、3~4回あり、ぼく一人で、ビクビクしていました。

目的地につくと、ユーターンし、昼食を、食べました。他の船が通り、ヨットが通ると、みんな弁当をしっかりとちました。なかには、弁当を、落しそうになった子もいました。昼食を食べおわると、みんな、運転させてもらいました。わりとむずかしかったけど、ぼくが、一番うまかったみたいです。運転していると、ぼくが、船長になったようで、とてもゆかいでした。

しばらくすると、一人の人が「おーい、もうじきおりので、にもつかたずけとけよ」と、いきました。ぼくの心の中では、もっと乗っていたい気持ちで、いっぱいでした。乗組員の人、いいなあ。いつでもヨットに乗れるからだ。

船からおりると、みんなで「あしたのパールレースがんばれよ」とはげましてあげました。今日のことは、ぼくのきねんの一つになりました。すぐたのしい一日でした。



来年もまた乗りたいなあ



あしたのレースがんばってね



玄海 だより

「もっとバースを！」

玄海支部泊地対策委員長 伊達健太郎

玄海支部の博多フリートは、折からパンナムクリップレースでの〈飛梅〉(TAK39)の壮挙に対する称讃と羨望をまじえて歓迎色でいっぱいである。NORCのレーサーの、これまでの国際レースにおける実績からみて、いまだに夢のような成果である。しかしながら、今回の〈飛梅〉のシンジケートのレースにかける熱意と周到な準備、それに日頃の精進と実力から見て、決して偶然の勝利ではない。その点は別の記事で明らかにされることであろうから本稿ではふれないが、とにかく〈飛梅〉には心からお祝いを申し上げたい。

しかし今後ともパンナムへの参加を我が博多フリートで維持するとなると大変である。元々このような大レースでの勝利は、1艇の力で獲得できるものではない。優勝艇はその下に数多くの艇(もちろんライバルを含む)を基盤として誕生する。〈飛梅〉も玄海支部の精鋭〈プラウドメアリー〉(TAK30)、(テクニシャン)(ED. 30)、それに〈ホットスパー〉(FAR920)の結集によって生まれた艇である。しかるに今後ともこのような結集をするだけの余力が我が支部にあるのか疑問である。

玄海支部の中でも博多フリートは、福岡市立の小戸ヨットハーバーをベースにして成り立っている。ところでこのハーバーがオープンして7年になるが、既にハーバーは、建設当初福岡市が漁協との間で取り決められたという、クルーザー150艇、ディンギー350艇の枠がいっぱいに埋まってしまっている。この7年の間、玄海支部は会を挙げてレースに取り組み、また、会員相互の交流を深めており、順調に発展してきた。ところが最近でも会員数こそ増加している(ここで隔年のアリランレース目当ての入会艇というのは、当支部の日常活動への寄与という面からみて、割り引いて考えねばなるまい)ものの、その伸び方は、空きバースの消滅とともに頭打ちになり、他方なんとなく活気がな

くなりつつあるように思われてならない。もちろん〈飛梅〉グループや、J-24クラスのように活発な活動を続けているグループはあるが、本来のレースへの新規参加者はほとんど見られない。また他面、所属会員の中にも、このところ仕事が忙しくて乗れないという人もあれば、もう年だからレースはしんどいという人もある。また、入会当初の熱意を維持出来ない人もあるいはいるかもしれない。(A君は近ごろヨットクラブよりカントリークラブのほうでよく会うよという話を聞いたことがある。ただしA君というのは筆者のことではない。これは〈ホンキートンク〉の林先生が証明してくれるはずである。念のため)。もっともこのこと自体は全く自然の現象であり、いささかも非難するものではない。問題は、NORCのようなクラブを活発に維持して行くためには、不断に熱心なヨットマンを入会させて刺激を受けることが必要不可欠ではないかということである。そして、この熱心なヨットマンの獲得には、やはり艇置き場の確保が先決問題となろうが、空きバースに入り込むことが絶望的であることは、前号の片倉女史の「最初で最後の空きバース抽選会」のレポートの通りである。そこで標題の「もっとバースを！」という嘆きとなるのである。

不肖筆者は、当支部の泊地対策委員長ということになっているが、これはハーバー問題の権威である前委員長才田忠利氏に、パンナムで忙しいという口実で押しつけられたものであって、もとより非力な筆者のよく勤まるポストではない。何年か前、ハーバーをあげて係留費の値上げ反対の運動をした時のように、一度でも自分のヨットに乗せた人には当然の見返りとして、また一度も乗せたことのない人にはこの夏には必ず乗せるからとの空手形と引き換えに、ハーバー増設の請願書に署名を強要して、市議会に持ち込む元気は、今はもうない。そこで筆者が以前から主張してきたことであるが、改めてここで持論を披露することで責めを防ぎたいと思う。

元々海岸は有限なのであって、これは陸地面積に比べて海岸線が長いと思われる我が国でも例外ではない。そこに、いかにレジャー人口の増大という背景があるにせよ、ヨットハーバーを無限に増設することは出来ない。また、漁業を生業としている人々を押しつけて、そこに何も遊びのための施設をつくることはないとの主張にも一理ある。(これで筆者は、次年度の当支部泊地対策委員長のポストは首となり、漁協の暴走ヨット対策委員長に迎えられること必至である)。しかし、必ずしもハーバーを増設することなしにヨットクラブの活動を活発に維持する方策はあると思う。

まず第一に、限られたハーバーのボンツーンから動いていないヨット(仮に眠り舟といおう)を追い出して、熱心なヨットと入れ替えるという、極めて簡単なことを実行してみても如何であろうか? この措置については、ヨットマンなら誰も反対しないはずである。

隣のポンツーンにいつも牡蠣をつけた舟があるのは淋しいものである。それに、牡蠣が移って来そうなもの嫌なものである。ヨットハーバーの経営側にとっても、活発な舟が入り、利用率が高くなることは歓迎するはずであるし、ヨットの販売業者に至っては直ちに売上増につながるはずである（大体眠り舟は買い換えることはない）。それにこの措置は、全く費用が掛からない一番安上がりな方策であるというのがよい。

我が国のヨットハーバーの多くは公営のものであろう。ハーバーを建設する時、首長が議会にヨットハーバーで係留費を稼ぎたいとか、牡蠣の養殖をしたいと提案した自治体の一つでもあろうか？ おおむね、海洋スポーツの振興とか、海事思想の普及とか、もっともらしい御託を並べたに違いないのである。しかるに、一般のヨットハーバーのヨットの出艇率はどんなものであろうか？ 厳密に調査したわけではないが、ポンツーンの一行を歩いて見るだけで、船底に牡蠣がついている艇の何隻かを見つけることは容易であろう。「牡蠣を付けたままで乗っている」といういいわけは認められない。牡蠣をつけた艇で走ることがスポーツといえるか簡単な道理である。前号の片倉女史のレポートにある、空きポンツーンの抽選の落選者ばかりでなく、ハーバーに莫大な血税をつぎ込んでいる納税者は、牡蠣のついたヨットをどう見るであろうか？

ただ実際問題として、どこまでやれるか、それに技術的に難しいとの反論はあろう（行政の決まり文句である）。しかし、どこのハーバーにも出航届の制度があり、その管理は完璧である。筆者は、小戸ヨットハーバーでこの3月に起きたディングーの遭難事故の際、たちどころに過去の出航記録を発表したハーバー事務所の管理能力を高く評価するものである。そこで、例

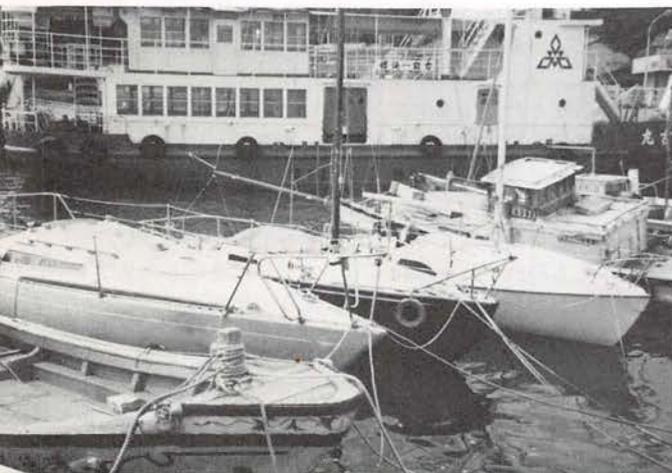
えば1カ月に2回以上出艇しないヨットは、係留契約の更新または許可をしないという措置が考えられよう。また、牡蠣がついた舟を追い出すというのも、動かない証拠がつかめてやりやすいかもしれない。ただしメンバーの日焼けの具合によって決めるというのは公平でない（元々黒い人もいるのだから。失礼）。かくて動かないヨットの追い出しは断固としてやるべきである。そこでポンツーンを追い出されないために参加する舟で、NORCのレースは大にぎわいとなるのである。

ハーバーの利用効率を高めるもう一つの方策は、優秀なクルーを各艇に安全供給することである。クルー不足で出艇を取りやめる、あるいは合同で一艇を出すという光景は、レースのたびごとに繰り返される。そこでハーバーごとに独自のクルー養成機関を設けることを提案したい。具体的には、バースのいくつかをクラブで確保して、そこにトレーニング用ボートを配置し（前述の眠り舟を追い出した後を借り上げればよい）、クルーの養成を行うのである。バースがなくてヨットに乗れないという人達の対策にもなる。また、当支部では、地元で優秀な大学や高校のヨット部をいくつもかかえておりながら、そのOBをクルーザーへ乗せ換えることには、必ずしも成功しているようにはみえない。学生の時だけヨットに乗って、卒業したらやめるというのではいかにも淋しい。折角ヨット連盟とも交流があるのであるから、一度組織的に学生ヨット部からのクルーの供給を考えてみたらいかかと思う。

以上、取りとめもないことばかりをしたためたが、これはあくまで筆者個人の思いつきに過ぎないのであって、玄海支部はもとより、泊地対策委員会の見解でもないことを断っておく。

箱崎漁港（右：高速道路）▶

▼能古島漁港（バック：連絡船）





車イスの人魚 インド編 “フィアーナ”が海に還る日⑥

石井浩一・フィアーナ

ある日、私達は一頭の象に会いました。彼女の名はスンドラといい、タクシー代わりに使われていましたが、私も乗車(?)する機会を得、彼女の背にまたがりました。ところが上に乗った瞬間、彼女の頭にいくつもの金棒でこずき回された生々しい傷跡が目飛び込んできたのです。かなりこき使われてきたのでしょう。それを見た瞬間、乗るのに気がひけ、何百メートルか乗った後に降りてしまいました。それを下で眺めていたフィアーナに言うと、パン屋に行ってパンを一斤買ってきて、スンドラに与えたのです。あっという間に食べ尽くし、更に催促します。フィアーナが「ナヒン(ない)」と言うとなんと、大粒の涙を流し始めたのです。私は動物が泣くことは聞いていましたが、象が涙するということを知ったのはこの時が初めてで、フィアーナもそれを見て慌てて再びパン屋へ駆け込んだのです。今度は一斤では済みそうにありませんので、手に持てるだけ買いこみ、再びスンドラのもとに行きました。彼女のハッピーな表情が手にとるように分かります。多分フィアーナに向かってありがとうと言ったのでしょう。センチではありますが、フィアーナとスンドラの間に小さな友情が芽生えたのでした。

このカジュラホは物価が非常に安く、我々が泊まったツーリストバンガーには、15畳ほどの部屋にベッドが4つ、トイレ・シャワー付で、おまけに朝食も付き、サービス料込みで1日200円、1人100円のみです。初日はバスの中で知り合ったフランス女性と一緒に泊まり、その時は一人頭約70円という超破格値でした。その代わり、部屋の中にはコオロギの大群が住みついていましたが……。その夜、眠ったと思った途端「ギャー」という叫び声に起こされてしまいました。見るとそのフランス女性(名前は忘れたが……)が、ベッドの上に立ち上がり、震えていたのです。どうもコオロギが彼女のブロンドの髪の中で遊び回ったらしいのです。なんとか彼女をなだめすかして、再びベッドにもぐりこみました。ところが今度は、僕の股間をはいずり回っているのに、再び起こされる仕末で、その夜は熟睡できませんでした。2日目からは慣れてしまい、彼等が体中はいずり回ろうが、股間でかくれんぼして遊ぼうが、一向気にもならなくなったのですが、フランス人の彼女は、もっと高級な所に泊まると、ここを出ていったのです。

数多くの思い出を残してカジュラホを後にし、フィ

アーナの夢であったタジマハールのあるアグラへと向かいました。アグラは、日本でいえば京都みたいな観光都市で、一変して近代的な街並みが目につき、ホテルの設備も生き生きとしていました。我々の泊まった中級クラスのホテルでも同様のことがいえました。もう日本を発って、すでに2カ月が経過してしまいました。場所を移動するたびに始まる強烈な下痢の猛攻にも、この頃には慣れてしまい、平気で移動した初日から動き回れるようになっていました。下の話で恐縮ですが、それぞれの土地で食物や水が違うのか、移動するごとに必ず3日間から、ひどい時には1週間ぐらい続く下痢が始まります。フィアーナにしてもしかりで、最初のころは頭も上がらず、外出どころではなく、ベッドとトイレの往復のみでした。まるで便器とデートしているような状態です。更に悪いことに、オナラが出そうになると、トイレに直行です。実は出てくるのはオナラではないからです。この繰り返しは帰国まで続いたのです。今でこそ笑い話にしかありませんが、当時は苦労話にほかなりませんでした。これもしばらくすると慣れが解決してくれますが……。

さて、私達がアグラに着いた初日は、休息をとることにし、翌日の早朝からタジマハールに行くことに決め、その日は早めにベッドにもぐりこみました。夢にまでみたタジマハールが、フィアーナの頭の中を駆けめぐり、なかなか寝つけられなかったそうです。さすがに次の朝はフィアーナにたたき起こされ、準備を始めました。フィアーナはかなり興奮しているように見え、またその顔は生き生きしていました。カルカッタの苦難をこの日のために乗り切ってきたので、それは当然のことだと思えます。最初の日なのでタジマハールの場所もわからず、この日はとりあえずタクシーで行くことに決めました。

夜明け前にタジマハールに着きました。ゲートを通って中へ入り、初めて、日の出とともに朝焼けに写し出されたタジマハールの全姿をとらえることができました。それは美しくかつ雄大で、あの優雅で夢想的な美しさにかけては世界一といわれるだけのことはある、というのが実感として私の体に伝わります。フィアーナは、「エクスタシー、エクスタシー」と、繰り返しながら顔を上気させ、タジマハールの姿を一生懸命彼女の目に焼きつけさせているのでした。

この時の彼女の表情は、言葉では言い表せないほど



のもので、私は彼女のこの顔を見た時に、今までの苦勞はすべて洗い流されてしまったのです。本当に連れてきてよかった。彼女と知り会って以来最高の顔を見せてくれたのです。私もこの瞬間感じたものは彼女同様で「エクスタシー」でした。早朝は人もまばらで思う存分歩き回ることもでき、と同時に、誰にもわずらわされずタジマハールと話すこともでき、心ゆくまで堪能することができました。我々は、その日は早朝から夜遅くまですべての食事を抜いて、タジに居座ったのでした。同じように次の日も次の日も。4日間続けて通いました。それでももの足りず「明日も行こうよ」というフィアーナをなだめ、タジを造ったシャージャハンが、8年間幽囚生活をしていたというアグラ城（そこからはるか眼下にタジを見わたすことができる）へ連れていくことにしました。タジマハールもちがう角度から見ると必要があるし、そこからは違ったタジの美しさが発見できるんじゃないかと説得したのです。

途中死体に群がるハゲタカの群に出会い、写真を撮

ろうと近寄ったとたん、7～8羽のハゲタカから襲われてしまう。フィアーナも「早く逃げろ」と叫ぶし、僕だって必死に逃げまわって、やっとのことでその攻撃からのがれることができました。ほうほうの態でそこから立ち去る。帰りにまた、同じ道を通ると思うと、憂うつな気持ちです。

アグラ城内は花が咲きみだれ、美しいところでしたが、歩き回る距離の長いこと、階段の多いことには閉口しました。思い出したように手にママができる。それでも城の美しさや、そこから展開される周りの景色は抜群で、カメラを持って、あちこちと飛び回っていました。その日の夜ははしゃぎ過ぎがたたって、ホテルに着いた途端にダウン。それから4～5日かけて、ベータジマハールといわれるイティマド・ウッダウラー廟、ファテプール、シクリという旧都跡（なんとアグラから西へ42キロもある所。タクシーを使う。帰りは徒歩。しかし疲れていたのも、行程の半分からは再びタクシー）シカニドールという、ムガル帝国に滅ぼされたロディ王朝の都だった所などを歩き回った。しかし、それぞれにすばらしく、感激を新たにしたが、同時にアグラ城同様、歩け歩け運動を展開せねばならなかった。それだけ広大な所で、またそこには雄大さがあった。アグラは上品な工芸品が多いところで、ショッピングにも出かけたが、我々貧乏旅人向きではなかった。ポリカたにも一種独特ないやしきもあり、今手元にあるインド旅行の本のアグラのショッピングのところにNo-Goodとマジックで書き残されている。

ヨットカレンダーのご案内

NORCでは今年よりヨットカレンダーを販売することとなりました。つきましては、身近な支部までお申し込み下さい。お待ちいたしております。

〈内容〉

全カラー13枚 サイズ：タテ53cm、ヨコ38cm
全国レース日程表及び潮汐表付

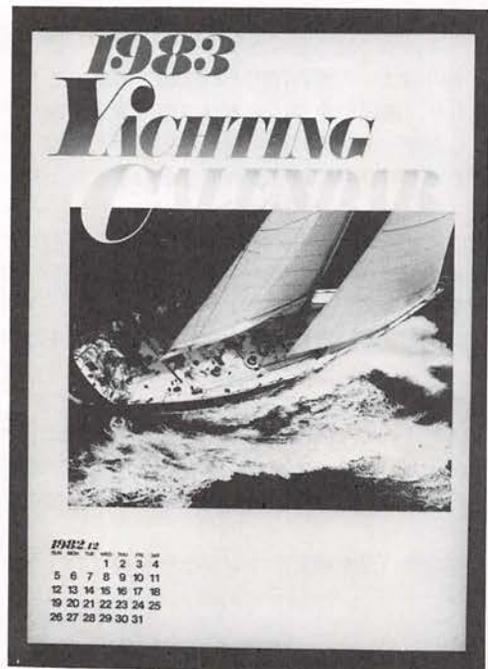
〈価格〉

定価：1500円 NORC会員価格：1200円
送料は別途実費を申し受けます。

〈申し込み先〉

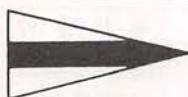
関東 03-504-1911～4
駿河湾 0543-52-1526
東海 052-971-5835
近畿北陸 075-661-0325
内海 0792-54-0923
西内海 0822-43-4498（井岡）
玄海 092-804-5225（光安）
沖縄 0989-39-1750（桃原）
までご連絡下さい。

※なお、10部以上まとめてご購入いただければ、特別価格を考えておりますので、お電話下さい。



社団法人 日本水難救済会救難所（支所）所在地表

郵便番号	救難所	支所	所在地	電話番号
238	横須賀		横須賀市安浦町2-33 (横須賀市東部漁協内)	0468-22-4465
239	走水大津		横須賀市走水2-698-4 (横須賀市走水大津支所内)	0468-41-0680
239	鴨居		横須賀市鴨居2-31-7 (横須賀市鴨居支所内)	0468-41-0334
239	久里浜		横須賀市久里浜8-7-3 (横須賀市久里浜支所内)	
239	北下浦		横須賀市長沢町277 (横須賀市北下浦支所内)	
238-02	三浦		三浦市三崎町5-3-1 (三崎沿岸漁業協同組合連合会内)	0468-81-3161
238-03	長井		横須賀市長井町4,500番地 (長井町漁協内)	0468-56-2556
240-01	大楠		横須賀市秋谷309 (大楠漁協秋谷支所内)	
248	腰越		鎌倉市腰越2-9-1 (腰越漁協内)	
255	大磯		中郡大磯町大磯1426番地 (大磯町漁業株式会社内)	0463-6-0940
250	小田原		小田原市本町3-4-21 (小田原漁協内)	0465-22-3021
259-02	真鶴		足柄下郡真鶴町真鶴1,947-44 (真鶴町漁協内)	0465-68-1177
238-01	南下浦		三浦市南下浦町松輪506番地 (松輪漁協内)	
421-01	静岡	静岡	静岡市広野5丁目14番16号 (静岡モーターボート協会内) 事務連絡 静岡市国吉田541-2 (新生自動車販売内)	0542-61-8024
424	清水	水知	清水市三保字池2,939 (三保マリナー内)	0543-34-0456
479	愛知	師崎	知多郡南知多町大字師崎朝日町2	05956-3-0147
443	蒲郡	蒲郡	蒲郡市港町14番38号 (佐奈田 桂様方)	0533-68-2819
920-02	石川	石川	河北郡内灘町向粟ヶ崎町ホ八 (東洋マリンサービスセンター内)	0762-38-5351
937	富山	富山	魚津市下村木沖田割3691-19 (魚津市消防本部)	0765-24-0295
931	富山	富山	富山市岩瀬文化町23番地 (岩瀬消防署内)	0764-37-7141
934	新湊	新湊	新湊市本町3-10-30 (新湊市消防署内)	07668-2-3175
935	氷見	氷見	氷見市幸町22-22 (氷見市消防本部内)	0766-74-0088
958-01	新潟	粟島	岩船郡粟島浦村158番地 (粟島浦漁協内)	02545-2-8151
959-37	山北	山北	岩船郡山北町大字寝屋33 (山北町漁協内)	02547-7-3141
958-01	岩船	岩船	村上市大字岩船3,147 (岩船港漁協内)	
951	新潟	新潟	新潟市柳島町1-7 (新潟県機船底曳漁業協会内)	
949-44	出雲	出雲	三島郡出雲崎町大字川西140 (出雲崎町役場)	025878-3111
942	直江津	直江津	上越市港町2-9-11 (直江津海陸運送株式会社内)	0255-43-3421
941	糸魚川	糸魚川	糸魚川市大町71番地 (県漁協連糸魚川支所内)	02555-2-0118
952	両津	両津	両津市大字夷98の90番地 (佐渡水産会館内 両津漁協・無線局)	02592-7-2747
952-06	小木	小木	佐渡郡小木町395 (小木町漁協内)	025986-3125
952-05		羽茂	佐渡郡羽茂町大字大石中浜 (漁協内)	
952-07		赤泊	佐渡郡赤泊村赤泊 (漁協内)	
952-03		松ヶ崎	佐渡郡畑野町大字松ヶ崎 (漁協内)	
952-15	相川	相川	佐渡郡相川町 (相川町役場内)	02597-4-3111
952	二見	二見	佐渡郡相川町稲鯨1,586番地 (宮下様方)	
519-28	三重	錦	度会郡紀勢町錦185 (錦漁協内)	059873-2111
519-32	長島	長島	北牟婁郡紀伊長島町長島 (長島町漁協内)	05974-7-0600
519-37	九鬼	九鬼	尾鷲市九鬼町187-5 (九鬼漁協内)	
647	和歌山	和歌山	新宮市新宮6,760-1 (新宮市役所内)	
646	田辺	田辺	田辺市江川榊湯町1-74 (田辺漁協内)	0739-22-8520



NORC 協会ニュース

このEPIRBは1982年シングルハンドレースの〈かざぐるま〉の救助では多大の効果があったことは皆様御承知の通りです。

NORC 頒布物品のお知らせ

通信委員会より

Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB class B)

最近の外国レースでは、EPIRBの搭載を義務付けられており、NORCでもレースに搭載するため郵政省に免許申請をしており、近く取得の見込みです。

NORC通信委員会では、出来るだけ安く会員に頒布するため、メーカーより直接輸入し頒布致します。免許手続もNORC通信委員会で代行します。

仕様

- E.P.I.R.B. class B
- 送信周波数 121.5および243MHZ 2波同時送信
- 送信出力 48時間連続使用後、両周波数とも最低出力75ミリワット
- 使用時間 -20℃で最低48時間
+25℃で90時間以上
- 電池 マグネシウム電池 6V 6年間有効、規則で3年で入替
- 電波形式 A₁電波
- 周波数安定度 0.005% (水晶制御)
- 使用温度 -20℃~+55℃
- 寸法 本体長さ40.7cm×直径8.9cmアンテナ含む全長97.2cmオレンジ色
重量2.16kg 水に浮く
- 使用方法 手動 テスト-OFF-ON
- 価格 ¥95,000

日本外洋帆走協会(NORC)

通信委員会推奨



- オール・トランジスター
- 小型で軽量
- 高さ160×幅330×奥行き407mm
- 取り扱いかい簡単
- 信頼できる性能
- 耐温、耐湿、耐震設計

● ヨット用NORC専用7波実装

2150, 2182, 2638, 4143.6, 8291.1, 12429.2, 16587.1 kHz

FT-400C無線電話装置

お問い合わせ NORC事務局へ
お申し込みは 電話03-504-1911~4

八重洲無線株式会社

営業本部 東京大田区下丸子1-20-2 ☎146 ☎03(759)7111

事務局より

(安全手帳)

社団法人日本外洋帆走協会では、外洋帆走を楽しむため、最低限知っておかなければならない海事関係の法律知識、海事知識、ヨットレースに必要なレース規則、海事関係官庁及び外洋帆走協会の歴史等を収集した安全手帳を作成して、57年2月現在の会員に配布致しましたが、残部が多少ありますので、1冊1,000円で頒布しております。必要の向きは送料200円を含め送金願えればお送り致します。

内容

- (1) 日本外洋帆走協会 (NORC)
 - NORC 定款
 - NORC 組織及び運営規定
 - 会費の納入を遅延した会員の取り扱い内規
 - NORC 船艇登録規定
 - NORC 会友ならびに会友艇船艇登録規定
- (2) NORC 旗章
- (3) NORC 外洋レース規則
- (4) NORC 安全規則
 - 安全に関する心得
 - 最低備品と設備基準を規制する特別規定 (1981)
- (5) IOR 計測申請手続等に関する施行要領
- (6) レース委員会の手引き
- (7) 海事法規
 - 海上衝突予防法の燈火と形象物 (図解)
 - 押し船及び押し船の航行中の燈火・帆船の航法等 (図解)
 - 音響信号 (図解)
 - 海と船の法律集 (抜粋)
 - A, 海上衝突予防法
 - B, 海上交通安全法
 - C, 港則法
 - D, 船舶法
 - E, 船舶安全法
 - F, 船員法
 - G, 船舶職員法
- (8) 帆船の燈火・形象物のかかげ方
- (9) トン数の常識
- (10) ディスタンステーブル (距離表)
- (11) 国際信号通信
 - 国際信号旗 (図解)
 - 一字信号の補足的用法と例及び代表旗の使い方
 - ヨットレースにおける信号旗等の一覧表
- (12) 海上保安庁通信所一覧表
- (13) 単位換算表
 - 海里 (浬) ↔ km
 - 電動機の幅 ↔ kW
 - 尋 ↔ m

m/sec (秒速) ↔ kt (ノット)

ft (フィート) ↔ m

(14) ヨット関係先住所、電話

押し船および押し船の航行中の燈火

衝突予防法の燈火と視界

図解 帆船の航法(海上衝突予防法第12条)

(A) 2隻の帆船の風を受ける舷が異なるときは、左舷に風を受ける帆船は、右舷に風を受ける帆船の進路を避けなければならない。

左舷に風を受ける

右舷に風を受ける

右舷に風を受ける

左舷に風を受ける

(B) 2隻の帆船の風を受ける舷が同じであるときは、風上の帆船は風下の帆船の進路を避けなければならない。

風上

風下

風上

風下

注) III ○は風向を表している (W: Direction of WIND)

日本外洋帆走協会 30周年記念事業について

日本外洋帆走協会は来年で30周年を向かえます。つきましては、30周年記念事業を行いたいと考えておりますので、御意見ならびに良い事業案がございましたらお聞かせ下さい。お待ちしております。

連絡先 日本外洋帆走協会 総務委員会
〒105 港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル4F
TEL 03-504-1911~4

世界選手権(アドミラルズ カップ)補助金申請決定

去る9月18日(土)、琵琶湖ホテルにおいて第84回理事会が開催されました。この時、1983年にイギリスで行われる世界選手権(アドミラルズカップ)出場艇に補助金がいただけるよう、振興会に補助金申請を行うことに決定いたしました。詳細は来月号のオフショアにて連絡いたします。

西内海支部よりレース日程のお知らせ

瀬戸内海ハーフトン・クォータートン・ミニトンカップ

1. 参加資格

(a) レーティング

- ミニトン 15~17ft (T.C.F. 0.6472~0.6723)
- クォータートン 17.1~19.9ft (T.C.F. 0.6735~0.7060)
- ハーフトン 20.0~22.9ft (T.C.F. 0.7072~0.7385)

(b) その他SKKカップの参加資格を満たす艇

2. レース日程

日	時	レース	スタート 時間	タイム ミリット	コース
11/21(日)		第1レース	10:00	17:00	インシ
11/22(月)		第2レース	}	}	SKKカップ ヨア-
11/23(火)		第3レース				レースと兼用

※ 第1レースの艇長会議は09:00 スタート海面の本部船上

3. 適用レーティング

JORによる。未計測艇は、同型艇のレーティングを準用し、レース委員会にて決定する。

4. 得点方法

- (a) 修正時間システムを取る。
- (b) 得点は減点法とし、SKKカップの得点方法に準ずる。
- (c) 得点に対する係数

第1レース ×1.2
第2, 第3レース×1.0

順位は得点の低いものを上位とし、同点の場合はロングレースで上位のものを上位とする。

5. 第1レース

Aコース(時計回り) 25M

No.2一端島一甲島一阿多田島一白石灯台一No.2

Bコース(反時計回り) 25M

No.2一白石一阿多田島一甲島一端島一No.2

コースは艇長会議に指示

コース短縮

(a) 第1レースはスタート後2時間までに先頭艇が端島に達しない時には甲島沖をフィニッシュとする。
スタートライン

(a) 本部船とNo.2浮漂との見通し線とする。

6. その他の事項はSKKカップレース帆走指示書に準拠する。

7. 参加申込

- (a) 申込期限 昭和57年10月31日
- (b) 参加料 1艇 2,000円
- (c) 申込先 〒738-08 佐伯郡五日市町美鈴が丘東1丁目3-11
日本外洋帆走協会西内海支部広島フリート事務局 佐藤克則
電話 0829-28-0776 (夜7時以降)

8. 賞

(a) 総合優勝, 2位, 3位

9. 係留場所

- 海楽園ヨットハーバー(大野町)
 - マンボウヨットクラブ(甘日市町)
- (レース前後1週間は係留無料、ただし管理責任は艇のオーナーが負うものとする。)

専門委員会からのお知らせ

●ルール委員会

NORC外洋レース規則の改訂 及びその他ルールの解釈について

- NORC外洋レース規則(1980)の部分的改訂
第3条, 第10条2, 及び第10条6を55年12月6日改訂(添付改訂案参照)
56年3月7日の代議員会にて55年度事業報告の中で, 上記改訂が報告されている(議事録参照)。ところが, 1981年10月に印刷された「安全手帳」中の(3)NORC外洋レース規則に上記改訂が織り込まれていないのでPRが必要。
- オーナーの責任と艇長の責任をルール化する必要性について
NORC安全規則(1981)第1条責任の所在及び安全に関する心得, 第II節責任の範囲に明確な規程があるので, NORC外洋レース規則にとり入れなくてもよい。(重複を避けるため)
- 艇長の資格をルール化する必要性(艇長の任命)について
前項同様「安全に関する心得」第II節1.(2)に規程があるのでレース規則に織り込む必要はない。
- 冠スポンサーを付けることに関し, レース規則改正の必要性について

ルール委員会にて検討した結果, 冠スポンサーのレースを開催することは現行ルールに抵触しないので, ルールを改正する必要はないとの結論に達した。

現行ルールは参加艇や選手に対して商業宣伝を禁止しているがレースの主権者に対してスポンサーをつけることを禁止してはいない。むしろ81-84IYRRではスポンサーをつけてレースを運営することに対する疑念を払拭し, 容認の方向を明確に打ち出している。

冠スポンサーを付けることは今や世界的な傾向であり, ヒース元首相も先般来日の折, 是認意見を述べた通りである。

- IYRR 1981-84 第1条「レースの主権, 運営, 及び裁定の権限」に関し, NATIONAL AUTHORITYの解釈についてIYRUまたはORCの見解を打診する必要性について
今更, 改めてIYRUやORCに見解を正す必要性はないものと判断する。
その理由は
(1) NORCが外洋レースの分野においては日本の

NATIONAL AUTHORITYであることは今までの実績(新艇登録, 計測, レーティング証明書の発給, セールナンバーの割り当て, 世界選手権大会の開催提訴の処理, ルールの制定改廃等)からみても明白である。

(2) 邦訳ルールブックではNATIONAL AUTHORITYを日本ヨット協会と訳しているが, 英文を正とする立場をとっているNORCとしては訳文にこだわる必要はない。

- ロランの使用禁止条項(第10条9)の再検討について

昭和55年度よりレース委員会, ルール委員会にて討議してきたが, 当時としては時期尚早ということで見合わせてきたが, 本年3月5日専門委員長会議にて再度「使用許可の方向で検討されたい」旨, 帆走委員長より申し入れがあったが, これはNORCのポリシーに関する問題だから, 単にルール委員会で結論を出すのでなしに, 理事会にて慎重に御審議願いたい。

- 違反に対するペナルティーの時効をルール化する必要性について

ルール違反の事実がレース終了後, かなりの日時が経過してから判明した場合, どの程度までさかのぼってペナルティーを課すべきかということ, ケースバイケースで判断は異なるので一律にルールで固定化しない方がいい。

N. O. R. C. 外洋レース規則改訂案

下記の点線部分を切り取って, NORC安全手帳にはって使用して下さい。

第3条 クラス別分類

クラス	レーティング
I	33.0ft (10.06m) ~ 70.0ft (21.33m)
II	30.0ft (9.14m) ~ 32.9ft
III	26.0ft (7.92m) ~ 29.9ft
IV	23.0ft (7.01m) ~ 25.9ft
V	20.0ft (6.10m) ~ 22.9ft
VI	17.0ft (5.18m) ~ 19.9ft
VII	16.9ft (5.15m) 以下

第10条 航路権規定及びその他の帆走規則

- レース中の離艇及び上陸 (IYRR56.57及び59の例外)

スタート以降, 乗組員の下船, 一時的上陸及び物資の積卸しは自由であるが, 負傷・発病・その他緊急を要する場合以外は, 艇の直接の接岸または, 人力のみを使用するその艇のディンギー以外の方法で行ってはならない。下船者はできるだけ速やかにレース委員会に報告しなければならない。またそれ以後, 再びそのレースへの参加は許されない。ただし, 乗員の落水, 遊泳, 修理のための離艇, あるいは座礁または他の船舶その他と衝突した後, 艇をこれらから引き離すために遊離した場合は, そのヨットはレースを継続する前に, これらの乗員を艇内に復帰させなければならない。

6 登録番号の標示

	高さ	巾	太さ	字間
(1) クラス I ~ II の艇	45.0cm	30.0cm	7.0cm	9.0cm
(2) クラス III ~ V の艇	38.0cm	25.0cm	6.0cm	7.0cm
(3) クラス VI ~ VII の艇	32.0cm	21.0cm	5.0cm	6.0cm

●海事思想普及委員会

海事思想普及委員会活動報告

1. NORC PR用下じきの製作

ちびっ子レース, ボランティアサーリング会などの際に配布する児童用の下じきを製作。片面を海事思想普及イラスト, 片面を広告面に充てる。

協賛は日産自動車, カルビー, キリンビールの3社。製作費: 60万 製作枚数: 3,000枚

2. 講習会の開催

仙台地区: 6/5(土)1830~ 於:「アムス西武」

内容 外洋レース映画
講演: 歌田道教氏

参加 50名

函館地区: 6/19(土)1830~ 於:「函館国際」

内容 外洋レース映画
講演: 大儀見副会長

参加 100名

3. 三浦市ちびっ子ヨットレース

ヨット教室: 8/28(土)1300~ 於: 市民センター

内容 映画:「OPディンギースクール」
教室: 武市俊氏

ヨットレース: 8/29(日) 於: 諸磯湾

参加者: 200名(小学3年~中学3年)

4. NORC夏まつり“安全フェスティバル”

9/4(土)1300~1600 於: 江の島ヨットハーバー

主催: 日本外洋帆走協会

(安全委員会
海事思想普及委員会
通信委員会) 共催

後援: 神奈川県/神奈川県弘済会/第三管区海上保安部/江の島ヨットクラブ

参加企業: 東洋ゴム工業/協立電波/国際化工/中村船具工業/光電製作所/大洋無線/古野電気/八重洲無線

内容: ○ライフraftの展開実演
○安全備品の展示, 説明
○救急法の実演(赤十字ライフガード)
○親睦ビアパーティー
※ 親善レースは台風の為中止。

参加者: 140名

●泊地対策委員会

57年度NORC泊地対策方針書案

1. 前むきの対策
 - (1) 泊地建設の促進
 - ① 公共
 - ② 民間による第3センター

- (2) 漁業組合とのタイアップによる漁港利用
2. 後むきの対策
 - (1) 保管料値上げ阻止のための方策
 - (2) 無許可停泊者問題
3. 現状の把握
 - (1) アンケート調査 (場所, 保管料, 艇種など)
 - (2) 各地マリナーにおける実態
 - (3) 運輸省, 県, 市町村の考え方と取り組みの実態
4. 組織と編成
 - (1) 関東支部管下の分担
 - (2) その他支部の分担
5. NORC泊地対策問題と全国的な泊地施設の中におけるNORCの位置

●技術委員会

JORレーティングルール(案)

1) 目的

JORレーティングルールの目的は, IORレーティングを持つヨットとJORレーティングを持つヨットが, 一緒に公平なレースが出来るレーティングを比較的, 安く, 手軽に求めることにある。

JORレーティングルールは, ヨットを簡易化された計測法によって計測し, 現行のIORレーティングの公式, プログラムを用いてレーティングを求めるシステムである。

2) JORの適用

イ) JORレーティング証書を受ける資格のあるヨットはIORレーティング証書を受ける資格があるが, 同時に両方の証書を持つことはできない。

ロ) IORルール102のレーティング証書の有効性の条件はJORレーティング証書にも適用される。

ハ) JORレーティング証書の ORC への賦課金 (Levy) はIORレーティング証書と同額である。(1982年度 15 Swiss Fran≒1950円)

3) JORの計測

JORの計測は下記の3つのケースに分かれる。

i) ワンオフ艇, またはそれに準じる艇

ii) 同一モールドによるプロダクション艇(スタンダードハル)

iii) 同一モールドによるプロダクション艇で, SMRスタンダードクラスの条件を満足しているクラス

i) は, 従来のIOR計測と変わらないが, CGFだけは簡易傾斜試験(SIT Simplified Inclining Test)によって求める。

ii) は, スタンダードハルであるが, 任意の2隻の艇のハルを2人以上のNORCの公認メジャーが別々に計測し, チーフメジャーが計測値の精度, 整合性に満足した場合, スタンダード寸法と

して認められる。CGFはSITによって求める。

④は、SMRスタンダードクラスの条件 (SO 7 SMR Specifications, SO 8 Standard Rating) を満足するクラスで、ORCの簡易計測ルール(SMR Simplified Measurement Rule)によって計測される。

4) 簡易傾斜試験

IORルール705. ウエイトを次の通り改める。

ウエイトの大きさはPDの値が0.0524PLまたは78m/mより大きく、0.1051PLまたは158m/mより小さくなるようにきめる。(3° < θ < 6°)

5) 注 意

スタンダードハル艇は、下記のスタンダード寸法を正確な陸上計測によって確立する。

イ) FFS, FFIS, FFDS, FMDS, FBMS, FAIS, FAI

ロ) DMS, PDS, ESDS

ハ) TLH (1~5) (Trial WL Heights)

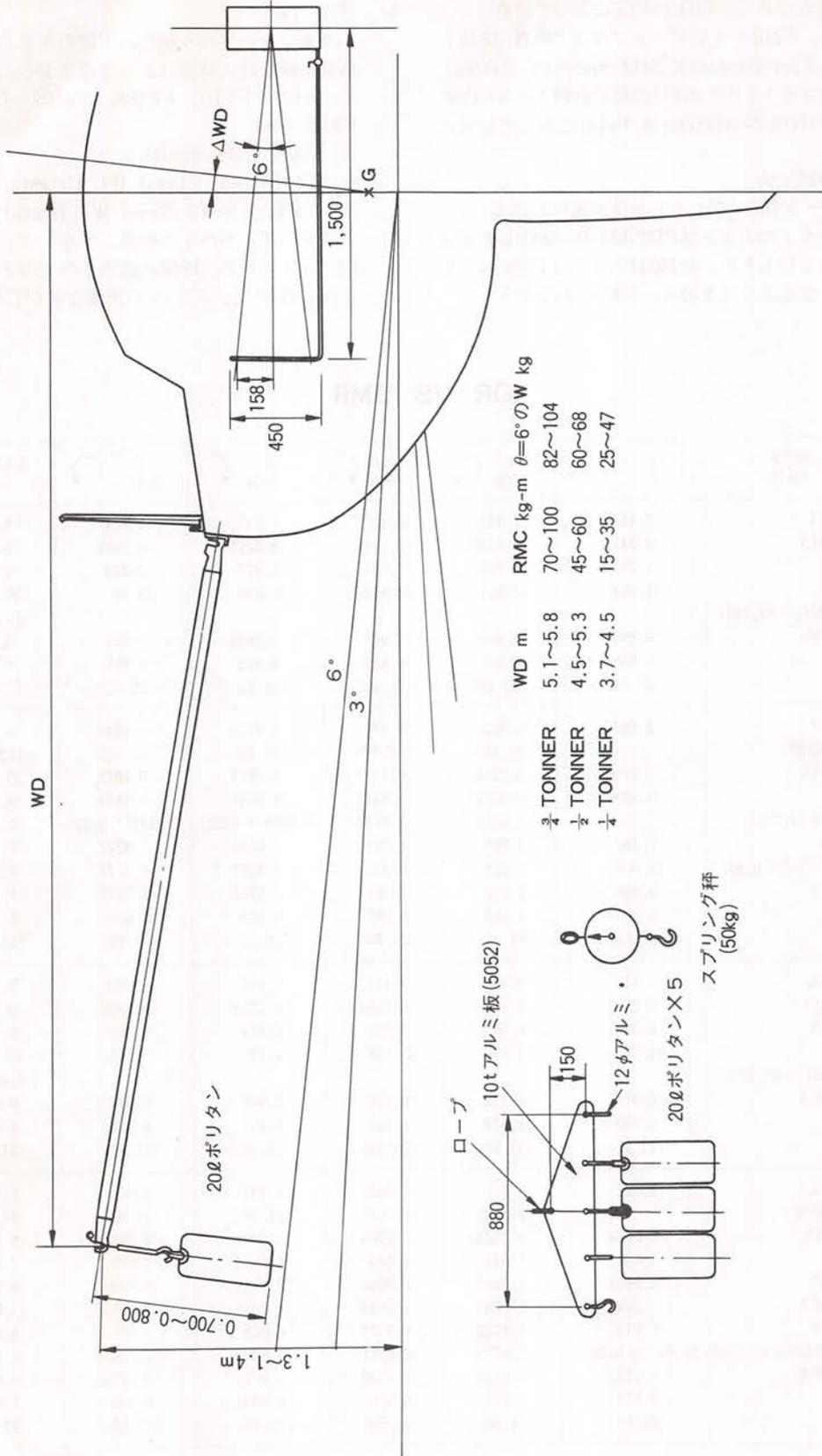
TWL (1~5) (Trial WL Beans)

スタンダードハルの場合、フリーボード計測はFF, FAのみで、浮揚状態のすべての寸法が決定されるのでイ), ロ), ハ)の正確な値が必要である。

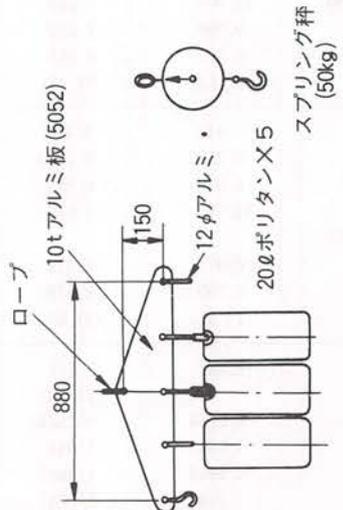
IOR VS SMR

	SINK TRIM	0 0	0.01 0.02 ↷	-0.01 -0.02 ↶	0 -0.04 ↶	0 0.02 ↷	0.02 0 ↓
IOR	BWL	2.454	2.454	2.460	2.517	2.434	2.504
	MDIA	0.2116	0.2116	0.2116	0.2273	0.2069	0.2273
	MR	7.242	7.225	7.261	7.237	7.238	7.166
	TR (RMC = 53.388)	34.054	33.951	34.413	37.395	32.95	36.362
	CGF	0.968	0.968	0.968	0.9833	0.968	0.977
	R	6.869 (22.54)	6.853 (22.48)	6.887 (22.60)	6.972 (22.88)	6.865 (22.52)	6.860 (22.51)
	平均値						34.85
SMR	YOK31 (EMILY II)						
	BWL (平均値)	2.468	6.853 (27.48)	6.887 (22.60)	6.972 (22.88)	6.865 (22.52)	6.860 (22.51)
	MDIA	0.2116	0.2116	0.2116	0.2271	0.2070	0.2271
	D	0.9296	0.9272	0.9312	0.9737	0.9134	0.9652
	DLF (BDR)	1.0107	1.0102	1.0113	1.0079 (1.0232)	1.0111 (1.0282)	1.0060
	MR	7.242	7.225	7.261	7.2365	7.2277	7.1664
	TR (平均×0.97)	33.808	7.225	7.261	7.3265	7.2277	7.1664
	CGF	0.968	7.225	7.261	7.2365	7.2277	7.1664
	R	6.869 (22.54)	6.853 (22.48)	6.887 (22.60)	6.863 (22.52)	6.855 (22.49)	6.797 (22.30)
IOR	BWL	2.414	2.410	2.417	2.455	2.390	2.448
	MDIA	0.2583	0.2583	0.2584	0.2748	0.2502	0.2746
	MRA	6.976	6.975	6.978	6.924	7.003	6.921
	TR (RMC = 52.55)	31.197	31.032	31.336	33.08	30.156	32.77
	CGFA	0.971	0.974	0.971	0.968	0.974	0.968
	RA	6.559 (21.53)	6.579 (21.59)	6.562 (21.53)	6.491 (21.30)	6.606 (21.67)	6.488 (21.29)
	平均値						31.59
SMR	DOU30 (STD51)						
	BWL (平均値)	2.422	6.579 (21.58)	6.562 (21.53)	6.491 (21.30)	6.606 (21.67)	6.488 (21.29)
	MDIA	0.2584	0.2584	0.2584	0.2742	0.2505	0.2742
	D	1.044	1.044	1.044	1.0814	1.025	1.081
	BDR	0.9966	1.9965	0.9968	0.9914	0.9994	0.9912
	DLFA	1.0044	1.0044	1.0045	1.0023	1.0057	1.0022
	MRA	6.974	6.9723	6.9777	6.929	7.001	6.924
	TR (平均×0.97)/CGF	30.647/0.9738	6.9723	6.9777	6.929	7.001	6.924
	CGFA	0.9732	0.9732	0.9732	0.9727	0.9735	0.9727
RA	6.573 (21.56)	6.571 (21.56)	6.576 (21.58)	6.5302 (21.43)	6.598 (21.65)	6.526 (21.41)	

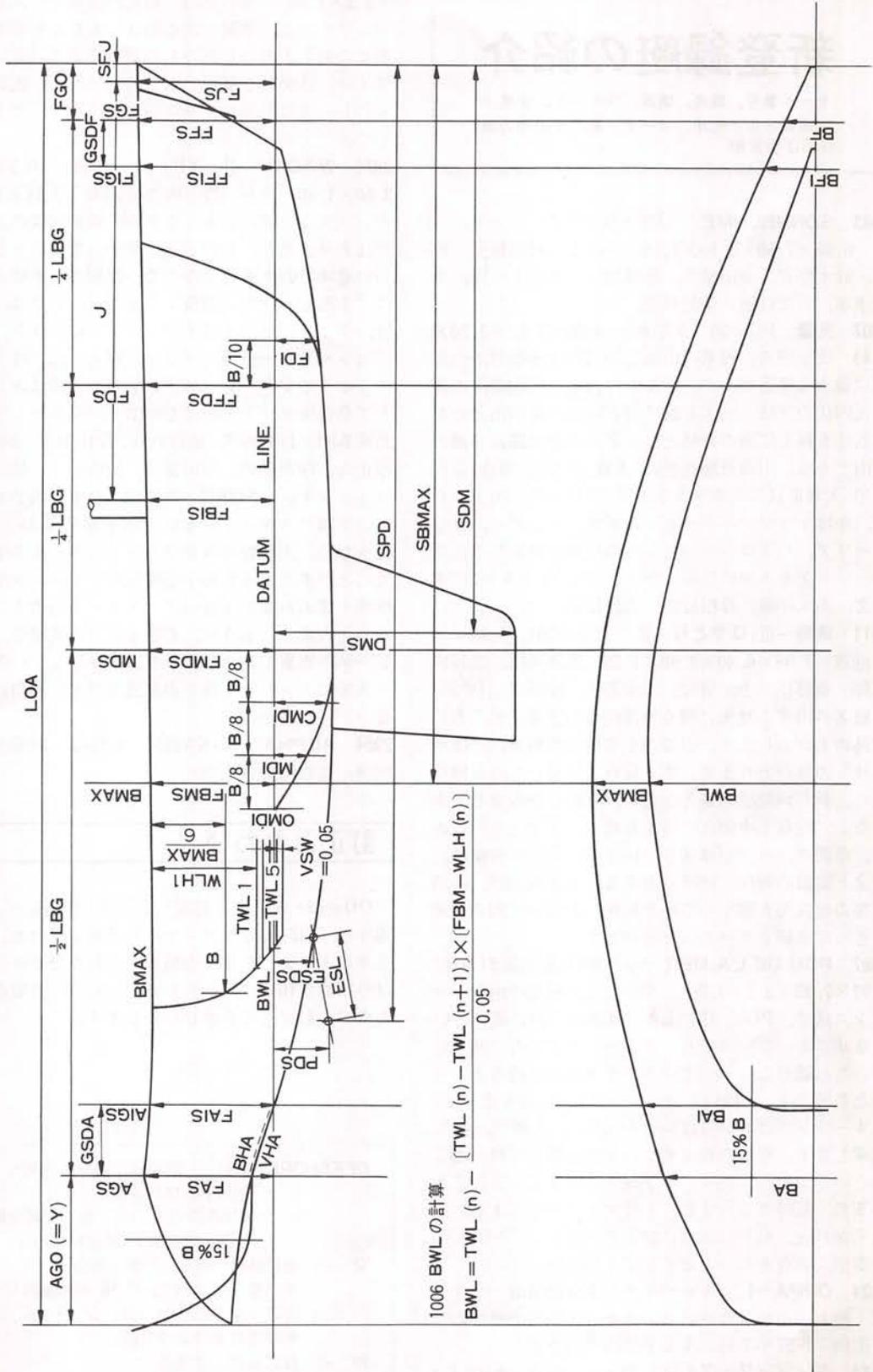
JORルール簡易傾斜試験



	WD m	RMC kg-m	$\theta=6^\circ$ の W kg
$\frac{3}{4}$ TONNER	5.1~5.8	70~100	82~104
$\frac{1}{2}$ TONNER	4.5~5.3	45~60	60~68
$\frac{1}{4}$ TONNER	3.7~4.5	15~35	25~47



フリーボード陸上計算 スタンダードフリーボード



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

3083 SONNBLUME バントフェット シーボニア 8.98×7.50×3.10×1.75 戸田宏, 村田修弘, 牧孝, 鈴木堅司, 会田恭久, 倉橋敏一, 井之上洋, 土肥康孝, 八代従道, 菊地輝彦。

3007 天霧 Pilor30 多度津港 8.99×7.87×3.20×1.45 氏家睦夫/艇名の由来:「天霧」は多度津港の南西に聳える標高361メートルの山の名。戦国時代の香川氏四代の牙城。別名を獅子山といい、象頭山とともに五岳を擁して海の神様として名高い金比羅宮守護の霊山である。旧海軍駆逐艦に「天霧」あり。/抱負:これまで(天霧Ⅲ)(ニコルソンとトン)でレースに出ていたが、今度オリジナルデザインの新艇を建造して、クルージングを多角的に楽しむことにした。クルー:三宅善文, 糸永洋義, 森松敏郎, 武部裕光。

1411 速鳥Ⅲ(はやとりⅢ) ヤマハ26C 三崎マリン油壺 7.98×6.40×2.80×1.55 名當英臣, 渋谷喜三郎, 斎藤正, 小泉悟郎, 山本芳男, 佐藤信昭(共同)/艇名の由来:歴史に残る外洋航海の遺唐史船の名に速鳥の名があります。旧制の小学校の教科書に“はやとり”の話があります。広く海外より良いものを取り入れ、新しい発展の資としたい、との心から命名しました。/抱負:小網代に第1号艇の(はやとり)があり、草間グループが運営しています。共同所有艇は、資金と要員の確保が同時に出来ることが利点で、碇泊地等の確保等も難しくなった現在、お互いに和の精神をもって長続きさせたいと思います。

3087 POU DE LA MER ヤマハ30D-S 沼津(重須) 8.97×7.33×3.2×1.75 初山満雄/艇名の由来:フランス語で、POU DE LA MERは“海の虱”という意味です。レースでも、クルージングでも、食らいついたら離れない……というオーナーの気持ちからついた名前です。/抱負:レースは適当に、前を走って。クルージングはめいっぱい力を入れて、大瀬で、島で、訓練します。現地の夜は美しい女性と楽しい夜を過ごしたいですね。/クルー:正規クルー3名, 応援クルー5名, 臨時クルー2名, 女性マネージャー1名。計11名が日夜、厳しい訓練に耐えています。/NORCへの要望:会費をもっと安くしてください。

3124 OPPA-1 キャバリア 東京湾晴海 中井信行/艇名の由来:宮城県女川近くの追波湾の地名より。/抱負:S57年7月に南太平洋へ出航予定。

3085 ダンシング・クイン Sloop 西宮 9.2×7.4

×3.2×1.85 大谷良治/艇名の由来:一条乱れぬチームワークで、華麗に走る姿は、あたかも華麗に舞う美女の如く人の心を打つものがあります。(ダンシングクイン)は美しき舞姫として名付けた。/抱負:数多くのレースに出場してみたいと思います。どうぞよろしく。

2976 WACKY-Ⅱ YR-34 西宮 10.3×7.90×3.60×1.90 守石一博/艇名の由来:WACKY=きちがい(スラング)ではありますが、精神病院のきちがいではありません、ものごとく夢中になることです。/いい意味でのキチガイなので、誤解のなき様そこんとこ“よろしく。/”抱負:今度のヨットでは、マストは、グッチ、セールはイブ・サン・ローラン、ウインチはシャネル……他、ブランド艇と一部ではウワサがチラホラですが、レースでお会いした時は決して決して!!金権ヨットと呼ばないで。/クルー:杉原寛, 馬場秀昭, 目瀬好男, 富田好成, 片山彰造, 浜中淳宏, 原正吾, 住友潤司, 中川普一, 田中洋二, 桶口勉他ヨットコジキ。/NORCへの要望:日本国内でもレーティング順にスタートするレースを企画実行していただきたい。大型艇のみがファーストホームの栄冠に輝くことが多々あるため小型艇にもファーストホームの快感を味あわせて下さい。(スタート時のオフィシャルの方大変ですが、着順イコール成績で、マッチレースの感覚でレースができ、オフショアの時にもレース参加メンバー全員で表彰式ができ、面白いのではないのでしょうか?)

2954 ALPHA NAKA295 小網代 関健治, 平出昭博, 長谷川考夫(共同)

訂正とおわび

Offshore 5月号に掲載しました「初島レース」の記事中に「〈梓〉からりタイヤの連絡を受けた」という文章がありましたが、成績表からもお分かりのように〈梓〉は総合10位に入っており、〈つるぎ〉の間違いでしたので、訂正しておわびいたします。

OFFSHORE 第91号 昭和57年10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300円(郵送料40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

第9回 三宅島レース

〈ポインシアナⅡ〉落水事故報告とお願い。

昭和57年10月1日

ポインシアナⅡ 艇長 笠井章而
 ナビゲーター 山田幸夫
 クル - 大杉文哉
 榎本 繁
 阿部宏志

去る9月23日(木)、NORC関東支部主催、第9回三宅島レース(160マイル)出場中のシーボニアヨットクラブ所属のハーフトンレーサー(U-30)ポインシアナⅡで乗員一名の落水事故が発生しました。

事故発生一週間目の10月1日現在、落水した乗員は今だ行方不明であり、ポインシアナグループを中心とした関係者及び海の仲間による捜索が続行中であります。

NORCオフショア編集委員会の協力を得て、秋のオフショアレースに間に合うよう、急拠我々の事故経過を皆様方、ヨット仲間へいち早くお知らせする事は、我々、当事者から各艇への警鐘と何らかの安全対策上の参考になるのではないかと考えたからであります。

一昨年の大島初島レースでのトマホーク落水事故、昨年のビッグボートシリーズでのエクスプローラ落水事故、そして今回と、全く同じハーネス未着用という初歩的なミスを犯し、過去の貴重な反省点、安全への提言を生かす事が出来なかった事は、痛恨の極みとするところです。

ヨット仲間の皆さん、事故を起こした当事者らの辛い心からの叫びとして、もう一度、肝に命じて下さい。『ライフハーネス、ライフジャケットさえ着けていれば……………』

1.概略経過

艇名 POINCIANAⅡ セールNo. 2970

艇長 笠井
 クル - 榎本 } ①ワッチ
 阿部
 ナビゲーター 山田
 クル - 大杉 } ②ワッチ
 飯野

計6名

日時

9月23日 11:00スタート
 9月23日 18:05事故発生
 9月24日 13:30下田入港(リタイア)

コース

神奈川県小網代スタート→三宅島(時計回り)→神津島(時計回り)→小網代 計160マイル オフショアレース

午前10:30 艇長の指示で全員ハーネス着用後、シーボニア出港、スタート海域に向かう。

午前11:00 スタート。NNEの風約6~8メートル小雨。波高1メートル以下。昨夜の出艇申告では11杯のエントリーがあったが、スタートしたのは5艇であった。(クラスⅡのロシナンテの他がめら、シルフィード、つるぎ、ポインシアナⅡのハーフトン新鋭艇4杯)スタート海域と三宅島サタドー岬を結ぶ185°にコースを設定。フルメイン、スピン帆装で快調に走る。12:00よりAワッチ(3名)の当直となった。

午後15:00ごろ 大島竜王岬東通過(視認出来ず、デッドレコ) Bワッチの山田、大杉、飯野が当直となる。この時点で艇はNNEの風雨約8メートルでポートタック、クォーターリー、艇速約7.5ノットの快調セーリングであった。この為山田と飯野は海象に対する不安感無く、ハーネス、ライジャケとも着用せずゴックピットに入る。大杉は常時ハーネス、ジャケットとも着用していた。当直交代直後から幾分風が強くなって来た為、メインをワンポイントリーフとした。その後15:40ごろ数度の軽いブローチングを感じたので早目にスピンをダウン、一気にNO3ジブにした。ポインシアナの1マイル先を走るシルフィードやその前のがめらはあい変わらずスピン帆走中である事が視認出来た。16:20ADFで船位測定後次第に風が強くなり出し艇はプレーニングの連続で、スピードメーターは常時10ノット以上であった。風向と波の寄せて来る方向はNNEで一致しており、ティラーワークは楽であった。17:00から18:00にかけて風速は約12~15メートル程度、波高は4メートルを超え、海面は白い泡すじが現われて来ていた。それでもNO3ジブにワン

ポイントリーフのメインで艇は安定して走っており、プレーニング状態の連続を満喫していた。18:00BワッチからAワッチへの交代の為、キャビンから笠井がハーネスを着けてコックピットに出、代わって山田が18:00からのNHK天気予報を聞く為キャビンに入った。

この時点での乗員配置は図-1の様にハーネス、ライジャケ着用の大杉がスターン、15:00にワッチに出たままハーネス、ライジャケともに着用していない飯野がヘルム、そしてハーネスは身に着けているがコックピットに出たばかりの笠井はハーネスフックを艇体に固定せずドッグハウス寄りに座っていた。ラジオの台風情報では「これから沖縄本島が暴風雨圏に入る」旨を伝えていた為、レース海域への台風の直接の影響は明日夜半から明後日であると判断した。NHKの天気予報が終了した18:05ごろ突然ダウンと艇が真横90°に横転し、キャビン内の3名は右舷に吹飛び、コックピットでは一名の落水事故が発生していた。

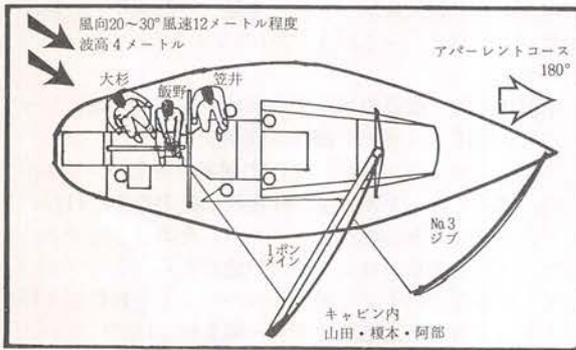


図-1 落水時の乗員配置

2. 気象、海象

9月23日から24日にあけての気象については、レースという事もあってポインシアナでは各乗員がいつもの様に個別に情報収集して乗り組んでいた。例えばナビゲーターの山田は21日からの新聞の天気図切り抜きを持参し、スタート前日とスタート直前の朝ハーバーから電話による大島、三宅島の天気予報を聴取、他にもラジオ、テレビの天気予報を調べていた。特に台風19号が沖縄に近づいている段階であり、台風の動向が一番気かりではあった。

関東南部に秋雨前線が停滞しており、相当量の雨が降るであろう事、前線に接近すれば15メートル程度の風は吹くであろう事、台風の直接の影響は無いであろう事を想定していた。実際スタート時から大島と三宅島の中間に至るまでの約5時間、風力風向とも一定（約6～8メートル：NNE）しており、危険を感じる状態にはなかった。23日17:00から20:00までの約3時間に風速は20メートルにまで強くなり翌24日午前中15

メートル以上の風が続いた。午前1:30に落水海域に到着した巡視船「まつうら」のログブック記載風速は約27メートルとの事であった。

事前の電話予報では波浪注意報は出ていたものの強風注意報も出ておらず、結果として予測以上の風速と風によってさらに成長した波浪が事故発生の遠因であったと考えられる。

3. 落水及び捜索状況

ワッチ交代時の18:05ごろ、艇が波の山から谷へおりたところで、突然船が横転した。それまでは、プレーニング気味にさほど大きなローリング、ピッチングもなく走っていたのが、瞬時に右舷を下にして90°横転した。

笠井は、スターボード側のデッキに落ち、ライフラインを背にしてつかまった。大杉は、ライフラインにぶら下がった。ヘルムをとっていた飯野は、多分ライフラインの上を飛び越して、落水したものと思われる。キャビン内では、ジンバル、ラジオ、その他がスターボード側に飛ばされた。

船はすぐ起き上がり、コンパニオンウェイから外を見た山田は、船の右舷後方の海面に飯野が両手を上げているのを瞬間視認した。ティラーがぶらぶらしているので『ティラーを持って』と呼んだ、笠井は『落水』と呼びながら起き上がり、ティラーをとった。大杉は、自己点灯付の馬蹄形浮環をとって海中に投げたが、点灯灯のとりつけたラインをスターバルビットからほどくのにやや時間がかかり、2～3分後であった。その間榎本は、バウに行きそれからジブを下し、続いてメーンをツーポイントに引き下げた。両舷からシートが下がってないのを確認して、エンジンを始動させた。更に、メーンを下げ、落水地点に戻るべくフルスロットルで0°に転針した。落水から転針までほぼ10分かかった。スピードは約5ノットであり、更に波があるのでそれより遅いと判断した。

約20分走った、その間もう一つの馬蹄形浮環に20Mのモヤイを救助用に用意した。

右舷側に榎本、左舷側に大杉が電灯を手に海面を捜索やや舟酔い気味であった阿部は、コンパニオンウェイにもたれかかって左舷側を照らし、捜索を続けた。日没後で暗く、雨も激しく前方から降りかかり、風も強くなっていた。山田は艇長命令で反転時から、アマチュア無線2メートルで、メーデー（非常通信）を出し続け、とにかく連絡をとる事に専念した。波及び風によるリーウェイがかなりあるものと判断し、0°～90°とジグザグに進んだが、波にたたかれエンジンでは、上手から船を回す事はできず、下手回しで進んだ。波も高く、両舷側からわずかな海面しか見えなかった。光るものを捜すべく、見張ったが、砕波の上の夜光虫以外何も見えなかった。その間、名前も呼んだが、波と風の音以外は何も聞こえなかった。

無線連絡をとっていた山田は、何度かハッチから顔を

出し、連絡できない旨を云い、遠すぎると云った。' 笠井は、その都度『とにかく、コールを続行しろ』と指示した。約2時間その様な状態で捜索を続けた。自艇での捜索の可能性は望みが薄かった。

19:30ごろ、落水海域内でライフボール(赤旗竿)を投下した。風は、18m~20m位になっていた。

20:00ごろ、少しでも、陸に近づけて連絡をとりやすくしようと300°に転針した。

10分後、20:10分 やっと連絡がとれた。

状況を説明し、下田海上保安部に連絡がとれた。

この間、機走2時間半で、約5リットルの軽油を使った。後のために、大杉は給油を行なった。阿部は捜索一時間後には、完全にダウンで、捜すよりはいている方が多かったので、危険を感じ、キャビンに戻した。巡視船が着くまで、落水海域に戻ろうと考えたが、この海況での機走は、ローリングも激しく、乗員の疲労も激しく、2次遭難を恐れ20時50分、自艇での捜索を断念し、避航する事とした。

4. 自力回航

落水者捜索は風速18~20メートル、波高4~5メートル、眼をあけるのがやっとという雨の中約2時間行なわれ、精神的肉体的疲労は極に近いと思われた。シケの中、艇と乗員の2次遭難を回避する為、避航行動に入った。当該海域から最も近い三宅島阿古港への入港を当初考えていたがセールを張れない海象である事、阿古入港経験者が山田だけである事、三本岳など無灯の岩場が風下にある事、阿古漁港そのものの進入口が狭い事などから断念した。リーウェイの予測も立たず、この時点では灯台は一切視認できておらず、この風でいわゆるロストポジションに近い状態といえた。DFでプロットチャートするにはDF局との夜間距離が大き過ぎる事、カーボン艇である為激しい雨の降る外部にDFを持ち出す必要がある事など困難な要素があり精度は望めないと判断した。とりえず新島、式根島、神津島などの灯を視認するまで西進し位置を確認する事とした。又、機走燃料の残量は15ℓであり、今後の事を考えエンジンを停止しトライスを上げたが、それ以上のデッキワークは危険な為、夜が明けてからにする事とした。シケの夜間、入港経験の無い新島や式根への入港は全く考えなかった。長期戦を予想し、21時より2時間2直ワッチを組みAワッチ笠井、榎本、Bワッチ山田、大杉とし阿部は体調が戻るまでオフワッチとした。マグ300度で航走を続け午前1時30分ごろ225度方向に新島灯台をAワッチが視認、その後午前5時00分薄明がおとずれるまでの3時間半、新島灯台の見える範囲でタックを繰り返しその位置にとどまった。風速は15~20メートル、風向はやや北に振れ波高4~5メートル、夜光虫が多い。24時5分、オールハンズ(4名)でストームジブを展開し、やっと風上への上り性能を得、この時点で下田又は稲取港への入港を決断

しトライス、ストームジブの真上り帆走となったが、艇は5~6ノットの速度で安定していた。この間2:30ごろ前方500メートルに本船の灯火を視認し巡視船かとも思われたが、艇は遭難状態になく救助信号などは考えていなかった。又巡視船のレーダーでもヨットを一切確認しなかったとの事である。後になって判った事だが、ポインシアナIIの捜索も行なっていたとの事であったが、無線で艇と残りの乗員に異状は無いと伝えてあった事から、当艇の乗員はヨット乗りの常識として、自力で安全な港に入港する事だけを考えていた。むろん、関係者の心配を考え、その後も無線連絡の努力はしたが、どこからも応答はなかった。8:00過ぎ利島、大島も視認出来、有視界航行で13:30ごろ、下田ポートサービス前に係留を完了し、只ちに笠井、山田は、保安部へ出向き、大杉はシーボニアのレース本部(この時点では、捜索対策本部)に電話で報告した。

尚、避航中、10:30ごろ爪木崎上空を飛行する保安部のYS-11機以外、一切の巡視船及び航空機等を確認しませんでした。

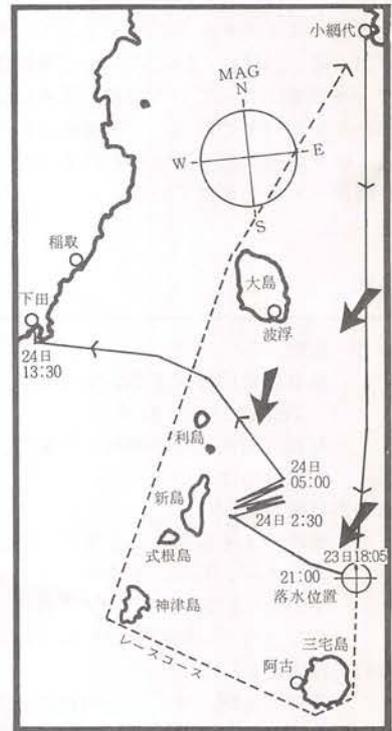


図-2 航 跡 図

5. 無線について

落水事故発生直後、笠井艇長の指示で山田は落水地点をチャートに記入(推測位置)し、非常通信を開始した。145メガヘルツのコールチャンネルを中心に各周波数で繰返しメーデーを連呼したが約2時間の間誰からも応答がなかった。

あせりの色が濃い20:10湯河原のJJ1DIH塩谷氏と急にメリット5で交信が可能となり145.16メガヘルツで事故発生を海上保安部に連絡して欲しい旨を通信した。塩谷氏から熱海警察経由で下田海上保安部に連絡された。20:30ポインシアナII (JJ1VMK-MM)からの依頼で塩谷氏が落水状況、位置などを第一報としてレース本部に有線した。

20:40ごろポインシアナIIの他の乗員、艇体に特に異状はなかったが疲労と海象の悪化の為、三宅島の阿古港かどこかへ避航する旨を伝えた。20:45ごろ塩谷氏から下田海上保安部巡視船「まつうら」が緊急出港準備中であり、3時間後に落水海域に到着すると連絡が入った。又レース本部からの連絡で三崎ヨット局(JA1DWC)が交信を試みるからコールしてくれと要請があり艇からコールしたが応答がなく、大シケのコックピットに一時も早く出て保船に加わりたかったので塩谷局と当局間で無線をワッチ状態のまま20:53無線機の前を離れた。その後艇はトライスルを張り21:00より2名2時間交代の当直としたため、2時間ごとの当直交代時に約10分間程度JJ1DIHを始め他局の呼出しを様々な周波数で行なったが応答がなかった。バッテリー容量不足で3:00から5:00までスイッチを切った他は下田入港(24日13:30ごろ)まで無線は145.16MHzでワッチ状態となっていた。尚、落水救助要請の為18:07から20:53まではメーデー通信としたがその後の通信は艇が遭難状態であったわけではないので、通常の交信コールを心がけていた。

事故翌日から、三崎をはじめ千葉白浜から銚子に至る各漁協、漁業無線局に出向き、チラシを配布し、捜索依頼をし、房総のサーファー達にも協力をお願いしてあります。一方、銚子から宮城方面と御蔵島以北の各島の漁協の皆様には急便郵送にて協力をお願いしております。

落水地点(三宅島の北北東10哩)は、ほぼ黒潮との境であり、もし黒潮にのつたとすると、当時の海流から、58°方向房総沖第2鹿島海山あたりから18°方向に北上していると推測され、また黒潮にのっていなければ三宅島周辺から銚子に至る広い海域が考えられます。

関東及び三陸にかけて活躍されているヨット仲間、パワーボートセーラー、サーファーなど多くの海の仲間、今回の事故の経過をご説明するとともに、クルージングなどの折には、上記落水者及び浮遊物の発見にご協力願いたく考える次第です。



飯野君(82年鳥羽パールレースにて)

6. 捜索依頼

◎落水者 飯野 等 (30才)
東京都世田谷区下馬2-33-4-306
TEL. 03(412) 9457
身長 164cm。やや細身。短髪で、救命胴衣はつけていない。

◎落水時の特徴
黄色のオイルスキン上下に、青色のスニーカー。もし、オイルスキンを脱いでいたら紺色のアディダスのウィンドブレーカーに紺色のコール天のズボン。

◎落水時の投下部品
馬蹄形浮環。オレンジ色POINCIAN AIIの名前入り。白色自己点火燈がつながっている。赤いライフボイル各1個。

上記の内、1つでも発見されましたら、下記へ連絡をお願いします。

久米建築事務所 TEL. 03(403) 0251

笠井、山田、永田、川部

夜間と休日は 03(332)7332 山田まで

まとめ

このような不祥事を起し、海の仲間、および多くの方々にご迷惑をおかけ致しました。事故発生の実態を、とり急ぎ皆様にご知らせしたいと思い、捜索のお願いも含めて、この報告を作成致しました。

事故の原因、対策については、後日何らかの形で、詳細をお知らせ致します。私共も事故原因を再検討し、いつの日か、再び海に出たいと思っています。その時には、又仲間に入れて下さい。ライフジャケット、ハーネスの重要性を、身をもって知らされました。

これから秋のレースに向います。各艇の安全を心より祈っております。