

Offshore 3 1983

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.96/300円

昭和58年3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



シングルハンド世界一周レースに出場中の
サクソスを奏でる多田雄幸氏(シドニーにて)
photo by WWP



車イスの人魚 インド編

“フィアーナ”が海に還る日 ⑧

石井浩一・フィアーナ

ダウンタウンから少しはずれたところに位置する民家を改造したような小さなホテルは、確かブルーマウントビルと呼んでいたと思います。このホテルのオーナーは夫に先立たれた後家さんで、家庭的なムードを売りものとしている。客室は5～6室で、使用人も二人だけのこじんまりしたところでした。ベナレスやアグラの宿に比べるとハイクラスの感じがします。宿泊客の中には、インドではかなり有名な女優さんもいたくらいです。ほかにオーストラリア人、オランダ人、イギリス人が、一人ずつ、それと我々二人が加わり、このホテルは満員盛況だったのです。彼らと話をしているうちに、ここは外国人旅行者の間ではかなり名の通っているところだということが分かりました。インド人の女優さんも加わり、これから先予定しているところの色々な情報を提供してもらったり、したりしながら初日を過ごしました。

ここのマダム（皆そう呼んでいましたので）には二人の息子がおり、上は25～26歳、下は10歳ぐらいで年がかなりひらいていました。長男のほうは、事あるごとに「マミー、マミー」と母親に甘えてしまって気色悪く思いました。彼は知能障害があり、それで、大事に、徹底して甘やかされて育ったとのことで、今だに乳離れ出来ないようです。さて二男坊は、逆におそろしく知能が高く、俗に「天才児」といわれるものでして、母親の誇りでした。年齢的には小学生でありながら、あと数年で大学に行く予定とのこと。あまりに対照的なこの兄弟に、あ然としたものです。二男坊は、モハメッドという35歳ぐらいの使用人に向かって色々な指示をします。とにかく彼のやることに子供っぽさが全くなく、我々凡人には近寄りがたい、というより気色悪かった。

名所・旧跡といわれるところを何日かけて一通り回った後のある日、マダムが「近くにジャパニーズレストランがある。」と言いました。それを聞いた途端に日本食がなつかしくなり、地図を書いてもらってフィアーナと二人で出かけました。外観はインドの食堂という感じでした。スキヤキを注文し、出てきたものが予想とは大幅に違っていたのにガックリしましたが、贅沢は言えません。肉は固くて噛むのに骨が折れますし、米はバサバサの外米みたいなもの。卵を注文し、それを溶いてつけて食べていると、ベアラ（給仕）が異様な感じで我々を見ていました。きっと

人達は気色悪い食べ方をする、とても思ったのでしょうか？ 残りの生卵をご飯にぶっかけ、混ぜくり返して食べていたら、ベアラは目をまるめて、口をポカンと開けて見えています。彼らだってカレーを食べる時は手で混ぜくり返すくせに……。

そのうちに隣のテーブルにいた紳士が、我々のところに来て話しかけてきました。頭にはターバンを巻き、アゴ髭が見事で、顔に至っては超男前。フィアーナはしばらくその男に見とれていたくらいですから……。しばらく世間話をしながら彼の立派なターバンを見ているうちに、僕もしてみたくなったのです。布地はカルカッタですでに買っていましたから、あとは巻き方の先生が必要なだけでした。今まで会った人達の何人かにアプローチしてみましたが、うまくいきませんでした。ターバンの形がピシッと決まらないのです。幅70cmくらい、長さ8mの布地を巻くのですから、やり方がまずいとまとまりません。このターバン先生（名前忘れたので）はダウンタウンで兄弟でプティックを経営していてセンスもあり、うまく巻いてくれるような気がしたのです。彼は「OK、じゃ今夜行くよ」と心よく承知してくれました。宿の名を教えたら「そこなら知っている」といって今夜会うことを約束して別れたのです。

その夜、彼らはターバンを巻くのに必要な虫ピンや糊等を持参してきて来たのです。彼らは悪戦苦闘しながらも、一つ一つ手取り足取り(?) 教えながら僕の頭に彼らと同様のターバンを巻きつけたのでした。和製インド人の出来上がりです。記念写真を取って、その日は至極ご満悦でした。

次の日からターバンをかぶり、町中を闊歩すること



ターバンを巻いてご満悦

と相成りました。真紅の布地なのでかなり目立ちます。顔立ちにはインド人らしさに欠けていましたが、日に焼けていましたし、髭も少しは伸びていましたので（といっても彼らとは比較にならないほどみすぼらしいもの）町の中で数人のインド人からヒンズー語で話しかけられたりしました。その時僕は有頂天になっていたのです。得意になってカッコつけようとタバコをすい始めると、5～6人の男が僕のほうに駆け寄って来たのです。僕はてっきり親愛の情を示しに来たと思ったのですが、どうも様子違います。フィアーナもそれを察知していきさかたじろいでいます。とうとう彼らに取り囲まれてしまったのです。そのうちの一人がヒンズー語で何やらベラベラとどなり始め、他の連中も一応に右へならえで、色々たわめき散らしています。僕は「ひょっとしたら、ターバンの巻き方に対して文句を言っているのではないかな?」と思って、ターバンを指さすと、「ナントカ、カントカ、シガレット!」といい終わるか終わらないうちに僕の口元からタバコをふんだくってしまいました。タバコを取り上げられたのと怒鳴られたのとで、やっと大失敗したのに気付いたのです。彼らは、だてにターバンを巻いているのではないのです。一生髪を切らないのも髭をそらないのもすべて彼らの宗教からきているもので、彼らは菜食主義者で、酒は飲んではいけない、タバコも御法

度、というような厳しい教えを忠実に守っている人達だったのです。ターバンの巻き方で宗派が違うこともこの時に知りました。僕のやったことは神への冒瀆もいいところ。袋だたきにあう寸前であったことが分かった時は、どっと冷汗が出たものでした。と同時に今までの威勢はどこへやらで、しょぼくてその場を去りました。えらい失態を演じたものです。ホテルの連中には「ターバンは頭がムシて、かゆくなるので」と強がりをいって、次の日からは今まで通りのボロシャツに穴あきGパンといういでたちで、相変わらずデリーの町中や郊外をフィアーナとほっつき歩いたのです。

インド最大の回教寺院で、ジャーマ・マスジッドというペルシャ様式のスケールの大きな寺をひと回りし、裏手にある旧デリーの繁華街、チャンドニチョーク（昔風の店が多い）の店をひやかして回りました。その路地で子供達と仲良くなって遊びまわり、レッドフォートというところに案内してもらいました。我々から離れたがらないので、一緒に日本語、英語、ヒンズー語のミックス会話を楽しみながら、1648年に完成された城で、壁の周囲が2キロ半ある城内をテクテクと歩き回ったのです。子供達との別れを惜しみながら、他に6カ所ほど見学してホテルに帰りました。

1982年 NORC近畿北陸支部

ミシガン忘年会レポート

石井浩一・フィアーナ

さすが国際派! NORC 近畿北陸支部の忘年会はミシガンにて……! という豪勢な企画を耳にした。といっても、ここは日本最大の湖、琵琶湖でのお話。

湖上を旅する優雅なミシガン（外輪船）で、ホテルの名シェフが演出する華麗なテーブルサービスと洗練されたお料理の数々、フルバンドのジャズショー（もちろんディキシー）、最上階にはディスコスペースありという、いたれりつくせりという感じのするパーティーが催されるという。そして“気分は外洋航路!!”というキャッチフレーズで決まり。知人の奈佐氏（NORCメンバー）のさそいもあり、物見高い私めは（野次馬根性ともいう）この催しに参加することに相成りました。

予約は奈佐氏がしてくれたので、あとは我々自身の体を現地に運べばそれでよし。当日のくるのが待ち遠しかったこと。はや私の気分は外洋航路……。前日、奈佐氏の仕事場に行き、「どんな服装をしていったら

いいか?」と聞いた。我々のファッション性の乏しさを良く知っている奈佐氏だけに、「当日は正装の方がほとんどだから、あんたもスーツにネクタイで決まりね!」忠告とも、脅しともとれる口調で助言してくれた。我々はほとんどTシャツにジーパンしか持っていないと彼は思っていた。ベラボーメ! 少しぐらい気のきいたのは持つとわい。ただ正装とは、人によって感覚が少しずつ変わってくる。パーティーをエンジョイするためにはもっとカンファブルなスタイルがいい、とは僕の自論。なぜなら、僕にとってスーツにネクタイは最も苦手の分野の服装で、特にネクタイは、首がしまると新鮮なO₂を含んだ血液が頭部へ上がってこず、頭がボケて抜毛が始まるという屁理屈をタテにとり、返事をウヤムヤにしてしまった。彼は「エライ奴をさそったもんだ」と後悔しているみたい。「我々なりの精いっぱいのおしゃれをしていっからね」といい残し、彼と別れました。

さて、忘年会当日、イブニングドレスではありませんようにと祈りながらフィアナーに「今日は何を着ていく?」と聞くと、さりげない格好プラス少しばかりのオシャレとの答。よっしゃ、僕もそれでいこ、と決めたのです。この日の奈佐氏は、日頃乗り回さない黄色のワーゲンに、黒のブレザーに黒のストラックス。奥様は着物姿で、一足早いお正月という感じで決まっています。出発間際に彼らの姿を見て、僕も着がえようかと迷ったのですが、エエイ、ままよ、と家をあとにしたのです。

夕方になると少し冷え込んできましたが、空は今夜のためにリザーブしてあったような晴天。大津の琵琶湖ホテルという格調高いクラシックな外観のホテルに着きました。とても素敵なムードのホテルで、一度泊まってみたいものだと思心にくすぐらせるものを持っています。フィアナーは女心をくすぐるといってました。

受付のあるロビーに直行すると、正面にある大きなクリスマスツリーに歓迎されました。その左手にNORC受付の張り紙がだされてあり、その一带には、おそらく100人ぐらいの人達がミシガン乗船を待っておられる様子でした。乗船時間には少し間があるので雑談にふける人、忙しそうに準備に追われている感じの人達等、皆これから始まろうとする劇的(とは、ちと大げさだけど)な幕あけに、大きな期待をもって……という感じの人達でいっぱいでした。

僕達も同じ心境でありました。我々二人ともヨットに関しては駆け出し者で、知っている人も少なく、雑談する相手も見つからず、暇つぶしにクリスマスツリーをバックに記念写真を撮っておりました。それを察してか、奈佐氏が、彼の知人をあちこちからひっぱりてきて紹介してくれたりしているうちに、なんと多くの人垣の中から、過去に東京のNORCの事務所でお会いしたことのある大儀見氏が現れたのです。本当に久しぶりの再会でした。厚かましくも旧知の友人のごとく話を始めたのです。色々な話題に花が咲き、この時、初対面だった女房のフィアナーも加わって、楽しい会話が進みました。彼女も大儀見氏とウマがあったというか、合わせていただいたというか、大儀見氏の人柄にほれ込んでしまったとのことでした。

それから今夜の主催者であるNORC近畿北陸支部長の三井氏や、秋山氏を紹介していただき、三氏を交えての楽しい会話が始まりました。皆さん共通しているのは、体内から自然発光されている感の輝きがあり、そしてその中にある温かみ。ムムッ!すれば今夜のこのムード、ひしひしと迫ってくるこのエネルギーの根源は、こういうところにあったのか!ナットク。

三井氏のはからいで、フィアナーの車イスの件もあり先に乗船させていただくことになり、一足先に桟橋で待機することになりました。沖の方からミシガンが輝きを増しながら近づいてくる。湖面に彼女の光が反

射して美しさを増している。やはり噂どおりのミリオンダラーレイディです。エキゾチックでセクシーで、少しばかりお尻が大きいけれどこれがまたいいですよ。船が横付けされ、いよいよ乗船開始です。二階のパーティー会場へまっしぐら。ここでも厚かましさを発揮して一番眺めの良さそうなところに席を確保しました。予約の時点では120~130名ぐらいの予定だったのが当日はそれ以上の出席者があり、200名を超すんじゃないかという大盛況。食事もディナースタイルからバイキングスタイルへ予定変更されたとのこと。皆それぞれ気に入った席を目指している。船窓の外から素晴らしい夜景が目飛び込んでくる。前方にはジャズのバンドの勢ぞろい。迫力のある音楽が聞けそうだ。我々の席は、そればかりではなく、後ろに位置する食事を並べていく大テーブルへも便利がいいようにと計算済み。これ、ヨットレースのクルーとして役立ちそうですか?

「今夜のジャズバンドの中の唯一の女性はどこかで見たことのある顔だぞ。アレー、うちの英会話教室に通っている、のぶよではないか!彼女がピアノ弾きとは知っていたが、まさかここで会おうとは……。彼女に手を振ると、彼女もびっくりした様子。アレーなんであなたたちがここにいるの?てな感じで、突然の出会いにあせんとしています。すでに音楽が始まり、心地良いジャズが流れ始め、テーブルの下に隠れた僕の足が調子を合わせてリズムカルにステップを踏んでいる。そして曲が変わり、ボーカルも担当しているのぶよが歌い始めた。歌はうまいけど、発音は大丈夫かな?複雑な心境でこれに聞かせる。うまければ我々のおかげ、その逆ならば彼女自身のせいにして。一曲目が終わり、ひと安心。どうやら我々のおかげの方に軍配があたりそうだ。」

三井氏のあいさつがあり、パーティーが始まりました。大儀見氏の音頭取りでカンパイ。それから「食事は後ろのテーブルに用意してありますので、各自取りに行ってください」とのアナウンスがありました。それ、これからは大変だったのです。気の弱い僕は、人垣の後ろでひたすら前列のスペースがあくのを待ちながら、じっとガマンの子でありました。奈佐氏は日頃のレース経験を生かしてか、前へ前へと出てゆき、遂にトップをきって、あっと言う間に二皿分、色々なものを盛り合わせてテーブルにもどっていく。僕の前は7~8人の女性ばかりで、体を押しのけて突進するわけにもいかず、困りましたが、結局あわてる必要もなく、次から次へと新しい食べ物テーブルに運ばれてきたのです。

しばらくして我々のテーブルに大儀見氏が来られ、色々雑談にふけり、話も盛り上がってきました。どこか他のテーブルに行き雑談していたはずの奈佐氏もどってきて「おい石井、お前さんを皆に紹介するから、もう少ししたら何かスピーチしろって三井氏が

言っておられた。お前達の紹介は俺がすることになった。「エーッ。そんな話何も聞いてなかったよ」。「そりゃそうだ。俺だって今聞いたらばかりだもの」。「大変だあ。何をスピーチしたらいいの?」。「それはおまえが考えろよ!」。奈佐氏の薄情者め! かくしてオフショアで原稿を書かせていただいている関係もあり、フィアーナと僕は前部のステージスペースにて皆さんに紹介されることに相成りました。

「次はオフショアで“車イスの人魚フィアーナが海に還る日”というタイトルで一月より連載されている文を書いています石井夫妻を紹介しします」というアナウンスがあり、前に出てこいというゼスチャーをされました。僕はかつて大勢の人前でスピーチなどした経験もなく、まして僕らにとって大先輩達を前にしてのスピーチだなんて、足のすくむ思いです。奈佐氏は割とヒョウヒョウとして我々を紹介していく。こういうことに慣れた人は得だね。

さて僕達の番。何をしゃべっていいのか整理する余裕もなく、改めて自己紹介をして、今までにこういうことをやってきました、という大ざっぱな経歴をしゃべり、これから我々二人してヨットを勉強し、一人前のセーラーとなるべく努力して、もしチャンスがあれば世界一周をしたいと思っております……うんぬん。あまり受けた様子もないみたい。そして、我々のあとのスピーチが、あの有名な庄崎氏とは……。天と地の違いとはこのことか! 彼は確か笑い鳥ファミリーの代表。私は狂い咲きファミリー。ファミリーの格の違いというか……彼は今年のパンナムクリッパーレースで、あの〈飛海〉を総合優勝に導いたベテランヨットマン、さすがに彼の話には聞き入ってしまう。

この間ミシガンは、対岸とを何回も往復している。その途中にはヨットが係留されているすぐそばを通る、いかにもこのパーティーのために用意されたような、にくい演出がされている。こういう光景が増々このパーティーを盛り上げているのです。

普通この船は片道30分。よくて往復するぐらいのものだが、今夜に限り、チャーターされている4時間の間、何往復でもするとのこと、こういうチャンスはめったにない。まして食事付にフルバンドのジャズが付く豪華版は……。ローリングもピッチングの心配も皆無で、それはまさに海(湖)の上に浮ぶお城の趣きがあります。ヨットに付きもののヒール感覚は味わえないが、所変われば品変わるで、それなりのエンジョイの仕方をすれば非常に楽しいものになる。機走時でも船内は非常に静かで船内にいる限り機走しているかどうか判断つけがたく、まるで湖上をすべるように移動している感じです。唯一、デッキや窓越しに見る外の景色の移動状態により、動いているのがわかる程度。または、僕が鈍感なせいかな?

このパーティーの会場にあてられた二階部分のグリーンホールは、アンティークなインテリアでまとも

られ、古き良きアメリカというムードをそのまま持ちこんだという感じがします。この船はやはり優雅(リッチ)な気分で乗りたいものです。というより、そんな気分にならせてくれるのです。

ひき続き、琵琶湖シリーズ・井上杯等の表彰式がとり行われました。こういう雰囲気の中でいただくトロフィーや盾等の賞は格別なものでしょう。僕もいつの日か、ブービー賞でもいいからいただける日が来ますように。それにはもっとヨットに乗らなければ……などと空想を楽しみながら受賞光景を見ていると、ものすごい美人の奥様がトロフィーを何回も、もらっておられる姿がやけに印象的でした。ああいう美人の奥方を得るとどんな様子は必然的にハッスルされるんでありましょうか……。きっとこの船は奥方をパウの先端に位置させ、もの優しげに微笑えませてクルーの志気を高め、他艇のクルーを狂わせ優賞をもぎとるとは、ちと感ぐり過ぎかな。でも、これ隠れたレースの必勝法かも。

さてさてパーティー開始前から気になっていた、ステージ部分に置いてあったたくさんの不二家のペコちゃんマークの大きな紙袋が、今回出席してくれた子供達全員に配られ始めた。よく回りを見ると、我々大人達の中にも羨望のまなざしでその袋を見つめている人達もちらほらと……。何を隠そう我々二人も御同様。袋の中には子供達の夢がいっぱい詰め込まれている感じです。「あの一、我が家にも息子代りの犬が一匹おりまして……」とはさすがに言えず、この会場いっばいに散在している子供達の手にいき渡のを見守ったという様子です。「もう全員にいき渡りましたかあ?」とアナウンスの声。フィアーナが茶目っ気を出して手を上げていました。何てことはない。僕も手を上げていたんです。ああ、狂い咲きファミリーのあさましきよ! しかし、手をあげてみるもんですね。半ばあきれながらも、苦笑いを含んだ顔で係の人がその福袋を持ってきてくれました。大人の中でこの福袋を獲得したのは我々だけ。これトロフィーの代りね。

子供達のプレゼントの次は御婦人方の番。これは乗船前に配られた番号札と引き換えで、各自違う内容のプレゼントで空くじなし。さあ、何が当たるか、お立ちあい! 番号が次々と呼ばれていき、大きな袋、小さな袋が手渡されていく。フィアーナは、タヒチのサンセットクルーズの記念ステッカーでした。早速、車イスのサイドにはってみた。なかなかいい感じ。彼女の車イスはステッカーだらけで、ダイビングのステッカー、熱気球等に囲まれて、このセーリングのステッカーが仲間入りし、増々にぎやかになりました。車輪のスポーク部分にまで、あるセールスメーカーのステッカーがはってあり、これは回転運動する関係でその文字が横になったり、挙げ句の果てには逆立ちしないと正常に読めない時もあり、変化にとんでいます。

次に「エー最後のプレゼントになりましたが、これ

は先程紹介しました石井夫妻に贈ることに決定しました」とのアナウンスがありました。「エーッ!!」大きな箱が我々のテーブルに運ばれてきました。「はい、今夜の特別賞ですよ!」。まさか、あの子供用に用意された福袋を獲得した唯一の大人だからということでもあるまい。しかし、今夜は大当たり。開けてみて下さいとのことだったので、包装紙をとって開けてみると、ジャー。何と中は陶器製のカモの置物で、キャンディー入れになっている。ハンドペイントドというシールがはってあり、手作りの味がする。「何かコメントを下さい」とのことなので、再びマイクの前に立つことに相成りました。

出席者の皆さんに披露しながら「こんな素敵なプレゼントをいただきました。カモの置き物です。この鳥は飛ぶことももちろんのこと、泳ぐことも自在という万能の鳥です。今、我々は週に一度か二度、自宅から車で30分ぐらいのところにあるプールで、リハビリを兼ねて水泳訓練をやっています。もちろんスクーバダイビングの訓練も含まれています。さて、我々が最初にこのプールを利用した今年の4月、フィーナは25メートルを泳ぐのに16分35秒かかりました。自力です。僕が彼女を助けてあげるのは唯一、息つぎの必要

な時だけです。そして今現在、記録は伸びて25メートルの彼女の最高タイムは4分30秒になりました。しかも、25メートルを泳ぎ切るのに3回の息つきだけで済むようになりました。精いっぱい体を動かしながらの1分以上の息ごらえは大変なことです。でもやれるようになりました。いつの日かこのカモのように自由に羽ばたき、泳ぎ回れることができるよう我々なりに精いっぱい努力を続けていきたいと思っています。このカモの置物は、これから常に我々をばげまし続けてくれると信じています。手も足も不自由な人魚でも、きついつの日か海に還れる日がくると思います。ザ・狂い咲きファミリーとあだ名された2匹のカメが言いました。We may look slow but watch me go!」本当に皆さんありがとうございました。

最後に出席者全員でこの宴のしめくりに、全員が肩組みして、一団となり、琵琶湖ソングを歌い上げました。その歌は、まるで琵琶湖じゅうに届かんばかりのものでありました。三井支部長はじめ、この企画を準備運営されたスタッフの皆様、東京からはるばる遠征された大儀見氏、大変ご苦労様でした。この素敵な忘年会をありがとうございました。この誌面を借りて改めてお礼申し上げます。

今年度のTOR(オフショアレーサーの)について ためのトレーニング

昨年4月号のオフショアでご紹介したTOR(Training for Offshore Racer)を年間スケジュール化しました。TORの趣旨は「レースに勝ちたい」人のためのトレーニングですから、本番レースの立て込んでいる時期は避け、なるべくたくさんの艇が参加できるように配慮しました。

TORの内容は、スタート練習、マーク回航練習、ジャイピング練習、短い三角レースなどで、ビデオを活用して、練習終了後、各艇の動きを観察しながら反省会を開くなど、普段やりたくてもできないような練習内容にする予定です。参加艇数が多ければそれだけレベルの高い練習ができると思いますので、皆様奮ってご参加下さい。

TOR実施要領

練習開始予定 1000(小網代湾口沖)

午前の部: スタートおよびマーク回航練習

<方法> スタートは通常のレースに準ずる(ただし、ゼネリコはなし)

練習①…スタート後、上~サイド~下を2周する(数字旗①を掲揚)

練習②…スタート後、上~下を2周する
上~下ではジャイブを3回行う
(数字旗②を掲揚)

両方ともフィニッシュは下マークを回り、

完全にクローズの態勢に入った時とする。
全艇フィニッシュ後、ただちに次の練習に入るため、先にフィニッシュした艇は他艇および本部艇の動きに注意すること。
練習回数は時間を見ながら3~4回を予定。

午後の部: オリンピックコースレース

方法は通常のレースに準ずる。

スタート予定時刻1300

※注意: 参加艇は必ずNORCレース旗を掲揚して下さい。海上での連絡は通常の三角レースと同じ方法で行います。本部船のフラッグに注意して下さい。

'83年TORスケジュール

3月20日(日)、4月17日(日)、6月26日(日)、7月17日(日)、

8月28日(日)、9月18日(日)、10月16日(日)、12月18日(日)

参加申し込みは原則として当日海上にて受け付けます。

集合場所: 小網代沖本部船(漁船にTORの旗掲揚)

参加料: 1艇につき5,000円(ただし、反省会、パーティー費は別)

この件に関するお問い合わせは下記TOR事務局まで

関山光二(雲柱) ☎(0466)34-6409(自宅)

朝河 清(がめら) ☎(03)580-7749(自宅)

西村一広(青海波) ☎(03)772-4173(自宅)

秋田さん藍綬褒章おめでとう



あいさつする秋田氏

秋田副会長 藍綬褒章 祝賀パーティー

昨年11月3日文化の日に、NORC 副会長で内海支部長の秋田博正さんが藍綬褒章を受章された。褒章にはその綬（褒章についている布）の色によって6種類あるが、始まりは意外に古く、明治14年に人命救助の紅綬、善行の緑綬、発明公益の藍綬から始まり、その後、私財寄付の紺綬、業務精励の黄綬、文化功労の紫綬が追加された。ヨット関係者にはどれもこれもあまり縁はなさそうで、強いて言えば紅綬それも他人に受章の理由を提供するぐらいのところかもしれない。秋田さんの受章は多年スポーツ振興に努力したということである。要するにヨットのために永年尽力されてきた功績に対し受章された次第である。

秋田さんと言えば、第二次大戦中に壊滅状態になってしまった関西ヨット界の再建に努力され、昭和22年の関西ヨット協会再建、24年兵庫県ヨット連盟設立に努力され、27年にはヨットを代表して兵庫県体育協会理事となった。昭和35年 NORC 内海支部設立とともに同支部長兼 NORC 副会長と、関西ヨット界の主要な動きにはすべて重要な役割を果たしてこられた。現在は関西ヨット界の中心的存在であり、日本ヨット協会副会長もしている。ヨット以外にも神戸青年会議所初代理事長、関西経済同友会常任理事などの財界活動があり、さらにかつては兵庫県公安委員長というこわもての肩書のついていた時代もあった。この公的活動にヨット、その上ゴルフが加わり、おまけに神戸酒徒

番付の横綱だか大関だかに名を連ねていたこともあり、その忙しさは並大抵のものではない。その忙しさの中で多年ヨットの世話をしてくられたのだから藍綬褒章を受章されるのももっともであろう。

そこでおかねてから秋田さんと縁の深い関西のヨット団体、すなわち関西ヨット協会、兵庫県ヨット連盟、NORC 内海支部、関西ヨットクラブ、須磨ヨットクラブが発起人となって秋田さんの受章祝賀パーティーを招集した。パーティーは昨年12月10日午後、神戸三宮国際ビルで行われた。関西地区のオールドから新人までのヨットマン、それに東京から大儀見さん、京都の秋山さんも参加され、総勢105名が秋田さんの受章を祝った。12時半から15時の散会まで、酒徒横綱秋田さんをして集まったあり余るアルコール類に助けられ、久しぶりに顔を合やす古いヨットマンも多く、秋田さん夫妻を囲んで楽しい一刻を過ぎた。秋田さんが関西ヨット界すべての中心となっているだけに、パーティーは関西のオールヨットマンパーティーとなったが、これからもヨットに関係する者が多くなればなるほど、組織ごとにかたまるばかりでなく、様々な系統のヨットマンの交流が必要であろう。これからも時々全ヨットマンの集まりをやるのではないかという声が聞かれたのもこのパーティーの副産物であろう。

近畿北陸支部ポイントレース1, 2回戦成績表

レース委員長 真田恒男

クラス	SAIL No.	艇名	艇種	T.C.F.	1 回 戦					2 回 戦					得点
					順	所要時間	修正時間	修正順	点	順	所要時間	修正時間	修正順	点	
I	2300	YOU V	NAK33	.7610	1	1 : 01 : 07	2,790.6	1	3 ½	1	1 : 40 : 01	4,566.8	2	2	5 ½
	2355	KUMBHIRA	YAM33	.7530		定員不足	D.N.S		1	2	1 : 40 : 14	4,528.5	1	3 ½	4 ½
	2209	VICTORY	YAM33	.7530	2	1 : 13 : 26	3,317.7	2	2	3	1 : 46 : 02	4,790.6	3	1	3
II	2973	TRYANGLE	N300	※.7343	7	1 : 07 : 59	2,995.2	7	1	6	1 : 55 : 48	5,101.9	4	4	5
	3126	TINKLE 2	YOK30	※.7343	1	58 : 30	2,577.4	1	7 ½	1	1 : 36 : 58	D.S.Q		0	7 ½
	2992	ひよっこ	TAK30	.7248	3	59 : 51	2,636.9	3	5			D.N.S		1	6
	2022	めるへん	N300	※.7258	4	1 : 02 : 28	2,720.3	4	4	3	1 : 41 : 26	4,417.2	2	6	10
	2744	流量	NIC30	.7333	6	1 : 07 : 50	2,984.5	6	2	5	1 : 48 : 10	D.S.Q		0	2
	3017	ALLHANDS II		※.7343	5	1 : 04 : 17	2,832.2	5	3	4	1 : 46 : 49	4,706.1	3	5	8
	3051	PENEROPE II	DUB30	.7343	2	58 : 56	2,596.5	2	6	2	1 : 37 : 18	4,286.8	1	7 ½	13 ½
III	2847	ストロベリー	YAM26S	.6878	1	1 : 04 : 57	2,680.4	1	2 ½	1	1 : 46 : 32	4,396.4	2	1	3 ½
	2670	SCOOT	YAM21S	.6662	2	1 : 07 : 36	2,702.0	2	1	2	1 : 49 : 41	4,384.3	1	2 ½	3 ½
1月16日					SW5~7m/sec					SW5~7m/sec					

あんぜん ノート

IMCO

冷水中における生存のためのポケットガイド

1981年3月には第55大東丸がベーリング海で、同11月には奥尻島沖で祥海丸が、82年1月6日には第28あけぼの丸が遭難し、この3件だけでも73人の尊い生命が失われた。このように多数の犠牲者をだした北の海での遭難で、クローズアップされたのが冷水中における生存の方法等である。

IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization = 政府間海事協議機関) は、第43回海上安全委員会(1980年12月)において、「冷水中における生存のためのポケット・ガイド」を採択した。そこで、不幸にして遭難した場合の生存のための手引きとなれば……と、その仮訳をここに掲載する。

(海と安全より)

はじめに

このガイドの目的は、人間の生命を危険な状態にしてしまう寒冷暴露の諸障害について検討し、かつ、いかにしてその危険から身を守り、あるいはその危険を最小限に食い止めるかについて、助言を与えることである。この小冊子に書かれた知識を十分に理解したあなたは、いつの日か命拾いすることになる。

1912年のタイタニック号の沈没事件は、冷水に浸った場合の影響についての劇的な実例を示してくれた。この事件では、防寒服や人を水面上に浮かせておくための十分な設備、それに生存の方法に関する知識がよく整えられていなかったこともあって、摂氏0度の水中に浸った1,489人の乗客と乗組員は、沈没して1時間50分後に救助船が到着したときには、既に生命を失っていた。もし、遭難者が冷水に対する身の処し方をもっとよく心得ていたとすれば、数え切れない人命が救われたはずである。この場合でも、救命艇に乗り込んだ人々のほとんどは救助された。

第二次世界大戦中、英国では海軍だけでも45,000人

の人命が失われた。このうち30,000人は溺死と低体温(hypothermia=ハイポサーミア)により死亡したと推定される。溺死した人の多くは寒さにより力尽きたものである。今日においても海上での死亡のパターンはそう変わっていない。

重要なことは、あなた自身が冷水中で生きながらえることをあきらめないことである。人体からの熱の放出は徐々に進行していくが、これまでの調査では、普通の服装をした人間が摂氏5度の静かな水中で1時間生存する可能性は50%に過ぎないことが分かっている。しかし、身を守るための簡単な技術により、生存時間を延ばすことができる。救命胴衣を着用した人間の場合は特にそういうことができる。あなたはどのようにして自分の身を守ることができるが、このパンフレットはまさにその方法を示そうとするものである。

人間の体

人体が冷たい空気や水にさらされたときにどんな反応を起こすかを理解し、寒さのストレスによる悪影響の発生を引き延ばすためにとり得るいくつかの措置について知っておくことは、冷水にさらされて生き抜く闘いをするとき有効な武器となる。

いま仮に人間の体が、内側の芯の部分と外層の部分とで成り立っていると考えてみよう。芯の中では、運動や食べ物の消化などの通常の人体の機能の結果として大量の熱が生み出される。この過程を“代謝”という。

体の芯の部分は、理想的な温度である摂氏37度に保たれる必要がある。体の芯部と外層部とを網の目のように結んでいる血管が、芯の中のかまどで生み出された熱を受け取り、体のすみずみまでゆきわたらせている。人体には、芯の部分の温度を自動的に37度になるように調節する精密なシステムが設けられている。例えば、温暖な日であるとか、暑いボイラー室にいるよ

うな場合、すなわち周囲の温度が高いときには、皮ふの近くの血管は広がり、外層部に大量の血液を送って熱の放出を促す。こうして体は快適さを維持し、また、体の芯の温度が(37度より)上昇するのを防いでいる。もし周囲が涼しいならば、外層部の血管は収縮して貴重な熱が体外に放散されるのを防ぐことになる。

この調節システムは、周囲の温度が変化しても芯の部分の温度を一定に保つよう懸命に働いているが、それができるのは一定の限度内だけである。例えば寒さにさらされたりして、体芯部の温度を37度に維持するために援助を必要とする段階というものがある。この段階になると適切な行動を起こし、また、防寒服を着用して調節システムに援助を与えなければならない。

体熱の放出とその遮断

人体が周囲に熱を放出するしくみは次のとおりである。

……伝導……

伝導とは、冷水または他の物質とじかに接触することにより熱が移動することをいう。熱は相対的に温度が高い人体の方から、温度の低い周囲の物質の方へ移動する。物質の中には熱をよく伝導するものとそうでないものがあるが、水は空気よりも何倍も早く熱を伝導する。

……対流……

対流とは、空気や水の流れによって熱が移動することをいう。人体にとって、流れている空気は、静止している空気よりもはるかに冷たいものである。風により生じる空気の流れは、ウィンド・チル効果(風の冷却効果)として知られている。これと同様、体の周囲を流れる水は、これと同じ温度の静止した水よりも冷却効果が高い。

……輻射……

輻射とは、室内暖房用の放熱器のように、周囲の物質と直接接触せず、熱線により熱が移動することをいう。

……蒸発……

蒸発とは、汗やぬれた衣服の湿気のような液体が「乾く」、すなわち気化することをいう。人間の体は非常に暑くなると汗を出す、この汗が蒸発することにより皮ふの温度を低くするのに役立っている。暑い日にはこの発汗による冷却効果は非常に有効であるが、一方、寒い日には衣服の湿気が蒸発することによって貴重な体熱が奪われることになる。

地球上のほとんどすべての地域において、人間は衣服なしで生きていけない。ところで、衣服自体が体を暖めるのではない。人間の体は自ら生み出した熱により暖められるのである。皮ふと衣服との間には空気が閉じこめられて層になっているが、体熱によりこの空気の層が暖められる。この空気の層が熱放出を遮断す

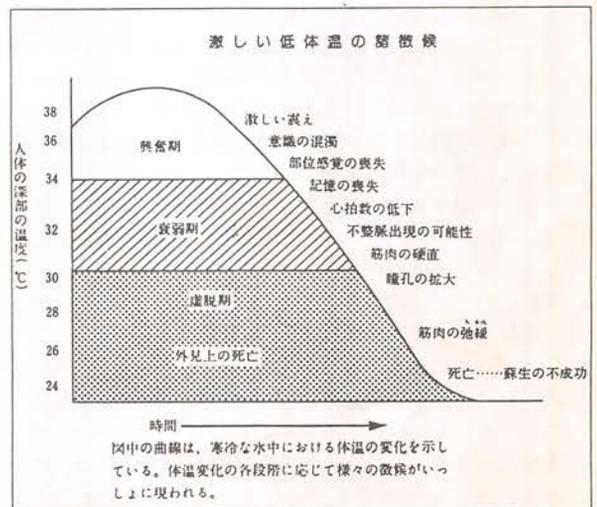
るのである。空気の層がなくなれば熱遮断効果も失われる。皮ふと衣服の間の空気の層は、体を動かしたり、水が流入したりすることにより乱される。この場合、貴重な暖気層はなくなり、皮ふ温は低くなる。そうすると皮ふ温を保つために体芯部の熱が消費されることになる。また、皮ふからの熱放出がそのまま放置されると、体芯部の温度が低下する。

低体温(ハイポサーミア)

体熱を奪われることは、海上での人間の生存にとって最大の危険の一つである。体熱が奪われる速さは、水の温度、防寒服の着用状態、それに生存者自身の行動の仕方により異なる。体芯部の温度が正常な範囲を超えて低下すると、さまざまな徴候が認められるようになる。寒さにさらされた当初は、体が温度の熱の放出に対抗しようとして、皮ふの表面の血管を収縮させ(血液が皮ふ表面に熱を運搬するのを減らすため)、また、ふるえることによって熱をより多く生み出そうとする。しかしながら、寒さがきびしいときには、体は十分な熱を維持することも生産することもできなくなり、体芯部の温度の低下が始まる。体芯部の温度が摂氏35度以下になると、人間は低体温(という症状)を患った状態になる。

この状態になるまでに、苦痛感、疲労感、筋肉運動の不一致、感覚の麻痺、言語障害、部位感覚の喪失および意識の混濁がはっきりと認められるようになる。体芯部の温度が31度以下になると意識を失うことがある。通常この段階ではふるえは止まり、代りに筋肉の硬直が生じ、瞳孔が拡大する。心臓の拍動は弱く、かつ、不規則になり、かろうじて脈拍がとれるほどの状態になる。

低体温の状態では、いかなる段階においても人間は死亡することがある。しかし、体芯部の温度が30度以



下になると、生きているか死んだかの判断は大変困難である。そこで、低体温状態での死亡は、体温回復による蘇生（生き返らせること）の不成功と定義されている。

船体の放棄

これまでの記録によれば、多くの船舶は15分以内に沈没するという事になっている。このことは、系統的に行動計画を立てる時間的余裕がほとんどないことを意味する。だからこそ、緊急事態に対して対処できるように前もって注意深く計画を立てておくことが重要である。そこであなたが船体を放棄する際に忘れてはならないいくつかの有効な注意事項を次に示す。

1 できる限りたくさん衣服を着用すること。この場合、頭、首、それに手足をしっかりと覆うこと。

2 イマーシヨンスーツ（水に浸った場合に着用する特別の耐水防寒衣）があれば、暖かい衣服の上にこれを着用すること。

3 もし、イマーシヨンスーツ自体に浮力がなければ、救命胴衣を着用し、しっかりと体に固定すること。

4 自分が船酔いになりやすいと思う人は、救命艇や救命いかだに乗り込む前または乗り込んだ直後に、必ず1回分の酔い止め薬を服用すること。船酔いのために何もできないような状態になれば、それだけ生存のチャンスがなくなるし、また、船酔いで嘔吐すれば体内の貴重な水分がなくなり、一般に低体温に陥りやすくなる。

5 できる限り水に入らないようにすること。例えばポートデッキ上でダビット進水式の救命艇や救命いかだ（日本ではダビット進水式の救命いかだは現在製作されていない。）に乗り込むなどして……。また、ダビット進水式の救命艇や救命いかだが利用できない場合は、舷側にかけたはしごを使用するか、あるいは、ロープか消火ホースにより降下すること。

6 ほかに全く方法がない場合を除いて、5メートルより高いところから水に飛び込んではいならない。水に飛び込まなければならぬ場合には、急に冷たい水に入るときのショックを、何とか最小限にするよう心がけること。急に冷たい水に飛び込むと即死したり、あるいは、呼吸数が自分ではどうしようもないほど多くなって、肺の中に水を吸い込んでしまったりする。

止むを得ず飛び込むときは、両ひじをしっかりと脇腹につけ、一方の手で鼻と口を覆い、もう一方の手でしっかりとその手首またはひじをつかむこと。また、本船の行き足が残っている場合があるので、救命いかだの後方の水面に飛び込んではいけぬ。

7 誤ってにせよ、退船のためにせよ、いったん水に入ったら、本船、救命艇、救命いかだ、他の生存者またはそれ以外の浮遊物を見失わないように、体の向きを整えること。もし水に入る前に準備ができなかった場合には、すぐに服を体に密着させるようボタンや

ファスナーを閉じること。冷たい水の中では、激しいふるえや強い苦痛感に見舞われることがある。これらは人体の自然な反応であり、危険なものではない。しかし、手の器用さが完全になくなる前に、なるべく早く、衣服のボタンをかけた後、信号用の燈火を点灯したり、また、笛の位置を確認するなどの行動を起こすこと。

8 水に浮いているときは、近くにある救命艇や救命いかだ、仲間の生存者、あるいは自分が寄りかかったり乗ったりすることができる漂流物に近寄る場合のほか、泳ごうとしてはならない。必要でもないのに泳ぐと、体と何枚かの衣服との間の温かい水が逃げだし、そのため体から奪われる熱が多くなる。さらに、不必要な手足の運動により、暖かい血液が体芯部から外層部へと送られるが、その結果、急速に体熱が奪われることになる。だから、どんなにつらくても、水の中ではできるだけじっとしていることが最も重要なのである。苦痛は人を殺さぬが、熱の放出は人を殺すということ肝に銘じておく必要がある。

9 体熱を逃さないためには、水の中でどのような姿勢をとるかということも非常に重要である。両足をくっつけ、ひじを脇腹につけ、腕を救命胴衣の前で交叉させた状態でできる限り静かに浮いておく。この姿勢をとれば、体の表面が冷水にさらされる面積が最小となる。また、頭と首を水面上に保持するように努める。

10 できる限り早く救命艇や救命いかだ、あるいは海上に浮いていて乗れるようなもの（救命艇）に乗り込むようにし、水に浸っている時間を短くすること。水中の方が空気中よりも何倍も早く体熱が奪われるということをおぼえてはならない。水から這い上がった場合、衣服等がぬれているためにその断熱効果は大幅に小さくなっているから、ウィンド・チル効果（風の冷却効果）を受けないよう、風をなんとかしてさえぎるよう努力すること。もし、救命艇に這い上がった場合には、キャンパスのカバーやターポリン（救命艇には、寒冷、風雨および直射日光への暴露から人体を保護するための保護カバーが艀装品として備え付けられている。）あるいは使っていない衣類を利用して、風から身を守ることができる。また、救命艇や救命いかだに乗り込んだ人間と身を寄せ合うことも、体熱を維持するのに有効である。

11 自分の生存と救助について積極的な態度を失わないこと。そうすることにより、救助が到着するまでの生存時間をひき延ばす機会が多くなるといえる。生きようとする意志こそ、その結果に大きな差をもたらすことになる。

水に浸った生存者の手当

低体温の手当は、もちろんその生存者の状態と施設や器具が利用できるか否かと異なる。一般的にいへ

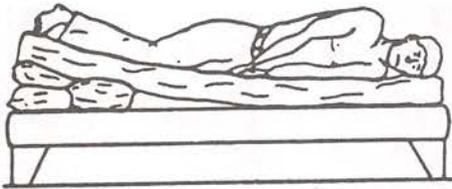
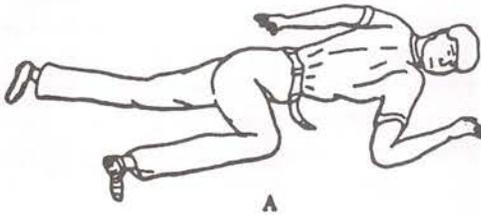
ば、その生存者が激しくふるえてはいても精神的に正常で、自分の身にふりかかった出来事を詳しく話せるような状態であれば、ぬれた衣服を全部脱がせ、代りに乾いた衣服や毛布を与えるだけでよい。暖めた甘い飲み物を与えたり、摂氏22度（正常な室内温度）を超えない暖かいところで休ませるのも有効である。しかしながら、意識のある生存者であっても、救助後短時間のうちに虚脱状態に陥り、意識を失うことがあるということを決して忘れてはならない。アルコール飲料

はいかなる場合にも飲ませてはならない。

これよりも重症の場合、すなわち、その生存者がふるえておらず、意識もうろうとしていたり、意識を失っていたり、さらには外見上死んだように見える場合、より綿密な手当法についての医師の指示を待つ間、なんとか生命を保たせておくために応急手当をする必要がある。これらの水中生存者に対して推奨されている応急手当法は、次のとおりである。

〈意識を失った者にとって最も安全な姿勢〉

- A：甲板上。意識を失った患者のための姿勢。横向きに寝かせて、両腕のひじを曲げるが、右ひじとひざを曲げた右足とで体を支え、船の横揺れにより顔が下にならないようにする。衣服は首と腹の部分をゆるめ、入れ歯は外しておく。
- B：意識を失った者を寝台に寝かす場合の姿勢。



1 救助したらいつでもすぐに、その生存者が息をしているかどうか調べる。

2 息をしていない場合には、気道（のどの部分）をふさがない状態を保ち、直ちに人工呼吸（口から口へ、または、口から鼻へ）を開始する。

3 医師のアドバイスが得られない場合、生き返らせるための努力は、最低30分は続けるべきである。

4 意識は失っているが息をしている場合には、その生存者に、図に示す意識不明者向き姿勢をとらせる。この方法は、舌や吐いた物によって、その人の呼吸が妨害されないようにするために必要とされる。

5 必要な場合を除いて一切体を動かさないようにすること。体をマッサージすることはおろか、ぬれた衣服を脱がせてもいけない。

6 水分の蒸発により、また、風にさらされることにより、さらに体熱を奪われないようにすること。毛布で体を包み、直ちに気温が15度～20度の甲板下の室内に運びこむ。そして、頭を少し低目にして水平に寝かせておく。

7 それ以上の手当については無線通信により指示を仰ぐこと。患者を暖める指示やさらにとるべき措置の決定は、医師により与えられなければならない。

図は、以上の応急手当法に関する基本的指針を図式的に示したものである。

〈応急手当法の基本〉

開始(救助)

呼吸の状態

息をしている

息をしていない

1. 水分の蒸発や風に対する暴露により、体熱が更に放散するのを防ぐため、熱を遮断する。必要以上に体を動かさないようにしてぬれた衣服を脱がせ、毛布とプラスチック製の袋またはそのいずれかで体を包む。
2. できればいつでも頭を少し低くするようにして寝かせる。
3. 設備があれば酸素吸入を行う。
4. 水を飲んでいる場合には、深呼吸をしてせきをさせるように仕向ける。
5. できれば、医師の援助を求める。

1. 気道をクリアにする。
2. 人工呼吸（口から口へ、口から鼻へ）を直ちに開始する。
3. 水分の蒸発や風に対する暴露により、体熱が更に放散するのを防ぐため熱を遮断する。必要以上に体を動かさないようにして、ぬれた衣服を脱がせ、毛布とプラスチック製の袋またはそのいずれかで体を包む。
4. 医師の診断を求める（医師の診断が得られない場合、少なくとも30分間人工呼吸を続ける）。

寒冷障害

寒冷な環境における生存者が直面するもう一つの問題は、寒冷障害にかかるおそれがあることである。このような傷害は普通、低い温度に長い間さらされること（特に強風の場合）により生じるものである。寒冷傷害には、皮ふ組織の凍結によるものとそうでないものがある。

凍結による寒冷傷害（凍傷）

凍傷とは、人体の局所の組織中にある液体が凍る状

態をいう。手足や顔は特に凍傷にかかりやすい。

原因

（特に露出した状態の）皮ふを、氷点下の温度（特に風のあるとき）にさらすこと。救命いかだの見張り要員や覆いのない艇の生存者は、特に凍傷にかかりやすい。したがって、直直時間の長さを決める場合には、このことを考慮に入れなければならない。

イマーション・スーツ

水に浸った場合に着用する特別の耐水防寒服

IMCO で検討中の海上人命安全条約 (SOLAS条約) の改正素案でも北方海域に就航する船舶に対し、イマーションスーツの常備が義務づけられようとしている。

このスーツの性能基準は IMCO で今年の3月には決められるわけだが、この基準を満たすまでには至っていないが、ジャパンライン(株)では「ワッチマン」なるイマーションスーツを全乗組員に支給している。参考までに北海道大学工学部で昭和46年に行ったその性能試験の報告書から試験結果について紹介してみる。

なお、案として掲載した IMCO のスーツの性能基準は、4タイプのうちの一つで最も厳しいものである。

“ワッチマン” 試験結果

軀幹部の代表温度とみなされる胸部温度は、いずれの場合も比較的に高い値を保っている。また、実験の開始後約一時間のあいだに一過的な温度上昇が見られるが、これは生理学的に体温調節機能の働きによる産熱増加に起因すると説明される。

軀幹部の恒温性に対して、手足などの末梢部位の温度低下が著しい。被験者の主たる苦痛は、指先、足先、また顔面の冷たさであった。平均皮ふ温は、末梢部位の冷却の影響をうけて、時間の経過とともに低下する。

耐寒耐水服の外側温度の影響により、インナースーツ、ラバースーツの内部温度はそれぞれ低下するが、水温が摂氏8度の時でも、インナースーツ内部温は、22~23度と高い温度に保たれていることは注目に値する。

内部温度は水温より3~4度高く保たれ、また外気温より8~10度程度高かった。しかし温度レベルはインナースーツの内部温を含めて、いずれの水浴実験よりも低かった。

ジャージ、インナースーツ、ラバースーツを組み合わせ着用した状態で水中に浮泳した場合、腰部や背

部では、水圧による空気層の圧縮のため、部分的に保温性能が低下していることが実感として訴えられた。また逆に胸部などでは空気層が大きくなり、保温力の加算効果があるものと考えられる。

手足の部位における保温能力は明らかに低く、この点改良の余地がある。

**開発すべきイマーション・スーツの要件(案)
(A型・IMCOタイプ)**

〈運輸省船舶局〉

保温性	①0℃~2℃の水の中に6時間いて、着用者の直腸温度が2度以上下がらないこと。
浮力性	①口が少なくとも120%水面から離れた状態で、安定したあお向け状態で浮いていられること。 ②5秒以内でうつぶせの状態からあお向けの状態になれること。 ③24時間水中に浸っていても浮力が5%以上減少しないこと。
運動性	①垂直なハシゴを5m上り下りできること。 ②離船時に通常の義務を遂行できること。 ③スーツを傷つけたり、スーツが脱げたり、また人が傷つくことなく4.5m以上の高さから水面に飛び込めること。 ④短い距離を泳ぎ、生存艇に乗り込めること。
防水性	①水密性のある材料を用い、浮遊中十分な防水性があること。 ②4.5mの高さから水面に飛び込んだとき、水の浸入が少ないこと。
その他	①5℃の水の中に1時間いて、鉛筆をつかみ、書けること。 ②2秒間以上全体が火に包まれた後でも、燃え続けたり、溶け続けたりしないこと。 ③脚部の空気をぬけること。 ④助力をなして2分以内で包装を解き着られること。 ⑤顔面を除いて全身を覆えること。

第3回小笠原レースのお知らせ

小笠原レースの日程が下記の通り変更となりましたのでお知らせ致します。

■レース関係

- 4月29日(金) OP新睦レース
- 30日(土) 招待クルージング、前夜祭
- 5月1日(日) 1200スタート

■〈小笠原丸〉関係

小笠原レースに関しまして、ヨット以外で父島へ往復なさる方々のために、唯一の交通機関であります〈おがさわら丸〉のスケジュールおよび料金、予約の方法についてご案内申し上げます。

スケジュール

往		路	
東京(竹芝)発	時 間	父 島着	時 間
4月24日(月)	1000	4月25日(火)	1430
4月29日(金)	"	4月30日(土)	"
5月5日(木)	"	5月6日(金)	"
帰		路	
父 島発	時 間	東京(竹芝)着	時 間
4月27日(水)	1200	4月28日(木)	1730
5月3日(火)	"	5月4日(水)	"
5月8日(日)	"	5月9日(月)	"

運賃(片道)

レース関係者特別運賃として、4月以降予定される普通運賃の2割引となっております。

等級	運賃	子供	定員および部屋のタイプ
2等	17,200	8,600	大部屋約700人
1等	34,400	17,200	2人部屋×15, 4人×2, 7人×27
特1等	37,360	18,680	4人部屋×2
特等	43,000	21,500	4人部屋×4

*特1等および特等の部屋につきましてはお申し込み後、予約状況を回答致します。

ホテルシップ(船中泊)

父島停泊中〈おがさわら丸〉を宿泊施設として利用できます。料金は下記の通りです。

等級	料金(2食付)	宿泊のみ
2等室	3,800円	2,200円
1等室	5,300円	3,700円
特等室	7,500円	6,000円

*いずれもお1人様1泊の料金です。

予約お申し込み方法

下記まで郵送にてお申し込み下さい。

Ⓣ103 東京都中央区日本橋茅場町2-13-11 国際ビル

(株)エスピーエンタープライズ トラベルセンター
☎03-669-9581 担当:松下

お申し込み締め切り日

4月10日までとさせていただきます。(ゴールデンウィークのため大変込み合うことが予想され、締め切り日以降の予約はご希望に添えないこともあります。)

お支払方法

お申し込み後、下記宛銀行振込をお願い致します。
第一勧業銀行 茅場町支店
当座預金 0109494
口座名 (株)エスピーエンタープライズ

なお、出発1週間前までにお振込が確認出来ない場合は、予約を取り消させていただくことがあります。

取り消し料

7日前	6日	5日	4日	3日	2日	前日	出帆日
← 普通運賃の10% →					← 30% →		

*出帆後の払戻は出来ません。

その他のご案内

- ① 船中の食事は各自の負担となりますが、レストラン、スナックが完備されております。
- ② 小笠原島滞在中、バスを利用した観光コースにご参加いただけますが、お申し込みは〈おがさわら丸〉船中で行われますのでご利用ください。
島内周遊コース(半日)……¥2,500等
- ③ 民宿等の予約も出来ますが収容人員が少ないので早めの予約が必要になります。

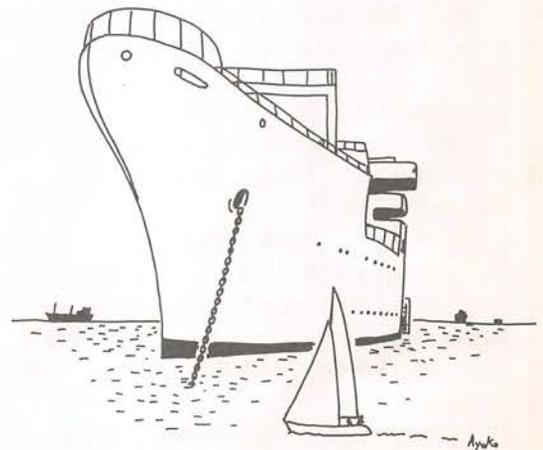


イラスト:若井あゆ子

東京湾

「ヨット・モータボート用参考図」

発刊のお知らせ

財団法人日本水路協会では、これまで東京湾から潮岬にいたる2図の外洋帆船走用図と、三浦半島西岸の2図の近海帆船走用図を発行し、好評をいただいておりますが、さらに今回、要望に応じて東京湾全域を対象とした「ヨット・モータボート用参考図」を完成することができました(索引図を参照)。

このシリーズはいずれも縮尺1:75,000、図積47×31cmの図で4図から成り、既刊図同様、両面とも防水用加工を施し、表図はマット加工でコースの鉛筆記入や消去も自由に行えるようになっています。

図の内容は操艇専門家の要望をできるだけ加味してつぎの特長を持たせてあります。

〈表図〉

7色刷で、マリナー基地、自然人工目標、海中危険物、定置網、魚礁、等深線による浅所の表示、潮流符、潮流の特徴、主要道路、顕著目標、無線局、海水浴場、釣場の通称など詳細に図載してあります。

航路標識は、灯台、灯浮標、浮標など標体の塗色は実際の色彩を、灯光についても実際の光と同色で印刷してあります。

〈裏図〉

2色刷で主要マリナー基地付近と操艇上主要な海域を航空機による俯瞰写真および艇上から望見した対景写真をそのまま写真図として図載してあります。これには表図との関連をつけるため、撮影位置を番号で図示してあるほか、各写真図中の顕著目標等については注記で説明をしてあります。

このほか「ヨット・モータボート運航心得」、「荒天時の注意」、「関係官公署からの注意事項」、「海上保安官署の所在地等」を詳しく掲載してあります。

索引図

- H-171 東京—千葉
 - H-172 横浜—木更津
 - H-173 浦賀水道
 - H-174 館山—千倉
- いずれも 1:75,000 (Lat. 35° 15')

(昭和58年 3月発行 定価各1,000円)

これらの図は、東京湾でのヨット・モータボート用参考図としては最適で、既版の三浦半島西岸の2図とも連続図として使用できるよう計画してありますので、逗子・葉山方面から房総方面への操艇にも十分使用できます。

また、釣を楽しむ方々にも格好な図として推薦できます。

この参考図を正しく使用され、安全な操艇をされることを望んでおります。

既刊図

- H-111 東京湾—御前崎 1:50万
- H-112 御前崎—潮岬 (Lat. 35°)
- H-175 城ヶ島—佐島
- H-176 長者ヶ崎—江ノ島 1:3万

今後の計画

当協会ではひきつづきこの種の参考図を下記の計画で編集する予定です。ご希望など気軽にご連絡下さい。昭和58年度 伊勢湾、三河湾、鳥羽、長島関係の参考図

昭和59年度 堺、泉北、和歌浦方面の参考図

昭和60年度 芦屋、明石、洲本、播磨灘方面の参考図

以下逐次日本の沿岸について刊行の計画をたてていく予定です。

●お申し込み方法

葉書・手紙・電話いずれでも結構です。希望する図の番号、表題、枚数を記入の上お申し込み下さい。

●定価および郵送料

定価は各1枚1,000円 郵送料240円

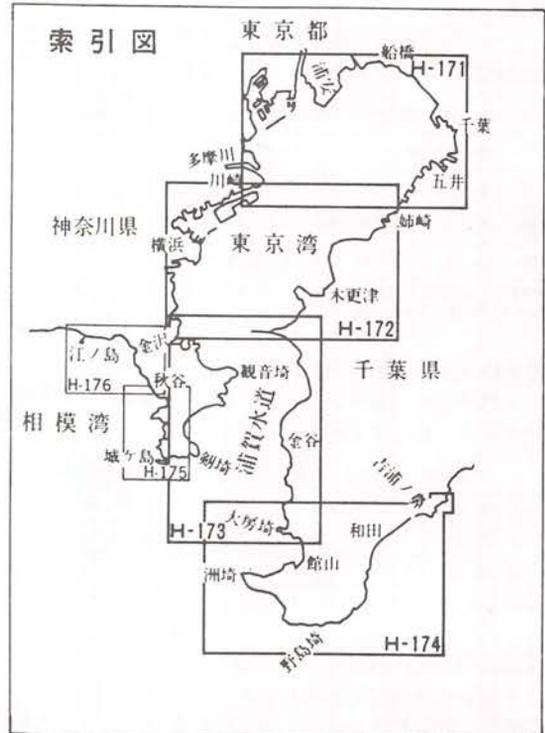
●お支払い方法

銀行振込の場合……三井銀行日比谷支店

☎No. 0923403

郵便振替の場合……東京0-43308

その他……現金書留・切手



●お申し込みおよびお問い合わせ先
〒104 東京都中央区築地5-3-1 海上保安庁水路部内
日本水路協会サービスコーナー
電話 03-543-0689 (直通)



玄海
だより

マンガ奮戦記

玄海支部広報 片倉静江

「写真もイラストレーションもない素人の文章は読みにくい」と何かの本で読んだことがある。OFFSHOREの玄海便りを、だれが読もうと読むまいと、NORCの大勢には影響を及ぼさない確信はあるが、姉弟全員が油絵または水彩画が得意だということに、何故一人だけ全然駄目なんだろうと、以前から疑問を持っていた。「本当に妹さんですか?」と、姉達に絵の指導をしていた先生から屈辱的な質問を受けたこともあった。幸いにも広報担当という絶好のチャンスに恵まれ、「いっちょ、やったるか?」と、まずパンプ・ホロー女史から始めてみた。原稿料なしのオフショアだから気楽なもので、人が描いたものを2日ばかりで真似してみた。ところが、あれが出た途端、あちらこちらから素晴らしい自作イラスト入り年賀状を頂き、お正月早々バスタオルを絞るほど、悔し涙にくれた。

そこでこちらも負けてなるものかと、本屋へ飛び込み、「イラストレ入門」を見つけ、「初心者のために」と書いてあったのでページをめくった。何が初心者向き?むつかしい内容にがっかりした!これくらいかけたら絵かきになるかと、あきらめて本屋を後にした。今度はだれかに頼んでみよう、まず姉に電話を入れた。孫に囲まれて呑気に暮している彼女は、女学校時代、地図のトレースを短時間で仕上げ、担任の先生を驚ろかせた人で、絵の方は徹底して日本画、それも鳥類が得意で、小鳥の羽毛など暖かみが伝わってくるよ

うな細かい描写で、一度何とか賞をもらったこともあった。「イラスト?描いてあげてもいいけど締切日があるんでしょ? 約束出来ないわね」。

それなら福岡市在住の人をと、画家で彫刻もする友人に頼んだ。「ねえ、私のツヅリ方教室にイラストつけてくれない?一度やってみただけ、やはり上手な人をお願いした方が、下手な文章が引き立つんじゃないかと思うの」、「その一度描いたっていう見せて御覧」、しばらく眺めて、「これでいいわよ。専門家じゃないし、同じスポーツをやる仲間同志の雑誌でしょう?これだけ描ければ……。上手になる必要もないわ。これくらい下手でいいの。親しみをを感じるじゃない?」。

下手でいいのよ……と言われても何だか変な感じで、今度は大原前支部長に何げなく伺ったら、「そうですとも!下手でいいんですよ。専門家でない貴女が上手に描いたら、その道ひとすじにお勉強なされた専門家達に悪いじゃないですか?あれで結構、自分でおかきなさい」と、こちらもまた奇妙な激励の言葉を頂いた。

「無料奉仕のイラストレータを求む」の公告を玄海便りに出してみようと思ったこともあったが、もう決まった。親しみを持たれる下手なマン画と、それに似合った便りこそ友人を作るキッカケにもなるだろう。そのうち、不幸(!)にして上達したら、それでゼニコを稼ぎ、南海の小島でも買い取り、私設ヨットハーバーでも造ろう!

トビウメ!

貴女がきっかけで、国際貿易摩擦に拍車をかけるかもしれないって?

ウヌボしもいい加減にしろさい! たった一回世界一になったからって何さ? たった一回で……



イラスト:片倉静江

内海だより

世界帆船まつり

私達のあこがれの的であり、ロマンをかきたてる世界の帆船が大阪築城400年を記念して、内海に、大阪

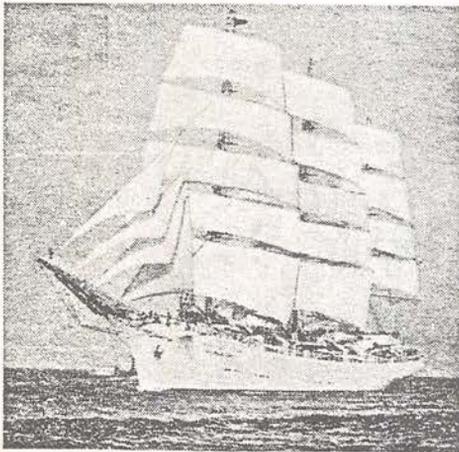
湾に、その勇壮な姿を現すことになりました。以下関係記事昭和58年 1月26日付朝日新聞より

第三種郵便物認可

享月

日

世界の海から大型9隻の雄姿



ポーランドから参加するタル・モンシヤ

10月の大阪港・帆船まつり

15万人見物のスタンド特設

帆船まつりは大阪築城四〇〇・モシエイ(ポーランド)、年まつりの主企画として大阪市「テウルチ」(インドネシア)が立案した。参加が正式に決ま...

今年秋、大阪湾で開催される「世界帆船まつり」で、ヨーロッパ、アジアの大型帆船九隻の来航が六日までに正式に決まった。大阪市が外交ルートを通じて各関係政府を直...



帆船まつりの会場

ポルトガルのサクレスにはパナマ運河からマカス、長崎を経て三ヶ月の航海で三月下旬に到着する。...

帆船まつりの期間中、大阪市港務局は大阪湾の埋め立て地に十五万人が買物できる仮設入場スタンドを設ける。...

これを記念して、大阪市ではイベントの一つとして大阪湾沿岸を中心として近効近在のヨットマンの協力を得て、記念大ヨットお祭りレース、大阪ワールドセール'83「ウエルカム・トールシップ・メモリアル・レガッタ」およびパレードを催すことになり、海を、船を愛する人ならだれでも参加できる楽しい多彩な行事を予定しています。

レース参加資格(含むパレードの伴走):

- 1. クルーザーを持っている人であればだれでも参加できる(19フィート以上の艇でキャビンとキールがある艇)
2. 日本小型船舶検査機構検査済(限定沿海区域以上の艇)

レース概要

主催: 大阪ワールドセール'83「ウエルカム・トールシップ・メモリアル・レガッタ」実行委員会
運営: 社団法人日本外洋帆船協会内海支部他
レーススタート日時: 1983年10月22日
パレード日時: 1983年10月23日
事務局: 〒552 大阪市港区築港2-1-2
社団法人「ウエルカム・トールシップ・レガッタ」実行委員会

奮ってこの大イベントに参加して下さい!!

なお、レース詳細、泊地、申し込み先などは追って掲載致します。

初島レース事故報告 東京大学〈仰秀〉

10月16日(土)、全日本学生外洋帆走連盟関東支部主催初島レースにおいて、SOS信号を発信し、シーボニアの〈はまゆう〉に救助、曳航されるという事故を起こしてしまったことについて、乗員一同深く反省しております。

今後、このような事故の起こらぬよう、全国の方々に事故状況をお知らせする次第です。

〈経過〉

1720、レーススタート後、スピンを展開。この時風はNNE 8~10 m、すぐに風が強くなり始め、艇がブローチングし始めたため、スピンドアを決意した。その際、操作に手間どりスピスがフォアステーにからんでしまい、下ろそうにも下りなくなってしまった。そのうちスピンの下部が裂け、上に持ち上がり、上部で勝手にはらむ形となった。そのため艇はかなり大き

くヒールするようになった。なんとかスピンを回収しようとマストに登ることも考えたが、艇が安定しないため危険であると判断して行わなかった。そこでスピンを完全にフォアステーに巻きつかせる努力をしたところ、これがかなり成功し、艇はメイン1枚でほぼクロスホールドで上ることができるようになった。しかし、しばらくしてスピスがまたはらみはじめたため、自力航行を断念し、既にSOS発信でこちらに向かっていた〈はまゆう〉に救助を依頼することにした。2230ごろ〈はまゆう〉から受けとった曳航索をマストに結び、2330ごろシーボニアに入った。

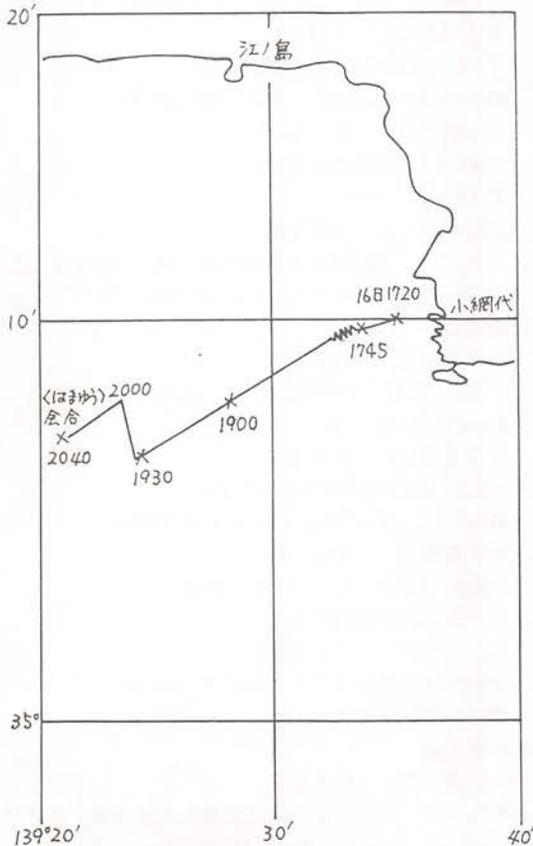
〈反省〉

今回の事故の原因としては、かなり風が強かったにもかかわらず、微風用の大きく薄いスピスを用いたせいであることも考えられるが、なんといっても我々の技術が劣っていたためである。

我々学生の場合、最も長い経験を有するものでも4年間であり、経験がものをいうヨットにおいてはどうしても未熟なもの集まりになってしまう。特に今回の場合、4年生引退の直後であり、それぞれの者が自分の仕事に慣れていなかったことも事故の原因になったようである。

今回の事故を契機に我々としては、部員間の連帯を強めるよう努め、さらに技術の向上を図るため、ヨットに乗る機会をできるだけ多く持ち、また学年が上の者が下の者へ、それまで培ってきた経験をできるだけ多く伝えるようにしてゆきたいと思う。また、他の艇に乗せていただくなどして、小さな殻に閉じ込めることなく、ヨットに関するあらゆることを積極的に吸収し、今回のような事故を二度と起こさぬよう部員一同、真剣に取り組んでゆくつもりです。

〈航跡図〉



第3回

グリーンカップレガッタご案内

早春の候、皆様益々御健勝の御事と御慶び申し上げます。

さて、例によって第3回グリーンカップレガッタを下記の通り御案内致しますのでよろしく御参加の程、お願い申し上げます。

主催：徳山セーリングクラブ

共催：(有)徳山マリン、グリーンヤマトマリーナ
NORC 西内海支部 周南フリート

日程：第1レース…3月20日(日)

レセプション…同上

第2レース…3月21日(月)春分の日

場所：グリーンヤマトマリーナ 徳山市大島大和
(レース前後各1週間係留無料)

出場資格：全長19フィート以上のクルーザーヨットで安全規則 ORC-4 以上の装備を持ち、乗員は2名以上。

適用規則：NORC 外洋レース規則1980年度版
IYRU レース規則1981年度版
グリーンカップレガッタ帆走指示書（2月発行）

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、帆走委員会にて決定する。

賞：参加賞、総合優勝、クラス、個人、ほか多数
詳細は帆走指示書による。

参加費用：1艇4,000円
レセプション1名3,000円（女性は半額）

連絡先：〒745 山口県徳山市月丘町4の7
中村藤夫 ☎(0834) 21-2167

右舷標識の浮標を除く）に頭標を付設、左舷標識および右舷標識の浮標の頭標を撤去

（注）右舷標識は、従来どおり、塗色を赤に、また灯色を赤に統一

(3) 昭和58年度は、東京湾および本州東岸日立港（大吠埼北方）～本州南岸浜岡（御前埼西方）間の関係航路標識の変更作業が実施される予定である。

備考：(1) 浮標式変更に係る詳細については、水路通報第42号（昭和57年10月23日付）（380）別冊に掲載されている。

なお、水路通報は、最寄りの海上保安官署で閲覧できる。

(2) 詳細については、灯台部または水路部に照会されたい。



NORC協会ニュース

日本の新しい浮標式(続)

日本の新しい浮標式については、本誌57年12月号でお知らせ致しましたが、これの続報が次のとおり海上保安庁から連絡されましたのでお知らせ致します。

日本沿岸 浮標式について

IALA（国際航路標識協会）は、昭和55年11月、国際的な新浮標式「IALA 海上浮標式」を採択した。

日本では、従来の浮標式を上記浮標式の「B地域の浮標式」に準拠するように変更し、関係航路標識の変更作業を昭和58年7月から実施する予定である。

(1) 変更対照標識

(イ) 灯標（一部、大型のものを除く）、立標、灯浮標および浮標

(ロ) 上記(イ)以外の標識のうち、誤認防止等のため変更が必要なもの

(2) 変更される浮標式の概要

(イ) 方位標識、安全水域標識、特殊標識および特定標識を新設

(ロ) 左舷標識の塗色を緑に変更、灯色を緑に統一

(レ) 弧立障害標識の灯色を白に変更

(ニ) 水路中央標識を廃止し、安全水域標識、左舷標識または右舷標識に変更

(ホ) 州の上端標識および州の下端標識を廃止し、方位標識、左舷標識または右舷標識に変更

(ハ) 沈船標識を廃止し、方位標識、左舷標識、右舷標識または弧立障害標識に変更

(ト) 上記（1イ）に該当する標識（左舷標識および

支部別各委員長連絡先

沖縄支部

〈計測委員長〉 山城洋祐

〒903 那覇市首里末吉町1-187-2

☎0988-84-8600(自), 0988-67-0111(勤・内407)

〈安全委員長〉 平良 健

〒903 那覇市首里石嶺町4-202

☎0988-86-2932(自), 0988-63-0809(勤)

〈帆走委員長〉 東江正喜

〒901-21 浦添市沢崎955-2

☎0988-77-5828(勤)

〈通信委員長〉 与那嶺肇

〒901-13 沖縄県島尻郡与那原町字与那原262

☎09894-6-3164(自), 0988-77-8221(勤)

玄海支部

〈計測委員長〉 斉藤 彰

〒816 福岡県大野城市緑ヶ丘4-3-12

☎092-801-5151(勤)

〈安全委員長〉 有吉伸二

〒815 福岡市南区長丘4-7-15

☎092-512-2745(自), 092-771-8800(勤)

〈帆走委員長〉 末松 明

〒816 福岡市中央区平尾5-22-30

☎092-581-9121(勤)

〈通信委員長〉 冬至克也

〒819-01 福岡市西区今宿青木1114-93

☎092-721-1667(自), 092-806-0020(勤)

西内海支部

〈計測委員長〉 松本明雄

〒731-01 広島市安佐南区祇園町大字西原字木の元
285-2 コーポ木下302号

☎082-875-0015(自), 082-244-4655(勤)

〈安全委員長〉 前川龍生

〒734 広島市南区北大河町26-14

☎082-285-4881(自), 082-249-9123(勤)

〈帆走委員長〉 佐伯敏則

〒730 広島市出島1-4-7

☎06-334-0350(自), 06-313-0671(勤)

〈通信委員長〉 浜井敏男

〒738-08 広島県佐伯郡五日市町大字利松

☎0829-28-1135(自), 0829-28-1135(勤)

内海支部

〈計測委員長〉 飯塚功二

〒656 洲本市宇原1565

☎07992-2-9311(自), 07992-4-0401(勤)

〈安全委員長〉 野本謙作

〒658 神戸市東灘区本山南町3-10-30-512

☎078-451-5654(自), 06-877-5111(勤)

〈帆走委員長〉 谷川晴彦

〒590 堺市城山台1-7-1

☎0722-99-1213(自), 06-372-2511(勤)

〈通信委員長〉 笹岡耕平

〒538 大阪市鶴見区茨田浜町496-3

☎06-911-2017(自)

近畿陸支部

〈計測委員長〉 田中康一郎

〒611 宇治市広野町寺山17-278

☎0774-43-3747(自), 075-921-0311(勤)

〈安全委員長〉 上羽正男

〒606 京都市左京区北白川上別当町18

☎075-791-5172(自, 勤)

〈帆走委員長〉 真田恒男

〒616 京都市右京区鳴竜白砂1

☎075-463-8585(自), 075-462-0246(勤)

〈通信委員長〉 森井幸治

〒630 奈良市鶴舞東町1-75-102

☎0742-44-0203(自), 06-909-1181(勤)

東海支部

〈計測委員長〉 大矢 隆

〒453 名古屋市中村区下中村町1-101

☎052-471-0432(自)

〈安全委員長〉 杓名洋一

〒444-12 安城市根崎町北根132

☎0566-92-0835(自), 0566-75-2000(勤)

〈帆走委員長〉 山田邦彦

〒480-01 愛知県丹羽郡扶桑町大字柏森字平塚277

☎05879-3-3780(自), 052-201-8811, 2616(勤)

〈通信委員長〉 林千雄

〒470-23 愛知県知多郡武豊町上げ127-15

☎05697-2-0425(自), 0569-21-0311(勤)

駿河湾支部

〈計測委員長〉 白井義博

〒410-11 裾野市公文名431-24

☎0559-2-0742(自), 0559-7-2121(勤)

〈安全委員長〉 岡田栄志

〒410 沼津市岡色111-7

☎0559-22-3664(自), 0549-21-5240(勤・内381)

〈帆走委員長〉 柴田邦敏

〒424 清水市八坂北1-2-20

☎0543-64-0874(自), 0542-62-1172(勤)

〈通信委員長〉 桑原茂郎

〒424 清水市三保267-14

☎0543-34-8830(自), 0543-34-5211(勤)

関東支部

〈計測委員長〉 林賢之輔

〒240-01 横須賀市秋谷724

☎0468-57-5336(自, 勤)

〈安全委員長〉 児玉万平

〒253 茅ヶ崎市矢畑763-7

☎0467-86-2508(自), 502-0526(勤)

〈帆走委員長〉 武市 俊

〒336 浦和市原山2-33-8-7-404

☎0488-82-5598(自), 0482-25-1753(勤)

〈通信委員長〉 篠原 要

〒233 横浜市港南台6-1-43-501

☎045-831-2371(自)

計測委員会からのお知らせ

全国計測委員会が開かれ、今年度の方針が下記のように決定されました。

日時 昭和58年2月12日 1800～0330

2月13日 0830～1430

場所 サントピア・マリーナ

出席者 林賢之輔(委員長), 飯塚功二, 田中龍男, 岡田憲佳(内海), 齊藤彰(玄海), 松本明雄(西内海), 深田敏雄(近北), 花川幸一郎(東海), 伊藤静美(関東), 白鳥誠(東北), 岡岸寛和(事務局)

1. 計測時の備品目録 (OFFSHORE '82年3月, 5月号参照)

'82年度より, 備品目録がレーティング証書の一部となっています。すでに取得された艇もありますが, まだ取得されていない艇は, 必ずチェックを受けて備品目録を取得して下さい。レースに出場できなくなります。

フリーボード・チェックを受け, 現有レーティング証書のデータと異なる場合は, 再計測 (傾斜テストを含む) となりますのでご注意ください。

備品の移動, 積み下ろし等は, ルール違反です。(6月号参照)

計測トリムを明示するWLステッカーも検閲中です。

2. JOR, 傾斜テストの導入 (10月号技術委員会参照)

今まで、JORには傾斜テストは実施されませんでした。今年から導入します。傾斜テストとCGFは、所要時間や費用がかかること、CGFよりレーティングの上下がはげしいことなど、IROの泣きどころといえますが、概略重心位置の査定、復原性能という安全面からの考慮も必要と考えられますし、より公平な、あるがままのレーティングを算出するために、敢えて採用し、実施します。皆様の応援をお願い致します。

3. 計測料金の改訂

計測料金は過去6年間固定されてきましたが、諸々の事情により値上げのやむ得なさに至りました。

〈新規計測料〉

JOR: NORC・レーティング事務局 ¥16,000
メジャラー手当, 25ftまで ¥12,000 + ¥1,000/ft

IOR: NORC・レーティング事務局 ¥37,000
メジャラー手当, 25ftまで ¥51,000 + ¥2,000/ft.

〈再計測料〉

JOR: NORC・レーティング事務局 ¥11,000

メジャラー手当	(6月号参照)
備品目録	¥2,000
フリーボード	¥1,000
傾斜テスト (SIT)	¥4,000
リグ	¥3,000
他 1件につき	¥1,000

IOR: NORC・レーティング事務局 ¥13,000

メジャラー手当	(6月号参照)
備品目録	¥2,000
フリーボード	¥2,000
傾斜テスト	¥6,000
リグ	¥3,000
セール・ワンセット	¥3,000
プロペラ	¥2,000
ポンプ	¥5,000 + ¥1,000 / 1カ所
他 1件につき	¥1,000

この他、メジャラーの交通費、宿泊費、旅行時間費等は、従来通り、別途とします。(6月号参照)

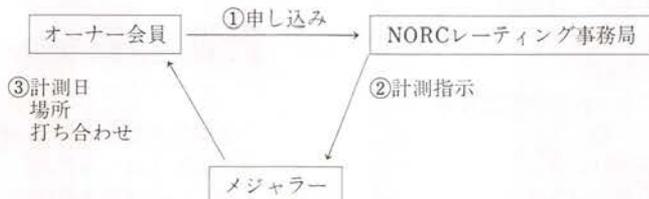
4. レーティング証書の更新。

JOR 備品目録を取得し、簡易傾斜テスト (SIT) を受けて下さい。

’83年鳥羽レースは、SIT を受けて新しいレー

計測手順の図

1. 準備



2. 計測 → レーティング証書



ティング証書を持っていることが必要条件になります。このため、大変な混雑が予想されますので、5月末日までに、必ず SIT 計測を受けて下さい。お問い合わせは、

- | | | |
|-----|---------------|----|
| 玄海 | (092)596-2846 | 斉藤 |
| 西内海 | (0822)38-8436 | 松本 |
| 内海 | (07992)4-0401 | 飯塚 |
| | (0722)62-8651 | 田中 |
| 近北 | (07758)7-1864 | 深田 |
| 東海 | (05725)5-3599 | 花川 |
| 駿河 | (03) 941-2405 | 西田 |
| 関東 | (0466)22-8607 | 伊藤 |
| | (0468)57-5336 | 林 |
| 東北 | (0222)62-2225 | 白鳥 |
| 事務局 | (03) 504-1911 | 岡芹 |

鳥羽レース前のレースに対しては、'83年 JOR,CGF 固定の一時的レーティングを算出し、鳥羽レース以後には、CGF の入った新しい証書を発行します。ただし、証書の有効期限は、IOR に準じて年度末とします。

IOR, 従来通りです。ただし、備品目録を取得していない艇は必ず取得して下さい。レーティング証書が直ちに無効となります。

更新料

IOR, JOR 共通, NORC レーティング事務局 ¥6,000

フリーボード・チェック, 備品目録, 傾斜テスト等はそれぞれの再計測料, メジャー手当に準じます。

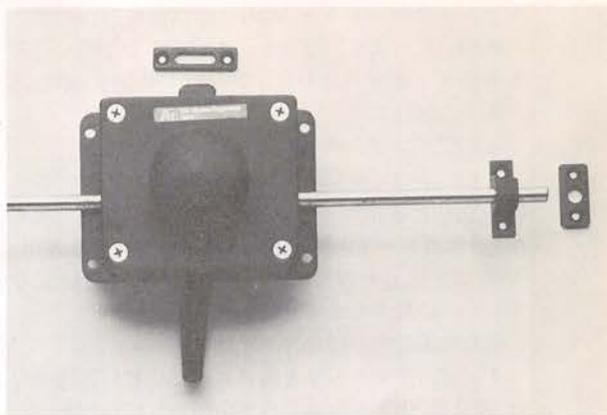
安全委員会より

本年度の安全検査の方針ならびに変更, 追加点を以下の如くお知らせ致します。

1. '83年度安全検査のねらい

各フリート担当安全検査委員は、従来の備品数量のチェック等の範囲にとどまらず、各艇の乗員とのコミュニケーションを通し、より实际的、具体的な安全確保を各艇ごとに確立することを計る。従って各委員は自己の経験の上にさらに研鑽を積み、安全のためのよきコンサルタントとしての役割を果たす必要がある。また一方で、受検する艇のオーナーにとっても単に艇を検査委員に預けるといったことは許されず、検査時には責任ある運航責任者の立ち合いを必要とすることをご理解いただきたい。また、新任の検査委員を任命されたフリートでは経験あるオーナー、スキッパーの援助、指導をお願いしたい。

以上の点から今までレース参加のためにのみ受検する艇が大半であったが、これを機会にクルージング派のオーナーも積極的に受検していただき、検査員より



の的確なアドバイスを受けられるようお勧めしたい。

2. 重点検査項目

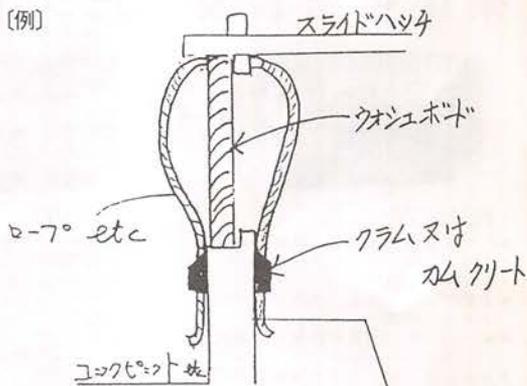
- a) 乗員の安全備品への関心度(収納位置, 方法等の知識)
- b) ライフハーネスの保守, 装着場所(個人備品となっているか?)
- c) 応急操舵装置の実装

3. 検査追加項目

- a) スライドハッチ, ウォッシュボードの固定装置 = 荒天時に確実にロックでき, かつキャビン内外から開閉可能な装置 =

市販品では唯一 T&M 社製の製品があるが, 自作でもある程度の機能を確保できるので, 当面の間, 方法を問わず可としたい(例参照)。今後は, 会員の工夫, 提案を待ち適時紹介して行きたい。市販の製品についての情報提供でも結構です。

なお, T&M 社製のロック装置は, メーカーの協



・どちらからでもクリットを放回は用けるれる。

・スライドハッチのアイをはずせばウォッシュボードのみ転落止めとなる。

力で、定価24,000円をNORC会員価格21,600円にて頒布いたします。ただし、6月末までで申し込みを締め切ります。送料はT&M社が負担。(申し込み先T&M社まで)

b) ビルジポンプの排水ホースおよび排水口

2個以上のビルジポンプを持つ艇ではポンプ各々に独立した排水ホースおよび排水口が必要であるが、カテゴリーⅠ、Ⅱは建造年度にかかわらず適用、カテゴリーⅢ～Ⅳでは'82年度以後建造艇よりチェックの対象とする。

c) 搭載無線装置の機種等の記載

2メガ、アマチュアを問わず艇に搭載の通信手段は、周波数、出力を含めすべて申告をお願いしたい。

4. コックピットフロア下のライフラフトロッカーについて

昨年のORCレポートの検討を通じ、当委員会では以下の条件をもって認めて行きたい。

a) ロッカーの最低部がLWLより2%L(満載喫水線長の2%)以上あること。

b) 自動排水であること。今回のORCの改正では水密であることをもって可としているが、c)の条件を満たす必要上より完全なる水密は実行不可能と考え、十分な能力をもつ自動排水機能を義務づける。

c) 収納室のカバーは水圧がかかっても開けられるものであること。

この4のa), b), c) 項についてはカテゴリーⅠを除く'82年以前進水の艇については適用を一年延期し、'84年以後検査の対象とするが、極力以上の条件を満たされるよう本年度中に対策を構じるようお願いしたい。

以上、検査員にとってもオーナーにとってもかなりの時間的な負担が予想されるが、主旨をご理解いただき、乗員の啓蒙の場として積極的に活用していただきたい。

●SORC資料のお知らせ

去る2月2日、ORCよりNORCへ下記の資料が郵送されてまいりました。ご希望の方がございましたらNORC事務局まで500円切手同封の上お申し込み下さい。締切日は3月31日までとさせていただきます。なお、発送は申し込み到着しだい順次郵送いたします。

1. AMENDMENT LIST No. 3 NOVEMBER 1982
2. INTERNATIONAL OFFSHORE RULE 内の P7, 8, 10, 11, 39, 40, 47, 48, 57, 58, APPENDIX3

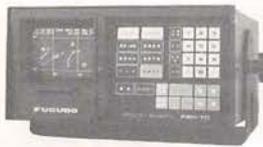
●帆走委員会からのお知らせ

すでに繰り返しお知らせしましたが、事務処理の合

FURUNO 船用エレクトロニクスの総合メーカー

高精度測位装置

衛星航法装置



FSN-70

- 船位を高精度に測位、緯度・経度で表示。
- 自航跡表示機能。
- 主要位置と、天候・水温などの必要メモを記憶表示。
- 航行時の燃料消費率計算可、省燃費に効果大。
- 設定航路をはずれると警報を発する。(航路監視)
- 目的地までの方位、距離を表示。(最大9点まで)
- 潮流(偏流量)計算可。
- 平均方位、平均船速の表示。(表示例)
- 船位、船速、針路、潮流(偏流)
- 航路監視と操舵情報。
- 目的地までの所要時間。
- 自航跡表示。

ロランC航法装置



LC-70

- 電源を入れるだけで船位(2LOP時間差同時表示、又は緯度・経度表示)を表示する完全自動式ロランC航法装置です。しかも船位表示だけでなく、目的地までの方位・距離・所要時間表示など数々の機能を搭載したコンピュータ内蔵ロランC航法装置です。
- 機能と表示：
 - (1)船位表示(2LOP時間差同時表示および緯度・経度表示)
 - (2)船速、方位表示(ロランC測位結果による対地船速)
 - (3)現在地から目的地までの方位、距離、所要時間表示(目的地は32点まで設定可能)
 - (4)目的地相互間の方位、距離表示。
 - (5)針路ずれ、修正方向表示。
 - (6)変針点連続記憶(目的地通過毎に、次の目的地に自動変更)

航跡表示装置

カラービデオプロッター



GD-2000

- 本装置は、ロラン航法装置や衛星航法装置に接続することにより、自船の航跡をカラーブラウン管上に連続して表示する映像式航跡記録器です。
- 自船跡は一目瞭然。操船が容易です。
- 縮尺、拡大、画面の上下・左右移動は自由自在。
- 縮尺は1/10,000～1/1,000,000まで連続可変式。
- 海外線、島などの地図をカラーで表示。

理化および会員の利益擁護のため、レース参加時は下記の点を留意して下さい。

- エントリー締切日を必ず守ること。
- 電話連絡のみで締切日までに入金のない艇はエントリー放棄とみなします。
- 出艇申告時にはクルー全員の会員証(コピー可)を提示すること。提示のないクルーは非会員とします。

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

3113 アポストロフィーS ヤマハ25 MK II 三崎マリン 加藤正迪/艇名の由来: 'S' オーナーの気分を十分にあげたかったのでつけました。/抱負: セールナンバー3113をとるために入会しました。これがあたらなければ何度でも良いセールナンバーにトライします。

3009 RUBAIYAT 日産30 佐島 神津仁, 益子健男, 牧正裕, 小笠原, 佐々木啓吾(共同)/艇名の由来: パルシアの詩人, オマル・ハイヤームの詩集にち

なんている。この詩集は、自由な精神の讃歌であり、海に浮かぶ我々の心を代弁している。/抱負: クルーイング、レースと艇を良く知り、外洋を良く勉強して、日本を代表するレーサーになりたい。/クルー: 日本大学医学部のヨット部クラブ員

3093 FORTY-III ヤマハ34-R 江の島 Y・H 10.3×7.8×3.6 星沢寛/抱負: 5月下旬に進水し、6月13日のSSCRを皮切りに、今年は合計12レースを予定しています。一味違ったNEW FORTYをヨロシク。/クルー: 田中祐二, 橋本浩之, 小島一夫, 鈴木千年, 有藤伸明, 宇佐美享子, 竹島正則, 前田雅博, 松島慶明, 大槻征夫, 和田三次, その他色々

OFFSHORE 第96号 昭和58年 3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45円)

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

印刷 正進社印刷株式会社

船用エレクトロニクスの総合メーカー.....

FURUNO

カラーレーダー 船用ファクシミリ



FCR-1411

- 明るいカラー映像です。昼間でもハッキリ見える高輝度、高精度14インチカラーブラウン管を採用。フードが不要です。
- 電子カーソルとプロット機能。
- 画面の中心を下方へ大きく移動可能。
- 可変距離目盛は2ヶ標準組込。(マイルとキロメートルを切換可能)
- 画面の一時停止。
- 空中線部: 1230mm, 2000mm, 2400mm。
- 尖頭出力: 10kw。
- ブラウン管: 14インチ型カラーブラウン管。
- 探知範囲: 0.25, 0.5, 0.75, 1.5, 3, 6, 12, 24, 48, 72マイル。



FAX-108

- 飛躍的な小型化、軽量化を実現。(従来機の1/2の大きさ: 当社比)
- 全世界の気象ファクシミリ放送波を内蔵一選局はワンタッチ。最新のシンセサイザ受信機です。
- 独自のメモリ付1本ペン記録方式—従来のような面倒なペン調整は一切不要。しかも簡単な引出式でペンの摩耗も極少です。
- 完全自動。
- WMO(世界気象機構)規格。
- ISB(米気象ファックス)受信可能。
- 鮮明で無塵無臭のアルミ蒸着記録紙。(10インチ)



本社(西京市)



FURUNO U.S.A.

古野電気株式会社

本社/西京市苅原町9-52 ☎0798(65)2111(大代)
支社/東京都中央区八重洲2-3-1(藤和ビル7F) ☎03(278)8491(代)
支店/長崎 ●鹿児島 ●宮崎 ●福岡 ●下関 ●高知 ●神戸 ●金沢
●横浜 ●伊勢 ●焼津 ●東京 ●鎌子 ●塩釜 ●石巻 ●八戸
●札幌 ●釧路 その他55ヶ所 海外10ヶ所

海の安全—みんなの願い

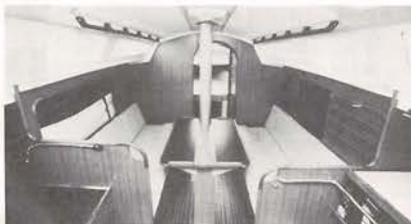
点検整備は忘れずに。

天気予報を確認しよう。



世界の風を知っている。ヤマハ33II

ヤマハ33IIはレーサークルーザーとして評価の高いヤマハ33の海外モデルをベースに誕生。クラブレーサーとして十分な性能は、クルーザーに求められる機能はどうあるべきか。理想を追求し、数か月のレース経験とヤマハの先進技術をおしみなく投入したヤマハ33II。微風時にはわずかの風も逃さず滑らかな帆走性を。中・強風時にはグングンと加速度を増す力強い走行性を発揮。風を選ばないオールラウンドな走りには、海外での実績が息づいています。キャビンはドッグハウスを高くし、ヘッドルーム1.90m、最大幅3.36mと余裕ある空間を実現。ギャレー、ナビゲータースペース、化粧室、ハンギングロッカー、大型サイドシェルフなど海の生活に必要な要素を機能的に配置。長距離航行を配慮し、室内の隅々まで快適さを求めました。レース派の熱望に応える帆走性能、クルージング派の期待に応える居住性を達成して、いま日本のヨットマンに。



▲メインキャビン(左舷のリーボードキャンパスは工場特備)

YAMAHA-33II

主要諸元—— 全長10.13m / 水線長8.20m
 全幅3.36m / 吃水1.90m / 船体重量4,872kg / バラスト重量1,968kg
 全セイル面積45.73㎡ / 補機15馬力 / バース数7名 / 航行区域 遠洋
 定員12名(近海以上8名) / 燃料タンク容量70ℓ / 清水タンク容量170ℓ

資料ご希望の方は—— 〒438 静岡県磐田市新貝2500 YAMAHA
 ヤマハ発動機株式会社宣伝課OS係 Tel.05383(2)1111