

Offshore 7 1983

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.100/300円

昭和58年7月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可

100号記念特集号

世界一周シングルハンドヨットレースに優勝の
多田雄幸氏とコーデンオケラV世号



贅沢な遊びどころが許される人へ


CORUM

壮大なスケールと伝統、格調の高さにおいて世界中のヨットマンの心をときめかせる外洋レース“アドミラルズ・カップ”。

その名称を冠するにふさわしい *Admiral's Cup*こそ、海を友とする男の永遠のパートナー。航海用国際信号旗を配したカラフルな文字盤、水深30mの防水型クォーツタイプに加えて、コルムならではの華麗なファッション性が贅沢な遊びどころを刻みます。

ステンレススチールブレス付・紳士用・婦人用共 ¥450,000

ステンレススチール・イエローゴールドブレス付(写真) 紳士用 ¥850,000 婦人用 ¥800,000

コルム日本総代理店

日本タイムート株式会社

東京都千代田区神田松永町19 近鉄ビル 電話(03)(253)1331

大阪市東区北久宝寺町2-60 三京ビル 電話(06)(271)6137



OFFSHORE(NORCだより) 創刊のころ

大儀見 薫

それまで不定期に発行されていた「NORC ニュース」では十分な機能を果たせないということで、会報を定期的に刊行し、会の重要な事業として本格的に取り組む方針がだされたのは、ちょうど13年前、1970年のことである。

この時点では、年6回(隔月刊)がやっとであり、「NORC だより」として創刊号が、1970年6月に発行された。この体勢は1977年に、毎月発行の「OFFSHORE」として新生するまで維持された。ひと口に、定期刊行といっても、専従のスタッフはなく、NORCの他の事業と同じく担当委員全員本業をかかえての手弁当では、関係各位の相当な努力と熱意がなければ到底事業として維持できるものではない。この機会に現在まで、こつこつと目立たない縁の下の力持ちとして「NORC だより」→「OFFSHORE」を育てていただいた関係各位に心から感謝したいと思います。

NORCの良き伝統は会報のみならず、「誰かがやってくれるだろう」といった他力本願の姿勢ではなく、やる気ある会員が自ら時間をさき、知恵をしぼり、汗を流して、手造りの仕事をやることにあると思うのだが、「OFFSHORE」もこの伝統の良き一事例であることが、今、過去13年間のその業績を振り返って見ると痛感させられる。

「NORC だより」創刊の1970年はどういう年だったのか? 創刊号に当時の会員数などの表が出てるが、登録艇は291、会員総数1152。現在、それぞれ、登録

艇1109隻(含会友艇310)、会員数3191と比較して見ると、わずか13年の間に、日本の外洋ヨットも随分発展したものだと思う。

確かに、数も増えたには違いないが、一方外洋ヨットの質的な面を見ると、一層目覚ましい躍進がある。1970年当時の新艇登録は600番台からようやく1000番台にさしかかったころである。この年(1970)の10月に発行された「NORC だより」第2号の新登録艇の紹介には、670〈ROCINANTEⅢ〉(大口一英オーナー、Sparkman Stephensの優雅な古典的ヨール)、678〈波勝Ⅱ〉(加藤鶴喜知)、1038〈妙義Ⅱ〉(八木進)、1039〈TOSHIⅡ〉(窪山善右衛門)などのSK-31クラスが見える。当時SK-31クラス全盛時代であり、渡辺修治さん設計のこのクラスの発展のベースになった616〈RED SHARK〉(関根久)、617〈足柄〉(今も活躍中、福永昭)が全レースに出場して目覚ましい活躍をしていた。同じSK-31の改良型として1000番の〈月光〉(久保田正敬)がデビューしたのもこの時期だ。

小型の方では、戦後初の小型クルーザー量産艇として、発売当初からよく売れたBLUE WATER-21と、ひとまり大きい姉妹艇、BLUE WATER-24とがやはりこの年の新艇として多く登場している。

また、1969年の第一回太平洋シングル・ハンド・レースで総合2位の成績だった、フランスのテルランの愛艇〈BLUE ARPEGE〉(DUFOURの1/2トン)が677〈AOLELEⅣ〉として大活躍をしていたのもこのころだ。



▲ 〈RED SHARK〉

◀ 〈ROCINANTEⅢ〉

1969年にシングル・ハンド・レースで1位となったのはフランスのエリック・タバルリの〈PEN DUICK V〉だが、貿易風帯を追手で走るために、この条件に合わせた極端なデザインの艇だったが、40日を切ったこのタバルリの記録は今だに破られていない。このレースが、後に1975年の沖縄海洋博、1981年の神戸ポート・アイランドの第2回、第3回のシングル・ハンド・レースの原点となったものである。第2回の日本からの顔ぶれは戸塚宏、武市俊、堀江謙一、多田雄幸、小林則子などであり、今なおそれぞれの分野で活躍し、それぞれに話題を提供しているのはご存じの通りである。

1969年には〈CHITA III〉が TRANSPAC に出場し、マストを折ってジュリー・リグで、大きな日の丸をかけて完走し、大いに気をはいた。

同じこの年には、初代の〈VAGO〉(640武田陽信)が進水し、そのままシドニー・ホバート・レースに日本として初出場。79艇中総合21位というまずまずの成績をあげて、南半球で「日本の外洋ヨット、ここに在り」と初名乗りをしている。

このころの日本の外洋ヨットを見回して見ると、世界的水準の本格的レーサーとしては、当時デザイナーとして第一人者だったスパークマン・ステフェンス設計のワントン艇(旧 RORC ルールによる)600番の〈竜王〉(陳秀男)と、前記シドニー・ホバート帰りの〈VAGO〉の2隻しかなかったと言っても過言ではない。

事実、「NORC だより」創刊号に記録されたレース記事の見出しは、「第1回初島レース、〈VAGO〉が完全優勝」。このレース2位は〈竜王〉、3位〈Red

Shark〉(616)。次は「第4回大島回航レース、〈VAGO〉が完全優勝」。これは2位が今も現役で健闘中の〈飛車角II〉(610)。そして、「第4回八丈島レース、〈Miss Sunbird〉完全優勝」。このレースは〈竜王〉と〈VAGO〉がデッドヒートで全コースを走り、〈VAGO〉は2着だが、修正3位、〈竜王〉が2位。そして4回の相模湾ポイント・レースは〈竜王〉が1位、〈VAGO〉2位、3位〈Red Shark〉といった調子である。

やはり、ちょうどこのころが日本における本格的な外洋レーサーの発展のはしりだったといえるだろう。日本で初めての本格的な外洋レースとしての八丈レースも4回目となり、1965年にワントン・カップが、オフショア・ヨットとしては初めて単一レーティングによるスクラッチ・レースを採用したことに刺激されて、日本でもようやく、クルーザー・レーサーの時代から本格的レーサーへと脱皮するという時代にさしかかっていたといえる。

世界の外洋ヨットでのトップ・レベルのレースとして定着していたファーストネット、シドニー・ホバート、あるいは、バーミュエダの各レースに比肩し得る、シビアなレースとして沖縄レースが登場するのは2年後、1972年のことだが、このレースの企画はシドニー・ホバートへの初参加が直接のキッカケとなっていたのだ。

もう一つ、この年で特筆すべきことは IOR が初めて世界共通のレーティング・ルールとして採用されたことであり、日本でも、いち早く同ルールへの切り替えが行われ、世界の檣舞台で外国勢と互角の勝負を目指すための基本的条件の一つが整えられたことになった。

〈Miss Sunbird〉



〈VAGO〉



〈竜王〉



このように、ここ13年間の日本の外洋ヨットは質量とも、飛躍的に伸びてきた。しかし、一方ではレース派とブルウォーター派をどう両立させるかといった、古くて新しい問題は現在でも重要なテーマのひとつとしてひきつづき生きていることも事実だ。

創刊号に「WAY」のペンネームでこのテーマについて、「NORCは世界的に有名になるような、外国か

らも多数参加してくるようなレースを年に1～2回やればいいので、その他はNORC傘下の各フリートなり（で）……ドングリの背丈に合わせてやればいいのでは……船齢5年以上の木造艇クラスのレースなどでもいいわけ」ではないかとの提言をしている。「良いこといってるな」と思うのは小生のみではないだろう。

NORC 外史 昔の話いろいろ NORC 発足以前のころ

始めてT.C.Fを採用

T.C.F (Time Correcting Factor) を採用した初めてのレースは、1951年に行われた第1回シルバー・カップ・レース（逗子～初島～大島～逗子の110マイル）である。前年の日米親善レースに刺激されてか、エントリーは17隻と大盛況であったが、日本艇は〈くら〉（日本大学）、〈アルゴノート〉（慶応大学）、〈しおかぜ〉の3艇のみであった。

T.C.F に関しては初の試みで、納得のいかない部分があったようだ。当時の戦評にも2位となった〈アルゴノート〉が「気の毒に感じられた」と記されている。

〈レディ・バーバラ号〉の記録

NORC 発足の前年の1953年、西太平洋を縦断した〈レディ・バーバラ〉号の記録が「舵」誌に残っている。戦後としては初の海外へのクルージング記である。

船主のヘンダーソン夫妻以外は、佐藤武久、遠藤福次、矢谷常雄の各氏が乗り込み、横須賀～マニラ間を19日間をかけての縦断だ。

2本マスト57ftの同艇の航海はトラブルの連続だったようで、また、マニラ近海では海賊が出るとおどかされたりと、けっこうスリルに富んでいたようだ。

帰路は本船を利用したが、丸ひと月かかって、ようやく鳥取県の境港に着くという、のんびりとしたものであった。

コットン・セール全盛のころ

終戦直後のコットン・セール全盛のころ、メンテナンスにはだれしも苦労したようだ。そのころの雑誌「舵」を読むと、

「……、簡単な（セイルの）防水法としては、まずセイルを洗濯し、樽かたらいの中に、セイルが十分浸かるだけの水を入れ、その中へ醋酸50グラム1壺を入れ、次に粉末生ミョーバン50グラム1壺を入れてよく

混合し、その液が牛乳のような色になった時にセイルを静かに浸け、時々天地、上下して12時間くらい浸けた後、引き揚げて干し上げる。」

とある。まるで理科の実験のようだが、効果のほどはどうだったのだろうか。

日米親善ヨット・レース

戦後初の日米親善外洋ヨット・レースは1950年の7月に開催されている。

コースは横浜～大島間で、アメリカ4隻、日本1隻のエントリーがあった。しかし、アメリカ側は、朝鮮戦争の影響でクルー・メンバーの確保や準備時間の確保がままならず、2艇不出場、2艇スタート後棄権と、完走した艇はいなかった。必然的に優勝は日本となったが、このときの艇が慶応大学ヨット部の〈アゴノート〉（28ftスループ）。

ちなみに、レース海況は、「最大風速15メートル、観音崎南方においては怒濤が狂奔し、しかも向かい風という最悪のコンディション」と記録されている。

初めて輸出された外洋ヨット

日本製の外洋ヨットが、初めて輸出されたのは1950年のこと。

まず18ftスループ〈チーク・レディ〉号が、「丸は」ヨット東貿易株式会社造船部で建造され、アメリカへ送られている。「同型艇がサンフランシスコ～ホノルル間を30日間で横断した実績がある」と記録されているので、設計はアメリカのものであろう。

次に、東造船製作の50ftヨールと28ftスループ各1隻が、この年の8月にアメリカ市場向けのサンプル・ボートとして船積みされている。50ftヨールはフィリップ・ローデス設計であったが、28ftスループは東造船設計であり、純日本製外洋ヨットの輸出第1号であろう。

シングルハンドセーラー座談会 ロールオーバー!

本誌100号記念にあたって、世界の海を文字通り縦横に走り回っておられる著名なセーラーの方々にお集まりいただき、話をさせていただきました。

さて、今回は、船が荒海の中で90度、180度、360度と転倒した時、何を考え、どのような行動をとったのか……その豊かな経験の中から語っていただいた。



左：畠中氏、右：武市氏

出席者（順不同・敬称略）

堀江謙一——ごぞんじ“太平洋ひとりぼっち”から20数年、相次いで壮大な冒険にチャレンジしているヨットマンの代表選手。

武市 俊——第2回太平洋横断シングルハンドヨットレースに出場。日本の代表的ヨットデザイナー。NORC 理事。

畠中正人——第3回太平洋横断シングルハンドヨットレースに出場。またハワイより42フィート〈摩利支天〉を日本へ回航中ロールオーバーに遭う。造船所経営。

大儀見董——NORC 副会長。インターナショナルジュリー。編集委員長。

藺 信雄——NORC 編集委員、代議員。J-24オーナー。会社社長。

歌田道教——NORC 事務局長。ヨットデザイナー。

歌田 本日は大変お忙しい中をご出席いただきましてありがとうございます。

堀江 どうもごぶさたしております。

大儀見 こちらこそごぶさたしています。さっそくですが縦回り世界一周のことについてお話を聞かせて下さい。

堀江 最後にきてマストが折れ、一回だけかと思ったロールオーバーに2回も遭いましてね。ひどいことになったものです。

大儀見 最初の時はどういう状況だったんですか？

堀江 走っていたのですが、グリーンといってしまったんですね。畠中さんの時とちがってセールをあげていなければ折れていなかったかもしれませんね。

〈飛梅〉のマストを見たらうちは電信柱です。その時のセールはメインが3ポイント（普通の4ポイントぐらい）とフッドのファーリングで、エリアーはNo4ぐらいで上っていったんです。それがよくなかっ

たみたいです。

大儀見 波が正面から来たんですね。それでマストが折れたのはいつごろですか？

堀江 10月6日ごろだったと思います。そしてジュリーリグで朝から走り出して、その次の日だったと思いますが、風が強くなってジュリーリグのセールをおろして走っている時“ドーン”です。

歌田 それはいきなり裏返ったんですか？

堀江 はい、裏返ってしまいました。そして約10分ぐらいそのまま安定していました。今回の航海では日本を出て八丈島の近くでキールオーバーを1回やっています。船内は荷くずれが起きた程度ですが、2回つづけてやったのは初めてです。やる時はやるもんですね。マストがない方がやりやすいんですね。

大儀見 常識的にはそんなことはないでしょうね。

堀江 ロールがはげしいですね。小松さんがいっていましたが「スプレッダーの付け根の所はずれたり、ずれたりしないように固定し、また、先を同じように固定しておけば少々のことでは折れません」とのことでしたが……。それと船の中にありとあらゆるものを積んでいましたね。

ロールオーバーして困ったのは、たとえば紺のシャツと白のシャツ、赤のシャツがあって色が付くんですよ。ズボンもしっかりでハワイに着いてホテルのコインランドリーでの洗濯にはなんと100ドルも使いました。うちの奥様はヒーヒーいいながらやりましたね。整頓には一週間はたっぷり使いました。

大儀見 堀江さんがロールオーバーされた所から少し南の所で〈ソーサリー〉がやってましたね。45度ぐらいだと思うんですね。ハワイの真北のへんだと思ったけど、あの辺はなんかの時に変な波が起きるんでしょうね。61フィートもある〈ソーサリー〉がロールオーバーしているんだから。

堀江 私がやはりこわいのはベリング海の方です

その時私は……



左：堀江氏、右：大儀見氏

ね。大陸ダナが大きくなって悪い波がありましたよ。

大儀見 あの辺は寒いんでしょうね。

堀江 まーまー、でも、もっと寒い所から来ましたので、寒い所ではガスがステーにあたってそれが氷るんです。それが太くなって何かのショックで落ちてくるんですね。マストは銀よりも金メッキの方がいいですよ。氷がとけやすいですからね。

歌田 北極海に出漁する漁船などがよくテスリやデッキに付着した氷を割って船の安全を保っていますが、そのようなことはないのですか。

堀江 それはあまりありませんでしたが、もっと寒い所だとそうかもしれませんね。そうそう船がものすごく多かったですね。昼間は見えませんが夜になるとすごいですね。あちこちが明るくて。

歌田 氷の上に乘ったりぶつかったことはありますか？

堀江 ありますね。氷の上に乗り上げるのは角が丸い氷ですね。上に乗り上げて行ってキールがぶつかって止まって、しばらくして船の進水式のように後ろへすべって落ちてゆきますよ。

大儀見 確か〈ソーサリー〉の時もストームジブで上っていた時にロールオーバーしていますね。

堀江 アリュेशनに着くまでかなりふきましたのでステースルなどをあげて距離をかせぎました。その時はウインドベンがこわれていたのでティラーをにぎって走りました。

大儀見 ウインドベンは直したのですか？

堀江 新しいベンに付け換えました。

大儀見 マストが折れた時ステーはどうしました？

堀江 ターンバックルからはずして捨てました。前回、世界一周の時にワイヤーカッタを持っていったのですが、今回はおいていってしまったんです。なれは良くないですね。

島中さんの後を走っていた DOU 30 の人がいって

たんですが、行きは水が100ℓも残ったので、帰りは少な目に積んだところ、水がたらなくなって大変だったといっていました。なれには気を付けないと。私の場合、米でもなんでもたくさん積んでいましたね。

島中 はじめ180度いった時は、何が起きたのかなとビックリしますね。ベッドから起き上がってハッチだと思ってはずした所がエンジン BOX のフタだったとか。

堀江 私もてっきり入口だと思いましたね。

武市 横だおしになって1～2分間でも結構いやなものなのに、180度で10分間ともなるといやなもんだらうな。

島中さんはどのへんでひっくり返ったのですか？

島中 小笠原の南東方向200マイルぐらいの所だと思っています。島が近いのではないかとそれが一番こわかったですね。また、堀江さんの無線が入っていて、マストが折れた時間聞いていましたが、私達と違ってハワイまでそうとうな距離でしょう。心配しましたね。

堀江 ロールオーバーしてわかったのですが、物のぬれない所が必要ですね。

島中 そうですね。私が見たところではアフターキャビンのサイドの棚とエンジン BOX の上がいいようです。

大儀見 ジュリーリグで1700マイルなんてのは最長の方じゃないの。

堀江 そうかもしれませんね。

ロールオーバーすると、バースの下の缶詰や何かが飛び散って整頓するのに大変なので、ロック式等によって固定できるようにしておきたいです。

島中 堀江さんがロールオーバーした時も強い低気圧が通った時ですね。

堀江 1回目のロールオーバーの時には、ジブはファールリングしてストームぐらいのエリアとメインセイルは3ポイント（通常の4ポイント）、上りで帆走中でした。2回目のロールオーバーはジュリーリグでの帆走でした。

武市 ウインドベンは大丈夫でしたか？

堀江 風が強いので空中ベンは船内にしまっていました。使用した空中ベンは合板でしたが、後で購入したタイプはアルミ製でボルト1本止めます。合わせたことはありませんが合わないかもしれませんね。アルミの空中ベンもなかなか折れませんね。

歌田 堀江さんのジュリーリグはスピンポールで作られたのですか？

堀江 そうです。さいわいなことに上げたステースルがハックス式で糸で止めてあるタイプでしたので、ラ

フの所をフットとして使用していました。どこにでもそのハックスを止めることが出来便利でした。

ジュリーリーグの立て方は、マストがオンデッキタイプで、その部分にシャックルなどを止めるアイがついていたのでそこにスピポールエンドを止めて、スピポールをパウ側にたおして、フォアと両側のアッパーをだいたいの長さに合わせておいてから、パウよりポールをかつぐようにして立て、立った後を調整しました。

歌田 どれぐらいの時間で立て終わりましたか？

堀江 だんどの時間もいれて30分ぐらいで立ちました。学生時代にスナイブのマストをよく立てていましたから割合早かったです。

歌田 島中さんの場合はいかがですか？

島中 〈摩利支天〉の場合ウィンチがたくさんついていますので、ジュリーリーグを作るのに楽でした。ロールオーバーしたのは小笠原の手前70マイルぐらいの所です。私の場合も堀江さんがステスルを上げていると聞いた（無線）ものですから、それを参考にしてストームを上げていました。

堀江 僕の場合、ラフをピンと張るためにバックステアーをゆるめておいてから、ハリヤードを上げてバックステアーにテンションをかけてラフを張りました。

武市 ジュリーリーグで何日間帆走されたのですか？

堀江 ちょうど、34日間ですね。

島中 僕等は5日間です。

大儀見 ジュリーリーグセーリングの最長記録が何日かわからないけど世界新記録ではないでしょうか。

藺 ウィンドブレッドレースのジュリーリーグセーリングの方が長いと思いますが……。

大儀見 そうですね。

堀江 ジュリーリーグの調整を途中から換えました。バックステアーを2つに分けてスピポール（マスト）を風上側に少したおして走りました。75年太平洋シングルハンドレースの時、塔載を義務づけられていたパナデントツルースでスピポールをつなごうとしましたが、1本を流してしまい実現しませんでした。

島中 〈摩利支天〉のジュリーリーグは人数も多いので、少し丈夫な物を作ることができました。バックステアーをとらずにフォアと左右のアッパーでこれらはすべてワイヤーで引っ張りました。スピポールの上部にはブロックをつけてハリヤードを上げられるようにしました。

堀江 ステアーに使用したロープがすり切れてしまうかと思いましたが、最後までもちました。

しまったと思ったのはハリヤードとしてあったところがほどこなかったことで、そのあとは3～4回まわしてからむすぶようにしました。これにより次からはすぐに取りはずすことができるようになりました。

帆走性能は見かけのアビームぐらいまで上れました。

武市 前から吹いてきたらセールをおろすより仕方な

いね。

堀江 普通の航海は前進のみに10日に1回ぐらいバックすることがあるんです。普通バックなんかしないでしょう。

歌田 ジュリーリーグでもウィンドで走られたわけですね。

堀江 そうです。私はウインドベンのありがたみを身にしてみわかっています。アラスカが一番端から下ってくるあいだウインドベンが使用できずひどい目にあっています。

武市 〈摩利支天〉の場合、波はどちらからでしたか？

島中 あの時はいくつで流していましたので、おそらく横波ではないかと思います。その前までは艇速を落とさないためにがん張っていたのですが、ベアポールになっても7～8ノット走ってしまいます。スターンにはロープを流していても操船が不可能な状況でしたので、ラットを固定しました。私も最初は2回ロールオーバーするとは思っていませんでした。

武市 2回ロールオーバーするケースは多いようですね。

堀江 デスマストしたあとに、よくロープをプロペラなどにひっかけるケースがありますが、それはどうでしたか？

島中 それはなかったですね。マストを折る2時間ぐらい前の風速は約75ノットぐらいでした。マストを折った時は室内にいたためわかりませんが、気圧はびっくりするほど下がって、気圧計がこわれてしまったのではないかと思います。最低940 mbぐらいまで下がってしまって。それから徐々に上がってゆきましたが、それでもこわれているのではないかと思います。いつもの気圧までもどってから気圧計が故障でなかったことがわかりました。

波の状態は夜だったのでよくわかりませんが、あくる日になって見てみると波がゆったりしていて、スローモーション映画を見ているような状態でした。一番びっくりしたのはシーラの大きいのが何匹も周囲を泳いでいて、それが水がきれいなもので良く見えて、波によってシーラが自分より上の所を泳いでいる……。それを見て思わず“ゾーッ”としましたね。

武市 波の状態は、風が強い時には波のところが、あっという間に風でとばされてしまう。波の頭がわりと丸いんだよね。

堀江 75ノットの風っていうのは、波が顔にあたるといたいですよね。顔を風上に向けられませんか。艇体に石ころをぶつけられたようなバシバシという時は、ろくなことはないね。

島中 今まで台風に遭ったからといって、65ノット以上の風があるなんて考えていなかったね。

堀江 時々、自然にふところの大きいところを見せつけられるとほんとうにドキッとしますね。

(つづく)

'83 NORC 安全フェスティバル

海事思想普及委員長

今岡又彦

6月5日(日)、真夏を思わせる快晴の空の下で「'83 NORC 安全フェスティバル」が開催された。会場は、昨年に引き続き陸海からの参加者に便利な江ノ島ヨットハーバー。この行事も今年で第三回を数え、関東のヨットマンにはすっかりおなじみとなったようだ。

昨年は9月に開催されたが、あいにく台風模様の天気となり、参加者の数も少なく、盛り上がりには欠けた。その反省も含め、今年からこの「安全フェスティバル」は夏のシーズン到来を前に、いわばヨットマンの航海安全を祈る「海開きのお祭り」として行われることになった。

このフェスティバルの恒例となったオープン参加の親善レースは、小網代湾口を9時にスタートした。SW 4 mのスピラン。参加艇中最大の新鋭〈ゼロ〉(FRE51)が早くも10時半にファーストフィニッシュし、コミッティーを驚かせた。

12時半のフェスティバル開始時には22艇が江ノ島ヨットハーバーにもやいを取り、陸路からの参加者をあわせ約300人が会場に集まった。「安全フェスティバル」は東側防波堤での安全備品の実演とヨットクラブ2階会場での安全備品と航海機器展示の2本立で行われた。

定刻12時30分、参加艇のもやう防波堤上で信号焰、パラシュート・フレアー、ライフラフトなどの取り扱い説明がメーカーからあった。それに引き続き、参加者の手により実演され、また熱心な質疑応答が行われた。普段、艇に装備されてはいても、実際に使用する機会ほとんどないこれら安全備品のデモンストレーションは、大変有意義であったとの声が参加者から多数聞かれた。

300m上空までロケットで打ち上げられる落下傘付信号の実演は、轟音と白煙に包まれた大変迫力のあるシーンであった。実際、遭難時に揺れる艇上でセールやリギンを避けながら、このようにうまく発射できるかどうか身につまされる思いがしたのも事実であった。実際にためしてみる▶

た。とにかく、「百聞は一見に如かず」の安全フェスティバルである。

また、ヨットクラブ2階の展示会場では12時から協賛メーカーにより最新鋭の電子航海機器や安全備品が展示され、江ノ島のディンギーセーラーや漁業関係者など、NORC会員以外の入場者もあり、賑わった。こういった場を通してのヨットマンとメーカーとの生の意見交換がフィードバックされ、より良い製品作りに反映されることを望みたいものである。

14時から会場で、本年度上半期のレース表彰式を兼ねたビアーパーティーが開かれ、小笠原レース総合優勝の〈青海波〉がカップを独占し、参加者の喝采を浴びた。予想を上回る参加者に、十分に用意したはずの生ビールもたちまち売り切れとなり、追加にコミッティーはおおわらわの一幕も見られた。

予定の16時、盛況の内に「'83安全フェスティバル」は終了した。参加艇も各々のホームポートに向け、もやいを解いていった。

蛇足ながら、マイカーでの参加者は、江ノ島ハーバーから片瀬海岸まで僅か1 Km 足らずの間に1時間という、休日の湘南海岸名物の交通大渋滞に遭遇、散々だったとのこと。係留場所はコミッティーが確保しますので、来年はぜひヨットで参加することをお勧めします。

最後に、この安全フェスティバルを後援、協賛いただいた下記の各団体、企業およびお手伝いいただいた江ノ島フリートの皆様はこの誌面を借りて厚くお礼申し上げます。

後援 神奈川県、第三管区海上保安本部、江ノ島ヨットクラブ

協賛 古野電気、八重洲無線、協立電波、光電製作所、日本無線、セナー、トーヨーゴム工業、藤倉ゴム工業、興亜化工、国際化工、大塚食品工業、エスビー食品 (順不同)

▼安全備品と航海機器展示場



▲防波堤に集まった熱心な参加者たち

IOR MARK III 改正点 (1982.11)

102. レーティング証書

.3A 証書は、オーナーの変更またはヨットに変更を加えた場合 (108.1参照) は無効となる。

以上の変更があった場合は、そのヨットの証書を発行した Revalidating Authority またはそのヨットが係留している水域の Authority に直ちに届け出なければならない。

この Authority は無効になった証書を引き上げ再発行することができる。

.3B 上記Aの Authority は、あるヨットがレーティング証書の内容と一致していることや、あるいは証書を受けるべきでなかったことを識った場合は、下記の条件に従って証書を回収しなければならない。そして、要請があれば、ヨットの計測をチェックし、証書を改正して再発行することができる。

1. そのヨットがレースコミッティーの管理下でない場合、Authority は証書を引き上げ、書類で引き上げの理由をオーナーに通知する。
2. そのヨットがレースコミッティーの管理下にある場合、Authority が証書を回収しようとする時は、問題点をレースコミッティーに報告し、レースコミッティーは IYRU のレースルールに従って処理する。

.7 証書の有効期間は Revalidating Authority の決定によるが、1年を超えてはならない。

証書は毎年、オーナーから Revalidating Authority あての文書による申請によって、再確認の要求をしなければならない。

Revalidating Authority は、ヨットがルールのパラメーター上の変更がなされていないことを確認していなければならない、これがなされない場合適切な再計測を命令する。

103. 計測

National Authority または National IOR Measurement Authority または ORC から指名をうけた公式計測員だけが計測することができる。

あるヨットのオーナー、設計者、建造者 (全体的の場合も、部分的な場合も) または、利害関係のある集団に属する人、コンサルタントをした人、利益をうける人は、そのヨットのメジャラーまたはアシスタントメジャラーになることはできない。またこのことは、支払いの有無にかかわらずレーティングの値に関する、いかなる相談、忠告についても当てはまる。

オーナーの責任 (義務)

106. 本ルールによる証書は、オーナーの署名がなければ有効ではない。オーナーは署名することにより、このルールにより生ずる責任を理解したことを意味する。

順法 (Compliance) の責任。オーナーは本ルールに従い、ルールを守ることに対して第一義的な責任を負う。もし、レース中オーナー不在で他の責任者が運転している場合は、その人はオーナーと同等の責任を負わなければならない。

オーナーの義務は次の三つのカテゴリーに分けられる。

1. 計測前と計測中の義務 (107)
2. 計測後の責任 (108)
3. レース中の責任 (109)

108. 計測後のオーナーの責任

F. すべてのメインスル、スピナーカー、LPG が1.3J より大きいすべてのジブは、ORC の公式スタンプ (official ORC stamp) を押し、ルールで定められた寸法 (controlled dimension) をマークしなければならないが、その確認はオーナーの責任である。またこれらのセールとマークされた寸法がその艇の証書に記載された寸法のリミット内に入っていることを確認するのもオーナーの責任である。

新しいセールについては、1983年3月1日より、古いセールについては、85年1月1日より発効

109. レース中のオーナーの責任

.2 エンジンとプロペラー

レース中にエンジンを運転する場合、プロペラ・シャフトが回転しないことを確実にすることはオーナーの責任である。

801. 総論 (セール計測)

すべてのセールは、計測時の状態と矛盾しないやり方でセットし、トリムしなければならない。

.1 本ルールと IYRU のレースルールと、National Authority の見界に不一致があるかもしれない。その場合は IOR ルールが優先する。

本ルールで計測されるヨットに対しては、1979年の IYRU 計測指示書の次の箇所が適用される。

Section III ;

1. Construction 1.1, 1.5, 1.6, 5
2. Mainsail 2.1, 2.1.2, 2.2.4 Appendix 4
を見よ

3. Headsail 3.1と5.1の最初のパラグラフ

.2 セールの計測とマーク

すべてのスピナーカーとメインスルと、LPGが1.3 Jより大きいすべてのジブは計測し、マークしなければならない。メジャラーは、National Authorityが発行した ORC が認めたスタンプに下記の寸法を記入し、日付と署名をしなければならない。

その寸法は、

メインスル: HB, BLP, MGU, MGM

ジブ: LPG, ラフ

スピナーカー: SL, SMW, HBS

メジャラーは、スタンプによって、セールがIORの制限内に入っていることを明示する。

この手続きは1983年3月1日以降に届けられる新セールに適用される。

1985年1月以降はすべてのセールに適用される。

802. 各種の制限

.6 リギンの調節

B. 荷重のかかっているフォアステーの長さを調節する装置は許されない。普通のターンバックル、トッグル、リンクプレートは用いてもいいが、レース中に調節してはならない。また、偶然にも調整できないように、ロックするか縛っておかなければならない。マストはバックステーをゆるめた時、動かないよう安定させるため、ヘッドセールハリヤードと適当なウィンチを使って締めてもよいが、他の方法を用いてはいけない。ジブステーの張力を測る装置は認められるが、それをステーの調節に用いてはならず、5ミリ以上のストロークがあってはならない。

C. 安全のために必要な場合を除いて、レース中はいかなるリギンも調整してはならない。ただし、インナーフォアステーでマストへの取付部の高さがシアライン上0.25 IG から0.75 IG のものと、メインバックステーとランニングバックステーはこの限りではない。

D. 上記Bの例外は、マストヘッドリグで、すべてのスプレッダーがはっきりと後にスウィープしている場合である。この場合、レース中にフォアステーを調節してもいいが、マストより後部にあるステーを調節することはできない。

.7 レース中、ハリヤードメッセンジャーは許される。

.8 1984年1月1日から、aramatic polyamides やカーボンファイバーや、他の high modulus fibre をセールに使うことは、全体的にも部分的にも禁止される。

806. デッキの高さ

.1 セール面積計測の基準線としては、マストの真横のシアラインを用いる

.2 メインスルヘッドのペナルティー

$P + BAS - 0.04B + TCI$ が $0.96 I$ より小さい場合、その差をPに加えてPCとする。

.3 ヘッドボードペナルティー

HB が、 $0.04E$ か 0.5 ft (152ミリ) の大きい方より大きい場合、超過分にP/Eを掛け、Pに加えてPCとする。

.4 ブームの深さのペナルティー

BD が $0.05E$ より大きい場合、超過分をPに加えてPCとする。

848. メインスルのペナルティー

.2 MGUL と MGML は、メインスルガースのノンペナルティーリミットである。

$$MGUL = 0.28E + 0.016P + 0.85 \text{ ft}$$

$$MGML = 0.5E + 0.022P + 1.2 \text{ ft}$$

MGU が MGUL より大きい、MGM が MGML より大きい場合、超過分の長さをアップバテン (BLI) に加えるが、その値は、.3の制限を超えることはできない。

.3 バテンの長さは下記以内とする

アップバテンおよびローバテン: $0.10E + 1.0 \text{ ft}$ または $0.16E$ の大きい方

中間バテン: $0.12E + 1.0 \text{ ft}$ または $0.18E$ の大きい方

超過した場合は、トップバテンの超過分と、その他のバテンの超過分の和の1/6を加えた値にP/Eを掛け、Pに加えてPCとする。

850. メインスルのミニマム・レーテッド・セールエリア

RGF (レデュースト ガース ファクター)

メインスルのガースが、ガースのリミットより小さい場合、RGF は、

$$RGF = \frac{(HB + 2 \times MGU + 3 \times MGM + 2E)}{(HB + 2 \times MGUL + 3 \times MGML + 2E)}$$

であらわされる。RGF の値は、1.0より大きくはとれず、0.83より小さくはとれない。

849. で計算したRSAMが、 $0.094(IG)^2$ より小さい場合、 $RSAM = 0.094(IG)^2 \times RGF$ とする。その他のすべてのケースではRSAMはRSAM×RGFを用いる。

1隻のヨットは一つのメインスルによってレーティングを持つ。

MARK IIIA

1103. IOR Mark IIIA レーティングの適用資格

.2 ハルデートが12/1980またはそれ以前のヨットはMark IIIA レーティングを適用される資格がある。

ハルデートが12/1972以前のヨットはDiv. 1

ハルデートが1/1973から12/1975のヨットはDiv. 2

ハルデートが1/1976より新しいヨットはDiv. 3

Mark III A (1983.1.1)

1108.

	Div 1 Hull Date 12/1972以前	Div 2 1/1973~12/1975	Div 3 1/1996以降12/1980
1. DLF	DLFA=0.98	DLFA=0.98+5.54×(BDR-0.94) ^{1.92}	
		但し、0.5(1+DLF)より大きくはとれず、0.98より小さくとはならない。	但し、1.1より大きくはとれず、0.98より小さくとはとれない。
2. CGF	$CGFA = \frac{CGF + 0.963}{2.0}$	$CGFC = \frac{0.375B}{CMTD + MDI + OMDI} - 0.5$	
		但し、1.0より大きくはとれず0.5より小さくとはとれない。	
		CGFA=CGFC(CGF-0.968)+0.968	
3. CBF	センターボード艇では CBF<1.0の場合 CBFA=0.99 CBF>1.0の場合 CBFA=1.0		CBFA=CBF
	SHR>15.5なら SCFA=SCF SHR≤15.5なら SCFA=1.0+0.024(SHR-15.5)	SCFA=SCF	MSAR=0.5(PC×EC+IC×LP) SHRA $= \sqrt{\frac{MSAR}{L}} \left(\frac{8.66}{L} + \frac{1.0}{\sqrt{B \pm MDIA}} \right)$ 30.48 SCFA=1.0+0.04(SHRA-15.5) 但し、1.0より小さくとはとれない。

1109. セールバリュー (SCA)

- .1 ルール1105~1107によって SA を与えられるヨットでは SCA=SA×SCF
- .2 その他のヨットでは SCA=S×SCFA

1111. レーティング A (RA)

$$RA = MRA \times EPF \times MAF \times SMF \times LRP \times CGFA \times CBFA$$

ただし、RA は R より大きくはとれず、また、0.85R より小さくとはとれない。

Hull date が1/1982以降のヨットの RA は0.968R より小さくとはとれない。

〈アmendメントリスト No. 3〉

ルール202.2A

全文を抹消して次の文章とする

- A.1 ヨットは、完成しており、帆走可能な状態に艀装されていること。

レース中に使用するすべての静索と関連艀装品は、正常の位置に取り付ける。

マストの前方にある動索と、すべてのハリヤードリフトはマストの根本に取り付けて固くしめる。マストの後方にある動索は、使用時の最も後の位置にとめて固くしめる。すべてのハリ

ヤードの末端は、使用状態の位置に置く。ハリヤード1本だけ、トッピングリフトとして用いてもよい。

- .2 シート類、ガイ類、いつもスパーに取り付けて使わない動索類や、帆走中に用いる取り外し可能なデッキギヤはマスト後部のキャビン床上に置く。

ルール202.20

全文を抹消して書き換える

- O. 船外機をエンジンとしているヨットは、レース中、その船外機を積んでいなければならないが、適当なロッカーまたはマウンティングブラケットが必要である。その格納場所はレース中も計測時も同じでなければならない。船外機の格納場所は、1983年1月1日以降傾斜試験を行うヨットは、前方マストより前に置くことはできない。

タンクの状態は、I による

ルール339

最後の行を抹消して書き換える

BDR の値は、ルール340では1.0、ルール1108.1では0.94より小さくとはとれない。

ルール833.1. C

全文を抹消し、書き換える

C. ルール817のスピナーカーの定義に抵触するけれど、計測済のルール812の bona fide jib (善意のジブ) を、下記のどちらかの場合に限って、スピナーカーのルール833.1.A, 833.2. のやり方でセットし、展開することができる。

- 1) 荒天下、フォアトライアングルにセイルがなく、見掛けの風向が後ろから横の場合。
- 2) レース中、すべてのスピナーカーが破損し、修理不能の場合。

ジブはタックからクリューをスピナーカーポールにセットしてもよい。

ルール323. C (Buttock Heights)

新ルール挿入

- .4 1983年以降、AIGS の断面で、0.1 B と 0.2 B のバトックの間の曲線の曲率半径を、ORC ゲージで計測しなければならない。

ゲージは AIGS 断面内の船体表面に直角に置いて測る。両舷を測り、ゲージの読みの最大値を BRT (バトック曲率テスト) ミリと記録する。

Appendix 1

ページ 2 に次の項を加える

FM 0.0000の下に BRT 0.000を加える

SATC 0.0000の上に RGF 0.000を加える
データの下辺に

SAIL LIMITS R=0.0 feet

JIBS 0 SPINNAKERS 0

を入れる

- 895.1. 予備のメインセイル1枚 (851.2に従う)
ストーム・トライスル1枚 (851.3に従う)

ストーム・ジブ1枚 (面積 MSA が $0.051G^2$ 以下、ラフが $0.651G^2$ 以下のもの)

ヘビー・ウェザー・ジブ1枚 [その目的に適合した強度をもつクロスで、面積が $0.1351G^2$ 以下で、最も大きなジブと同じ方法であげられるもの (例えばラフ・テープまたはハンクスを回して) リーフポイントのないもの。]

- 895.2. 表のレーティングという文字を R 値に変更

- 601.3. 全文削除し、.4を.3にする

ルール812.2. B

最後の行を書き直す。

ハンクス以外の、すべてのフォアステー取り付けのデバイス (ただし、承認された) はルール814の FSP として計測される

セイル・スタンプの例

Specimen of Sail Stamp (For U.S.A. Measurer No. 337)
To be stuck inside Front Cover.

ORC		measurer:- 337	US
d/	m/	y	SIGNED:

10cm

14cm

何故 再びアドミラルズ・カップ

山田 東 吾

毎日のりくくりと生きている私アドミラル・トーゴと致しましては、何故と言われても特別な理由はないのでありますが、強いて理由をあげるとするなれば……

世の中のオトコどもの女性の好みにも色々あるようで、あるオトコは南国ハワイやラテン系の明朗快活な小麦色のはだをした肉体美あふれるポインがよいと言い、他のオトコは、香港の場末か、ロンドン・パリの裏町の着かざった手練手管の女性が海を泳ぎまわる夢をいだといいます。

「オマエは両方とも好きだろう」って……。いえ、個人的な好みについてはいずれ席を換えてホル

モン焼きでもおごっていただきながらゆっくりお話しさせていただきますが。

そうです、ヨット・レースの話です。昨年南国ハワイでパンナム・クリッパー・カップシリーズに参加した時のことです。出艇した各艇のオーナー、クルーの面々が「こんな開放的で楽しいレースはないよ。景色はよいし、日本語は通じるし、太平洋岸で便利だし、もうアドミラルズよりパンナムの時代だよ」と話し合っているのを聞きました。

イギリス好みの我がスキッパー寺山以下〈トーゴ〉のクルー達は「レース艇の質が違うよ、潮流とのかけひき、選手の層の厚さ、伝統、技術などなど。『こん

なスポンボンの南国裸踊り！」とは言いませんが私が意識すると大体こうなるのです。

まあこんなわけで、NORC から英国遠征の要請を受けた時、我が愛しのアドミラルズやスキッパーのためにひとはだぬぐ気になったのです。すべからず男一匹常にこうでなくっちゃー。

これは色々なスポーツの世界について言われることですが、陸上でも水上でも、特にマラソンや外洋ヨット・レースのように、気象、海象、地型が重要な要因をしめる競技では、その大会に連続的に出場しない限り、上位に入賞することは非常に困難になります。

その理由は、艇の機装、海図、潮汐表などの単に物質的な面での知識の継承だけでなしに、その土地での選手団のセッティング、レース中でのかけひき、フィーリング、そう熱情や狂気の伝承が必要だからです。まず、2回以上欠場すれば、それは型がないだけに霧のように失われ、その後に欠艇しても相手側も遠来の奇妙な集団ともてなしてくれても、正当なライバルとしては認めてくれそうにありません。

世の中で何が悲しいたって、恋でもレースでも無視されるほど口惜しいことはありません。また、恋にも、レースにも参加出来なくなった自分に気付いたり、「出来ない理由をくどくど考え出して自分に言い聞かせている」自分を見るのは更に大きな悲劇でありまして……。

失礼、アドミラル・トーゴ最近過食情眠のせいでコレステロールが血管にこびりつき、脳のコンピューターの配線(コレ全ク旧式ノ考エ)がおかしくなり、主語の「自分」が「NORC」や「日本のヨット・レース界」に変わったり、男女の好みはレースの好みと混同される傾向があるのです。

成せばなる男一匹と威張っていても、結局スッカランで戦力不足の我がチームのこと、NORC の資金援助や関西ヨットクラブ(K. Y. C.), ジャパン・ビッグボート・クラブ(J. B. C.)などの全面的なバックアップによってかろうじて日本チームの編成を行いつつあります。

特にJ. B. C. には、私が昨年のタイトル保持者であり、今年のJ. B. C. シリーズのお膳立てをしなければならぬのに、英国に敵前逃亡、いや転進したのにかかわらず、(月光)の並木氏には(フォーミダブル)(オランダ艇、デュボア44フィート新艇)の無料チャーターの斡旋をしてもらい、(コテルテル)の山口氏からは5人のクルーを借り出し、(ノミ)の野村氏にはビッグボート・シリーズのレース委員長をこころよく受けていただくなど、ほんとうに筆に尽くせぬ協力を受けました。

今回の日本チームは、我が(トーゴ)艇と、(フォーミダブル)チーム(キャプテン古川浩二氏、日本側スキッパー諏訪兄)、(フラート・オブ・パジェ)チーム(パーミューダ籍、キャプテン大谷良治氏、スキッパー

諏訪弟)とKYCの選抜クルーによって構成されます。あと2艇の半数の乗員はオランダおよびパーミューダ籍の人達です。かの古代ローマの傭兵か、モロッコの外人部隊が今回の日本チームに比肩するものとも言えましょう。

いずれにせよ各オーナーは世界をまたにかけて仕事をするリッチ・マン達です。月賦の支払い残と銀行借金残をただ一つの味方とするトーゴ君とはえらい違いです。

トーゴ提督といきかってみても、かの英国の帆船時代のマスター&コマンダー(海尉艦長)がポスト・キャプテンども(勅任艦長・戦列艦の艦長)を指揮するわけで、そんなこと成功するはずがない。

仕方がないので、幼年期の夢に従って海賊船団か私掠船団を組むことにした。

日英蘭の海賊団ノかつこいいでしょ。

海賊には獲物がいるわけで、相手には無断で英国艇3隻と米国艇3隻とを決めた。捕獲賞金もいるから、これも勝手に皆様からの餞別をあてることにした。

その餞別を三つのショート・レース各10点、チャネル・レース15点、ファストネット・レース20点の配分比率にすることも決めた。各艇の乗員の餞別配分も独断で、オーナー30%、スキッパー10%、ナビゲーター10%、残りは各員均等にわけることにした。

もちろん、各国乗員に対する通訳付きの大演説の後、二人の大オーナーの方に向かってニコリ笑って話しかけるせりふも決まった。

「偉大なるオーナー、世界的長者よ、崇高なるブライドを有するが故に、諸氏が賞金受諾を固辞されるのを、私は決してさまたげるものではない。……」

Because of your wealth or pride……だったっけ……これで再び躁病と不眠症が始まった。

更に大切なことだが、クルー達を終始金欠状態に置くことも決めた。餞別賞金が入らねばお前達はカウズの酒も飲めず、ディスコも行けず、ロンドンの夜も味気ないものになるのだぞ！

パーミューダのトリミンガム氏も、自国チームが組めずカリカリしているし、オランダのピーター・ヴァルーン氏も0.5ポイント差でオランダ・チームの選にもれ、カリカリしているし、大谷、古川両氏は突撃型で、我が日本海賊団は今回はかなり積極的に戦えると自負しております。

昨夜ビッグボート・クラブの面々に対して西宮の有料料亭で、「誓って6位以内に入賞します。」と決意を表明したら、皆から馬鹿にされました。

NORC の皆様は私達の勝利を信じて、ご声援下さるでしょうね……。

1983年6月19日夜

*

外洋クルーザーの アマチュア無線設備と電源設備

平林雄光 (JA1DBV)

小谷武福 (JA1TKA)

外洋帆走艇も、商船・漁船と同様船舶局としての性格を持っているが、近年大洋横断、世界一周レースなど多国間遠距離レースが活発に行われ、各国ヨットクラブ間の共通周波数、保安庁やコーストガードなど公的機関への連絡周波数が未整備である。例えば NORC 割当電波も 2182, 4143.6, 8291.1, キロヘルツ以外は共通波が無く、NORC が遠距離通信に使用している 12, 16, 22, メガヘルツ帯も各国ヨットクラブでも最近整備されだした。一方各国でもっとも普及している VHF, FM 156 メガヘルツ帯は我が国では申請中の段階であり、補助通信に用いられているアマチュア無線通信が各国電波行政の波間を縫って運用されている。

シングルハンド世界一周レースでトップ入賞の偉業をとげた〈オケラ V〉の多田さんを支援するオケラグループの平林さん、小谷さんから〈オケラ V〉のアマチュア無線通信の支援について原稿をいただいたのでご紹介しよう。

蛇足になりますが、アマチュア無線を通じて、海難、非常の際の通信には不特定多数のアマチュア局と交信する機会が多く、オケラ支援グループのようにヨットについて良く知っている人はあまりなく、メーデーという言葉の意味も理解出来ない局もあることを念頭に、通報は正確に分かりやすい言葉を使われるよう心掛けて下さい。

通信委員会

外洋クルーザーのアマチュア無線設備と電源設備の考え方を、海洋博レースでの〈オケラ III〉、ポートピアレースでの〈スピリット・オブ・ハーフムーンベイ〉、BOC チャレンジ世界一周レースの〈オケラ V〉を例として説明する。

◀無線設備▶

無線設備としては、簡単にいえば送受信機（トランシーバー）とアンテナだけであるが、その用途によって周波数を選定しなければならない。

第1表に概略の周波数と到達距離との関係を示すが、一般的な考え方であって決してこの通りではない。交信相手との距離を考えて周波数と時間を決定した方がよい。

例えば日本沿海のみのクルージングであれば、3.5 MHz または 7 MHz であるが、3.5 MHz は波長が長くアンテナも長くなるためクルーザーには適さない。太

第1表

周波数帯	到達距離
3.5MHz	昼間は50km程度、夜間は100～2000km以上
7MHz	昼間は100～500km、夜間は500～2000km以上
14MHz	7MHzと21MHzの中間に属す。
21MHz	双方が早朝から夕方までの間の時間がよい。 1500km以上
28MHz	双方が早朝から夕方までの間の時間がよい。 2000km以上
50MHz	時間は関係なし。通常50kmぐらいまで。
144MHz	時間は関係なし。通常50kmぐらいまで。

平洋一帯とインド洋の東南アジア沿海であれば、21 MHz 帯が安定してできるであろう。28 MHz 帯はコンディションの良い時は、日本から米大陸でも隣りにいるが如く聞えるが、なかなか難しい周波数帯である。

50 MHz と 144 MHz 帯は外洋クルーザーとしてはほとんど実用にならないが、入出港時には良いだろう。7 MHz 以下の周波数帯はあまり電離層の状態（コンディション）を気にすることはないが、14 MHz 帯以上はかなり影響される。従って常に交信できるとはいえないがポートピアレースにみられるように、世界各国のアマチュア無線局に中継で連絡はとれる。

〈オケラ III〉と〈スピリット・オブ・ハーフムーンベイ〉は太平洋横断レースということで、21 MHz 帯を選定した。今回の〈オケラ V〉の帆走ルートは、神奈川県油壺——パナマ運河——ニューポート（ニューヨークの北）までの回航。スタート地点のニューポート——ケープタウン（南アフリカ）——シドニー（オーストラリア）——リオデジャネイロ（ブラジル）——ニューポート（ゴール）までのコース。レース終了後の日本までの回航と長期にわたるため、運用の時間と日本との時差も考え、3.5 MHz 帯から 28 MHz 帯まで運用できるようにした。

◀トランシーバー▶

トランシーバーは前記の周波数を考えて選定すれば良いが、単一バンドのものよりもオールバンドのトランシーバーが現在では入手が簡単である。クルーザー

の電源は12Vのバッテリーを使用しているものが多いので、自動車に搭載できるものであれば良い。出力は移動局として許される最大の50Wのものが良いが、アマチュア無線局のライセンスに合ったものでなければならない。通常は10Wのもので十分である。

〈オケラⅢ〉には……………ライナー15（日本電業）
 〈ハーフムーンベイ〉には……………TS-130（トリオ）
 〈オケラⅤ〉には……………FT-707（ヤエス）
 を用意した。〈オケラⅤ〉には特に長期にわたるため
 この他に、FT-707とFT-7各1台を予備とした。内
 FT-707の1台は防水性の梱包をして、完全予備とし
 て船内に保管した。

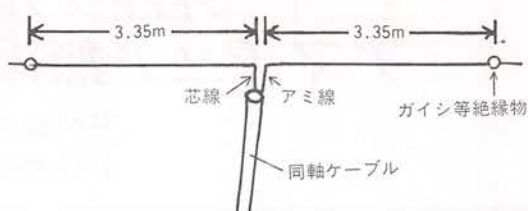
◀アンテナ▶

クルーザーにとってアンテナの設置は非常に面倒である。アンテナはなるべく高く、周辺に何の障害のないところへ設置すれば良いのだが、クルーザーにはマストを始め、ステー、ライフラインなど金属のものが多く、最大離しても数メートルにしかならない。従ってなるべく離れたところで、〈オケラⅣ〉はステンレスのポールを使い、スターンに21MHz専用の短縮型アンテナを取り付けた。このアンテナはアローラインという商品名のもので、エレメントの中間にコイルが挿入され、本来必要なエレメントの長さを短縮したものであるが、耐候性を持たせるため、短縮コイル、エレメント接続部、同軸コネクター部にはFRPにて処理をしたため安定した性能を示した。〈スピリット・オブ・ハーフムーンベイ〉にはモビル用の短縮型ホイップをマスト・トップに取り付けたが、これも良好な性能であった。

〈オケラⅤ〉には3.5MHzから28MHz帯の運用をするため、各々の周波数ごとにアンテナを設置することができない。そこでロングワイヤーとアンテナカップラーの組み合わせにした。ロングワイヤーとは任意の長さのワイヤーをアンテナとして使用するもので、使用する周波数帯によって変化する抵抗分とインダクタンス分をアンテナカップラーによって調整する必要があるが、クルーザーにとっては有効な方法である。

今回はスターンに取り付けたFAX用アンテナを流用し、FAXとトランシーバーを切り替えて使用している。アンテナカップラーはアンテナワイヤーを船内に引き込んだ引き込み口のなるべく近くに設置する必要がある。トランシーバーとの接続は5D2Vなどの同軸ケーブルにて行う。このアンテナの予備としてバックステアに高周波用のインシュレーターを上下に入れ、マストから絶縁し、アンテナとして使用できるようになっている。ロングワイヤーアンテナと組み合わせて使うアンテナカップラーは、アンテナの長さや周波数によっては調整がとれない場合がある。〈オケラⅤ〉の場合はこのために直列にコイルを挿入し調整している。これらの2本のロングワイヤーアンテナも

第1図 21MHz帯用アンテナ



良好な性能で動作している。

アンテナの総合性能としては、電気的性能も必要であるが、機械的な強度も考えなくてはならない。もしアンテナが流出折損した場合は、アンテナカップラーがあれば前述のように適当なる電線（ワイヤー）を接続し調整すれば良い。しかし、その周波数専用のアンテナを使用していた場合は、アンテナとして同調させなければならない。もし21MHz帯であれば第1図の通りの寸法で加工し使用すれば良い。

アンテナの性能を引き出すのに重要なことのひとつにアースがある。クルーザーのアースは面倒であるが、必ず効果がある。アースの方法はエンジンを始めマストをも含めてすべて接続し、更にバラストにも接続する。接続する電線はなるべく太いものを使用する。マストからバラストへの接続はより太い電線で強固に接続し、マストへの落雷事故の防止を計る必要があるだろう。このアースからトランシーバーおよびカップラーのアース端子へ接続すれば完璧である。

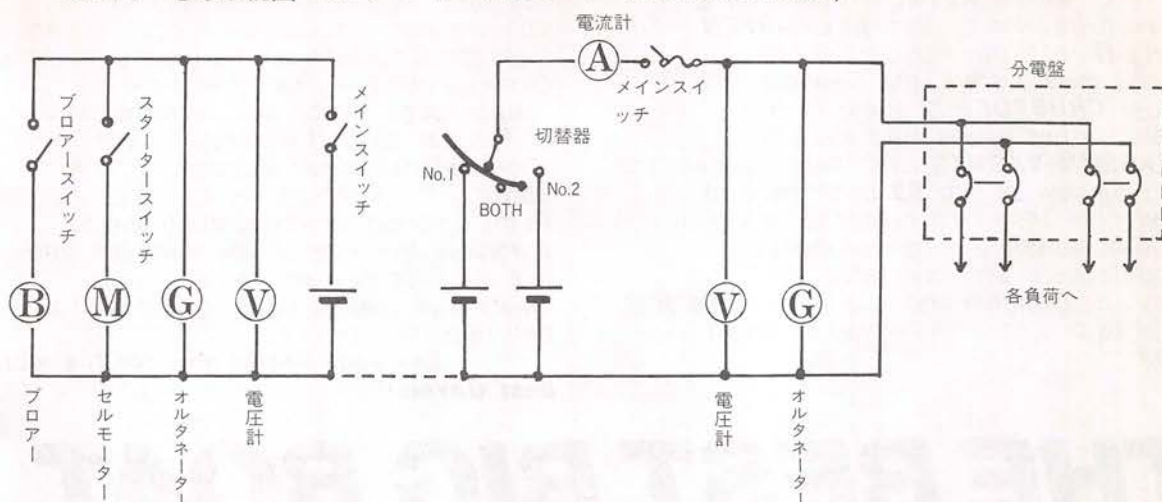
◀バッテリーと発電機▶

通常外洋クルーザーにはバッテリーを2個設置し、切替器にてNO.1, NO.2, 並列接続と切り替えて使うものが多いが、〈オケラⅤ〉には第2図のように12V100AHを2個のほかに更にもう1個100AHのバッテリーを設置している。2個の方は一般のものと同様な考えであるが、1個の方はエンジン始動用のセルモーター専用として使っている。トランシーバーを始め、レーダー、ロラン、FAX、水深計、SNS、VTR、VTRカメラ、冷蔵庫など電装品が多く、最悪の場合



FT-7(左)とFT-701(右)、左上は水深計、右上はロラン

第2図 電源系統図 (オルタネーター、セルモーター図路は簡略してある)



でもエンジン始動ができるよう考えた。

従ってこのバッテリー充電用のオルタネーターを専用で取り付けている。このオルタネーターは、取り付け位置の関係でエンジン本体には取り付けができず少し離れて付いているため、ブローアーにて放熱させている。

バッテリーの状態監視には電圧計を使用し、電圧が12V以下になったら充電する。夜間使用する航海灯、三色灯などは点灯時間が長いのでかなり電力を消費すると思わなければならない。バッテリーの寿命を長く保つには、過放電、過充電しないことである。セーリング中にエンジンを回すのは抵抗があるが、充電電流を30A以下でこまめに充電し、常に100%にしておくべきである。充電直後には12V以上あるが、直ぐ12V以下になるのは充電が不足しているためである。

〈オケラⅢ〉には太陽電池を搭載し、昼間は常に微小電流にて充電するようにしてあった。この方法はサンデーセーラーには有効だと思うが、高価なのが欠点である。少し長めの航海をするような場合は、最近カーショップなどで売っている充電液を注入すれば直ぐ使えるというバッテリーを持っていると便利だろう。〈オケラⅤ〉の場合も念には念を入れ、1個搭載している。もちろん防水梱包をしてある。

◀あとがき▶

太平洋横断などは特に冒険と感じなくなった最近では、毎年のように外洋へ出て行くクルーザーが多くなった。そのほとんどがアマチュア無線にてその仲間と交信し、毎日のポジションが分かる今日であるが、無線機、アンテナ、バッテリーなどの故障で電波がなくなった時は、陸にいる者にとってこれほど必配なことはない。以前のように出航したら目的地に着くまで元氣かどうか分からないのも困るが、少なくともそ

のような必配をかけない配慮が欲しい。1～2週間程度のクルージングでも無線は重要である。太平洋横断を数回経験している〈オケラⅤ〉の多田さんは「遠くに行っても毎日声が聞えると遠くに来ている気がしない」というていたが……。

以上簡単ではあるが我々の経験を述べた。これから外洋クルージングを計画の方、これから無線機の搭載を考えている方に参考になれば幸甚である。

〈摩利支天〉

'83トランパックへ

J-2872 〈摩利支天〉, TAK45, オーナー武田勝彦が、トランスパシフィックレースに向けて、5月下旬、横浜本牧で船積みされた。

〈摩利支天〉は、昨年のクリッパーシリーズ後の回航途中で、台風に遭遇、ディスマストなどのトラブルに見舞われたが、その後、バラストキールの翼断面形状変更、舵軸移動、スターン付近を一新と、全長も1フィート強大きくなるという大改造を終え、一大変身を遂げている。

今回の全航程、2400マイル前後といわれる超ロングレースで、この改造がいかなるメリットを生むか、注目されている。

なお、クルーは下記の8名である。

武田勝彦、羽紫宏次、鎌塚正明、西村一広、水野次良、新埜茂、山下孝一、宇田川智。

スタートは7月2日、カリフォルニア・ロサンゼルスハーバー沖、フィニッシュはハワイ、オアフ島ダイヤモンドヘッド付近。

That's saying a lot, but seven dozen sailors who have sailed with the prototypes on everything from Grand Prix racers to cruising boats will agree. S.O.R.C. winner **RETALIATION** used a Harken traveler system, **EVERGREEN** used eight Harken traveler cars on her genoa lead system, the Canadian 12 Meter **CRUSADER** is going to use them on her genoa lead system, **PEARSON YACHTS** uses them as standard on their new 39 and **S2** uses them on their new 34, which demonstrates their total acceptance before production models were even available. Well now they are available and at a reasonable cost, so read on and we'll tell you all about them.

HOW DOES IT WORK? INCREDIBLY WELL!

Again our space age Duratron balls recirculate in the "V" groove on our track, enabling the load to be pulled up to 35° from vertical without binding. The low pivoting shackle keeps the car from torquing over and keeps the mainsheet blocks down low. The cover plate is of "super tough" nylon and overlaps the end of the car so that it takes up the shock when the car slams into the end stops. Control blocks can easily be attached to the pivoting, swiveling top fitting for complete freedom of line direction and like our little traveler the car comes on its own plastic track loader with a ball reloading device.

See your dealer now for the world's best traveler!

THE BEST BIG BOAT TRAVELER IN THE WORLD



SPECIFICATIONS:

Single car for mainsheets on boats 33 (10M) to 43 feet (13M). Use double car with connector for larger yachts to 55 feet (16.5M). Maximum recommended working load is 3000 lbs. (1360 kgs), breaking strength is 7000 lbs. (3200 kgs).

ハーケンビッグボートボールベアリングトラベラー
No.515 ¥42,000

HARKEN BLOCKS



HARKEN JIB REEFING & FURLING SYSTEMS

11836
11836

11836
11836



ジブファーリングシステム
24~37フィート用
No.511 ¥240,000

HARKEN BLOCKS



レース時の電波航法

通信委員長

篠原 要

去る2月の理事会で、レース時の電波航法機器の使用が解禁の決議を見て、レース規則改正前であったが、レース委員長権限により小笠原レースに使用が認められ、参加全艇が各種電波航法機器を搭載してのレースとなった。使用された機種は、ロランCが8艇、サテナブ(NNSS)が1艇となった。レースコミッティーに通報される船位報告もかなり精度の高い位置であったと考えられる。レース本部にもロラン受信機を設置し、レース艇からの船位報告とレース本部からの方位と距離をロランの計算機能を利用して必要に応じて読み出せるようにした(航海用電卓でも計算出来るが操作簡易になった)。レースは、頼みのメイストームも吹かず長時間のレースとなり、予想したようなレース展開とならなかった。レース解析はレース委員にお願いして私は、電波航法機器搭載によって今後のレースにどのような反響が出てくるのか、先日鹿児島大学の航海計器教室の田口先生や航海計器メーカーの皆さんをお迎えして開かれた通信委員会主催の電波航法機器セミナーでの皆さんのご意見などをふまえ、今後外洋帆走艇に搭載可能なロラン、NNSS、オメガなどの機器と使用についてふれて見たい。

第二次大戦(今から40数年前)の連合軍は、ノルマンディ作戦にデッカシステムを開発使用した。続いてサイパン島からのB29による日本本土爆撃に米軍はロランAシステムを開発、富士山を視認目標として空襲した。日本は、NHK放送局の送信電力を小さくして各地に同一周波数による放送局を設置し、DFによる方位測定を避けようとした。しかしロランA航法に対抗することが出来なかった。敗戦の天皇陛下の玉音放送が混信で聴きとりにくかったことを記憶している年配の方も多いことと思う。

米・ソ冷戦ベトナム動乱と続くにつれ、海面下の潜水艦に使用出来るオメガシステムやロランCシステムが開発された。ロランの測位精度を高めるため数年前、千葉県柏市にロラン局設置の動きもあったが革新政党の反対運動もあったため中断している。更に米海軍は極軌道を回る海軍軍事衛星 NNSS を打ち上げた。これらのシステムの機器は軍用から民需用となった。そしてLSI技術の発展にともない、マイクロコンピュータが組み込まれ、船置の緯度経度までが数分で直読出来、小型軽量化され、従来の半値以下の物が市場に出回るようになった。これらハードウェア機器は、今後ロランとサテナブやオメガなどと組み合わせ

れたヨット仕様のハイブリット機器の出現も近い将来に予想される。

取付設置についても、メーカー技術員を呼ぶことなく、マニュアルを基に行えばカラーTV取り付け程度の技術で施工出来る。注意しなければならないのは、今まで外洋帆走艇であまり重視されていなかった電源の確保や外来雑音対策である。今までならバッテリーの放電で電圧降下しても、航海灯やキャビン灯が暗くなるだけで済んでしまったが、これらの機器では、エンジン起動時などに起こる電圧降下によるシステムダウンが起こるし、インバーター式蛍光灯やエンジン内発電機雑音による指示が10マイル以上の誤差となる時もある。また、送信局側の故障などはすべて受信機上に信号良否、ブリンク信号で表示されるが、これらの表示を見落とさぬよう注意しなければならない。配線は専用電源回路スイッチから取り出し、アースは工事材料に入っている太い電線でバラストおよびエンジンに接地しなければ良い結果が得られない。

局の運営管理は、ロランA、デッカ、オメガは海上保安庁で行っているの、情報は水路情報、告示などで知ることが出来る。しかしロランCは米国沿岸警備隊、NNSSは米国海軍で行っているの、米国側の事情での休止、変更などがあっても、すぐには知ることが出来ないかも知れない。

緯度・経度が正確に分かるだけで良いという声を聴くが、双曲線電波を受信しマイクロコンピュータで計算処理した結果での緯度・経度表示となるので、計算途中での各種機能のソフトウェアをうまく利用することでレース展開は今までとちがった面も出て来るのではないだろうか。

〈ガメラ〉はNNSSとログを連動させるを試みをしてレースに参加したが、水温、潮流、風向、風速、ログ、方位、通過予定地点などデーターとして計算表示し、しかも良いコースを引くことも出来る(味気ないレースだと思うが)。コンピュータ世代の若手クルーの多い艇では試みて見るのも面白いと思う。

小笠原レースでは、古野電気からロランCと記録器を、協立電波からNNSSを借用し、〈フジⅢ〉と〈ガメラ〉にそれぞれ搭載記録を取ってもらったのでその一部をご紹介します。また、図は〈げんよう〉でプロッターで海図上にプロットして見たもので、油壺泊地から小網代湾口の定置網に沿ってシーボニアフィニッシュラインのコース120°Magに帆走した航跡である。

油壺湾内では航跡は山の上を走っているが、これは湾の周囲を山に囲まれた電波伝搬によるものである。同様に、北西太平洋チェン9970-30-55を使用した時、沖縄海域では従局30X局の電波が日本列島を縦断するために誤差が出やすいので、従局75Z局に替えるか、韓国チェンを利用する。航跡はギザギザに出ているが、これは、受信電波の〈ゆれ〉によるもので、平滑回路

を作用せず1分ごとの記録を取ったためだ。電波の速度100万分の1秒（1マイクロセカンド）は300mの距離となる。

今後、電波航法機器は更に発展すると予想されるが、使用エラーやハッチから飛び込んだスプレー1発で機器は使用出来なくなってしまう。便利な物だけにこれらの点を良く認識していただければ幸に思います。

〈フジⅢ〉 ロランC

#02 20:00 (00) — 5月2日20時 (00)は受信正常
30 35.39N 140 35.75E — 30度35.39分N 140度35.75分E
S00.20 E00.20 — 補正值(緯度及経度)
39125.3 61626.6 — 時間差
+00.0 +00.0 — 時間差補正值
SNR 99 88 79 — 信号良否(主局, 従局1, 従局2)
ECD 17 88 18 — 波形歪(主局, 従局1, 従局2)
GRI 9970 30 55 — ロランチェン 従局コード1
SPD=06.1 CRS=347.0 従局コード2
過去1分間の船速および磁方位

#02 21:00 (00)
30 41.02N 140 34.99E
S00.20 E00.20
39057.0 61598.0 — 今までは、時間差からロラン表
+00.0 +00.0 やロランチャートで位置を出し
SNR 99 79 83 ていた
ECD 17 17 16 時間差を使用した方が正確な位置が出る。
GRI 9970 30 55
SPD=05.0 CRS=349.0

#02 21:27 (71) — 5月2日21時27分(71)従局1の
30 41.68N 140 34.72E 信号不良を表示
S00.20 E00.20
29461.3 61582.2
+00.0 +00.0
SNR 99 09 81 — 従局1の信号が不良となっている
ECD 17 88 17
GRI 9970 30 55
SPD=???? CRS=?????

35 09.00N 139 36.00E
34 37.00N 139 30.00E 小笠原～小網代間の通過予定地点
34 00.00N 139 25.00E のメモリ(この機種では32カ所までのメモリが入れられる)目的地
33 05.00N 139 35.00E までのコースずれ、接近した時の
32 27.00N 139 40.00E 距離を警報ブザーで知らせる。

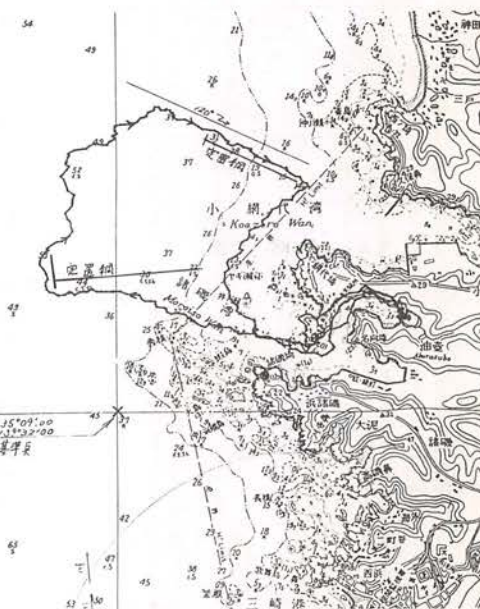
31 55.00N 139 55.00E
31 27.00N 139 57.00E
30 25.00N 140 13.00E
29 47.00N 140 25.00E
27 05.00N 142 10.00E

〈カメラ〉 NNSS

KYORITSU RU307

* FIX OK * 03-MAY-8
3 TIME 23:38 — 時刻は
G LAT 32.35.51 GMT表
N LON 139.59.19 示となる
E SAT. NO. 48. EL 12 — 受信した
HDG 350. SPD 6.0K 衛星番号
T TDR 00. TSP 0.0K 方位及び
T 速度

* FIX OK * 04-MAY-83
TIME 03:06G
LAT 33.01.08N
LON 139.57.48E
SAT. NO. 13. EL 28.
HDG 355. SPD 6.0KT
TDR 00. TSP 0.0KT



第7回伊勢湾合同レース

レース委員長
鈴木史郎

伊勢湾合同レースの名物は、前夜祭に始まり、雨、無風、そしてコースの短いことです。今年も盛大な前夜祭、雨は例年通りでしたが、風に恵まれ速いレース転回となりました。フィニッシュできなかった一艇も十分な時間がありながら、順位を早く判断したためにリタイヤーしたもので、表彰式も含めて正午にすべてを完了しております。

また、前夜祭ですが、東海の各地から140人ものヨットマンが集まり、楽しさではパールレースの前夜祭を

はるかに超えていると自負しております。

来年も東海の端ですが、楽しい前夜祭、レースを予定しておりますので、東海支部のみならず参加のほどお願いいたします。

最後になりましたが、今回参加をいただいた各フリートのみなさん、お手伝いを願いました四日市フリート、四日市ヨットクラブの方々に厚くお礼申し上げます。

第2回

熱海ケッチ・ミーティング

結果報告

S.58.5.28



ケッチの部 12艇

順位	艇名	クラス名	フリート	艇長	時間	備考女性
1	鬼っ子丸	林 30	油 壺	辰 己 重 正	1. H 17M05	0
2	ラッキーレディー	ヤマハ34	熱 海	小 沢 絃	1 28 56	6
3	ミナ	ヤマハ34	シーボニア	清水 健 治	1 29 50	0
4	ウィスタリアン	フジ35	伊 東	K. ヘンリッチ	1 30 05	2
5	シスター・ムーン	C Y41	江 ノ 島	荻 野 哲 郎	1 34 21	0
6	クレオパトラ	C T41	横 浜	西 川 武 夫	1 45 01	3
7	ヤルンカン	マリーナ34	江 ノ 島	西 堀 岳 夫	1 56 81	1
	フォンテーヌII	アルデン40	佐 島	いずみたく		DNF
	ロータス	ヨール36	油 壺	金 原 良 一		DNF
	イーグル	スクーナー41	千 葉	下 川 肇		DNF
	栗 駒	42	伊 東	佐 藤 明 司		DNF
	ダーマII	フジ45	江 ノ 島	川 村 勉		DNS

スループの部 12艇

1	ブルート	BW33	沼 津	桐ヶ谷金男	1 22 07	1
2	エポック	チタ45	VOC志摩	戸塚仁夫	1 28 11	7
3	シレナ	24	シーボニア	大儀見 薫	1 34 34	1
4	ブラックシャント	ナカヨシ30	真 鶴	桐 山	1 35 30	0
5	エリック	VD30	油 壺	E・H・エリック	1 36 00	1
6	ラフトIII	ノーティック34	下 田	木 村 政 彦	1 42 28	3
7	アスタ・マニャーナ	SS30	真 鶴	杉 本 幸 夫	1 43 23	1
8	トライデント	ヤマハ22	多 賀	小 林 稔	1 53 36	1
9	カティークサーク	ノラ21	江 ノ 島	曾 根 義 陽	1 54 48	0
10	テラコッタ	クリッパー22	東 京	泰 健 司	1 15 15	0
11	寝 姿	26	下 田	長 谷 川 俊 一	1 23 05	0
12	蒼 竜	渡辺35	シーボニア	田 辺 英 蔵	1 41 43	1

※時間は修正時間とする。

第7回伊勢湾合同レース成績表

(艇名はレース出艇申告書による)

58/5/29

クラス	セールNo.	艇名	着順	所要時間			TFC	修正時間			総合 順位	クラス 順位	スキッパ
				h	m	s		h	m	s			
I	2558	VIND 7	1	2	15	24	0.8345	1	52	59	16	②	小林 義彦
II	2312	NACHI VIII	6	2	20	40	0.8310	1	56	54	30	5	二村 昭治
"	2210	カレラ	3	2	18	35	0.8230	1	54	03	21	4	岩田 一成
III	2339	丸玉丸	7	2	23	56	0.7873	1	53	19	17	③	玉山 聖三
"	2477	朝 鳥	5	2	20	04	0.7863	1	50	08	12	①	加藤 好憲
IV	2658	桃 山	2	2	17	01	0.7590	1	44	00	1	①	後藤 卓也
"	2870	うずしお II	14	2	29	51	0.7580	1	53	35	18	4	岡山 滋
"	3121	桃太郎	4	2	18	47	0.7560	1	44	55	2	②	都築 勝利
"	2921	MOSSY-TIE	18	2	33	34	0.7458	1	54	32	23	5	大島 茂樹
"	2091	ボセイドンII	11	2	26	57	0.7519	1	50	30	13	③	服部 親
V	3012	ちやふるIII	12	2	27	10	0.7385	1	48	41	7	5	小川 伸也
"	3125	FLAWLESS	13	2	28	31	0.7343	1	49	03	10	7	鬼頭 洋三
"	2360	ガリバー	10	2	26	05	0.7301	1	46	39	5	③	下津 芳郎
"	3142	ラビーン	17	2	33	03	0.7290	1	51	34	14	8	森 幸実
"	2996	翔	41	3	20	12	0.7290	2	25	57	41	17	長谷川照義
"	2927	HARIMAO V	19	2	34	07	0.7280	1	52	12	15	9	藤山 卓男
"	2765	OCEANIDEX	8	2	25	08	0.7280	1	45	39	3	①	吉田 豊彦
"	2580	MEG III	24	2	42	16	0.7280	1	58	08	32	13	竹内 保史
"	1432	COO COO	22	2	39	41	0.7280	1	56	15	25	11	宮地 進
"	3022	長良	9	2	25	48	0.7269	1	45	59	4	②	矢野 敏邦
"	3086	ばっかす	20	2	37	11	0.7269	1	54	15	22	10	山本 隆之
"	2159	ジョナサンIII	27	2	45	32	0.7284	1	59	15	36	15	小竹 茂男
"	1640	アルコバレーノ	39	3	09	02	0.7182	2	15	46	40	16	加藤 蔵男
"	2736	ハミング	25	2	42	45	0.7172	1	56	43	29	12	市川 政明
"	3066	WHOOPEE	15	2	31	51	0.7128	1	48	14	6	4	手塚 辰彦
"	なし	BUSUCO	29	2	46	17	0.7128	1	58	32	34	14	吉田 正一
"	2448	ミュー	16	2	32	45	0.7128	1	48	53	8	6	伊藤 智志
VI	3243	みなさん	28	2	46	08	0.7016	1	56	34	26	4	山本 修
"	2356	くんてるIII	30	2	48	59	0.6947	1	57	24	28	6	杉浦 輝男
"	2784	ロンサムレディIII	40	3	11	38	0.6947	2	13	08	39	10	伊藤 質
"	なし	LOVE BIRD	37	2	53	15	0.6947	2	00	21	37	12	野村 忍
"	2989	ミッキーマウス	21	2	38	35	0.6924	1	49	48	11	②	榊原 久晴
"	2943	GEMINI	26	2	44	34	0.6924	1	53	57	20	③	服部 悟
"	3025	スーパーユキレディー	36	2	52	58	0.6924	1	59	46	35	9	酒井 良和
"	2316	WINGS	33	2	51	51	0.6866	1	58	00	31	7	高倉 健二
"	1505	つれづれ	35	2	52	55	0.6854	1	58	31	33	8	小池 靖雄
"	1975	赤とんぼ	32	2	51	26	0.6807	1	56	42	27	5	杉山 保男
"	2214	キャッスル	38	3	06	37	0.6747	2	05	55	38	11	阿部 嶺男
"	2604	オクトーバー	DNF				0.6783						服部 孝義
"	なし	ピーターパン	23	2	41	32	0.6747	1	48	59	9	①	加藤 重雄
VII	なし	MIKA	31	2	50	50	0.6662	1	53	49	19	①	松田 金敏
"	2672	ピーターパン'76	34	2	52	14	0.6662	1	54	45	24	②	水谷 節生
"	2863	童夢-30	42	4	00	41	0.6662	2	43	15	42	③	山本 末光

第6回関東支部フリート対抗レース

レース委員長 佐藤和夫

関東支部フリート対抗レースも本年ではや6回目を向かえ、今回は9フリートから27艇（予備艇を除く）からエントリーがあった。

例年このレースは10月の神子元島と小網代カップを島回りとし、この間にオリンピックコースを2本または1本行ってきたが、今年は10月に全日本支部対抗レース（仮）があるため、その前哨戦も兼ねてのレースとなった。

では各レースを簡単に振り返ってみよう。第1レース（5月21日）は4～5 m/sと軽風、20マイルトライアングル。第4レース（6月4日）8～9 m/sと順風、30マイルトライアングル。第4レースはできるだけ長いレグを引くため、沖合にマーク用アンカーを打ったがなかなかかきかず、スタート時間がずれたことはコミッティーとして誠に申しわけなかったが、参加者には十分トライアングルレースを楽しんでもらった

第6回 関東支部フリート対抗レース総合成績表

フ リ ー ト	フ リ ー ト		セール 番号	艇 名	第1レース	第2レース	第3レース	第4レース	合計	順位
	順位	合計点								
江 ノ 島	②	309½	3006	BORNFREE III	14	27	39	24	104	6
			3050	BLUE NOTE	11	33	25½	15	84½	11
			3093	FORTY III	27	37½	37½	19	121	②
小 網 代	⑤	191	2182	KELONIA	8	18	12	5	43	24
			2690	KUROSHIO III	20	27	28½	10	85½	10
			2954	ALPHA	10	22½	21	9	63½	16
シーボニア A	⑥	169	2011	GAMERA	23	34½	7½	25	90	9
			3055	SAMOA V	19	10½	—	8	37½	25
			3059	MAYU	4	—	6	12	22	26
			(予)3206	JACK POT MAGNUM	—	16½	3	—	19½	27
シーボニア B	⑦	168½	2219	PEGASUS V	25	1½	16½	1	44	22
			2970	POINCIANA II	6	7½	10½	22	46	20
			3002	SYLPHIDES III	13	33	19½	13	78½	11
油 壺 A	③	305¼	2220	SHINKIRO	28¼	42¾	40½	21	132¼	①
			2260	RODEM V	21	15	15	26	77	12
			3001	EMILY III	15	30	24	27	96	7
油 壺 B	①	313¼	1777	CAZA 7	1	40½	42¾	28¼	112¼	③
			2857	HAKUGEI III	24	24	36	11	95	8
			2905	JACK TAR	26	31½	31½	17	106	5
油 壺 C	④	252½	1850	VEGA V	18	36	34½	20	108½	4
			1900	TAPPI III	22	1½	30	18	71½	14
			2112	FUJI III	16	13½	39	4	72½	14
油 壺 D	⑨	143½	2751	BELLATRIX II	1	19½	22½	1	44	22
			3020	FOR TUNE	9	12	25½	6	52½	17
			3088	BUN BLE BEE	13	9	18	7	47	18
諸 磯	⑧	160	2167	TRACER	7	1½	13½	23	47	21
			2466	MERLUZA V	5	21	4½	16	46½	19
			2965	TSURUGI	17	28½	9	14	68½	15
優勝：油壺B チーム ポイントゲッター賞：慎記郎 (予)：予備艇										

ものと思っている。10月に行われる全日本支部対抗レースでもこの程度のトライアングルコースを設定したい。第2レース(5月21日)初島レースと、第3レース(5月28日)大島レースは先行艇有利なレース転開となった。

成績表を見ていただければ分かるが、今年は油壺B(〈カザ7〉、〈白鯨Ⅲ〉、〈ジャクタル〉)チームが優勝を成し遂げた。また、ポイントゲッター賞は油壺Aチームの〈慎記郎〉に輝いた。

第33回 大島レース成績表

クラス	セール番号	艇名	フィニッシュ タイム	所要時間 (秒)	T C F	修正時間	クラス 順位	総合 順位
Aグループ								
I	2112	FUJI Ⅲ	6:40' 27"	66327	0.8575	56875	1	17
II	1777	CAZA 7	2:01' 07"	49567	0.8159	49567	1	②
III	2220	SHINKIRO	2:22' 16"	50836	0.7863	39972	1	①
	2751	BERATRIX II	5:53' 21"	63501	0.8031	50998	3	12
	2905	JACK TAR II	4:51' 20"	53780	0.7699	46025	2	6
IV	1850	VEGA V	5:18' 41"	61421	0.7458	45808	3	5
	1900	TAPPI	D・N・S.					
	2230	BYE BYE	D・N・F.					
	2263	DISCO DORI	7:39' 22"	69862	0.7489	52320	10	14
	2512	YUKIKAZE Ⅲ	9:13' 03"	75483	0.7448	56220	11	15
	2690	KUROSHIO Ⅲ	5:40' 48"	62748	0.7519	47180	5	8
	2713	CAVOK II	5:35' 15"	62415	0.7519	46930	4	7
	2857	HAKUGEI Ⅲ	5:59' 08"	63848	0.7580	48397	8	11
	3006	BORN FREE Ⅲ	4:55' 43"	60043	0.7580	45513	1	③
	3020	FORTUNE	8:55' 41"	74441	0.7610	56650	12	16
	3050	BLUE NOTE	5:34' 26"	62366	0.7620	47523	6	9
	3083	SONN BLUME	12:08' 47"	86027	0.7489	64426	13	18
	3093	FORTY Ⅲ	4:57' 38"	60158	0.7590	45660	2	4
	3188	SWEET BRONDY	6:07' 37"	64357	0.7406	47663	7	10
	3206	JACK POT MAGNUM	7:22' 04"	68824	0.7458	51329	9	13
Bグループ								
V	610	HISHAKAKU	9:04' 02"	75842	0.7301	55372	11	12
	2011	GAMERA	5:28' 20"	62900	0.7312	45992	1	①
	2182	KERONIA	7:34' 36"	70476	0.7248	51081	7	7
	2234	THORI II	8:27' 05"	73625	0.7237	53282	8	9
	2371	DELPHINA	D・N・F.		0.7204			
	2466	MERLUZA V	7:11' 52"	69112	0.7333	50680	6	6
	2615	ACADEMY V	9:29' 36"	77366	0.7248	56082	12	13
	2707	SPRING	D・N・F.		0.7161			
	2954	ALPHA	6:57' 10"	68230	0.7343	50101	5	5
	2965	TSURUGI	5:55' 11"	64511	0.7269	46893	4	4
	2970	POINCIANA II	12:11' 37"	87097	0.7269	63311	15	16
	3001	EMILY Ⅲ	5:34' 44"	63284	0.7354	46539	3	③
	3002	SYLPHIDES Ⅲ	5:30' 20"	63020	0.7301	46011	2	②
	3055	SAMOA V	10:01' 52"	79312	0.7322	58072	13	14
	3088	BUN BLE BEE	10:12' 11"	79931	0.7364	58861	14	15
	3152	CRIMSON	8:52' 35"	75155	0.7290	54788	9	10
	3169	SIMOUN	8:46' 00"	74760	0.7343	54896	10	11
VI	1849	LIMBO	D・N・F.		0.6890			
	2219	PEGASUS V	D・N・S.		0.6878			
	2260	RODEM V	9:06' 36"	75996	0.6901	52445	1	8

初島レースフィニッシュ後の昆布筏乗り上げ事故顛末記

〈Martha〉 石井正行

1983年4月2日、NORC 関東支部主催で行われた初島レースでは、小網代湾口に設置されたフィニッシングラインを通過してレースを終了した参加艇のうち、数隻が昆布筏に乗り上げ、そのうち一つの筏のロープが切断されるという事故が発生した。〈Martha〉は最初に乗りに上げ、翌朝までそのまま現地にとどまったので、その時の状況をご報告致します。

〈Martha〉がフィニッシュしたのは19時18分40秒（レース速報による）であり、その当時の海況は、WSW 7～8 m/sec 晴であった。（初島回航後の17時ごろ15 m/sec 程度吹いていた風は、フィニッシュ直前の19時ごろになって弱まり、ここで我々は1ポイントリーフしていたメンスルをフルにした）

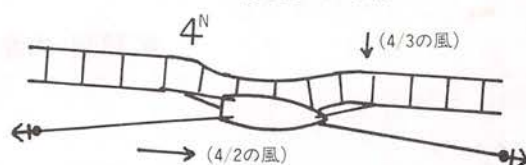
スターボードタックのクォーターでフィニッシュした後、ジブを下ろしてメンスルのみにて帆走し、コミッティーボートに航跡図を提出すべくタッキングしようとしてラフした。この時、急に艇速が落ちてタッキングできなくなり、艇は停止した。その位置は、コミッティーボートとシーボニアヨットクラブのハーバー岸壁との中間くらいの所である。通常（シーズン中）なら障害物の無い場所であり、もう少し奥（S側）に入れば竝に注意しなければならないが、この辺なら何もないと思ってバウに見張りも立てなかった（これは艇長である私の不注意でした）。

よく見ると昆布筏（その時は何だか分からなかった。後で漁協の人から昆布筏と聞かされた）に乗りに上げている。直ちにメンスルを下ろし、筏から離れるべくエンジンをかけてギヤーをバックに入れたところ、エンジンはすぐに停止した。この時、筏のロープがキールの前縁にかかっているだけだと思って、ゴースタンで離れようとしたわけだが、実は、ロープがキールの下を通過して、ラダーに引っかかっていたらしい。ここでバックギヤーに入れたからロープがプロペラに巻きついてエンジンが止まったものと思われる。

ここで自力脱出をはかり、ボートフックにブームレスト（長さ約1.2mのステンレスパイプ製で、先端が浅いU字型のブーム受けとなっている）を継ぎ足し、先端のU字部分で筏のロープを押し下げたが、プロペラにからまったロープは外れなかった。その後フィニッシュした艇に頼んでシーボニアのレスキュー出動を要請した。

20時24分ごろフィニッシュした〈BERLLATRIX II〉（特長のあるハルのカラーリングで識別）が〈Martha〉よりN側でメンスルを上げたまま動かなくなり、クルーが慌ただしくフラッシュライトで水面を照らしている。「あんな所にも筏があったのか、よく

〈Martha〉が夜を過ごした状況



我々はあれにひっかからなかったものだ」と感心(?)すると同時に、ずい分航路寄りに張り出しているものと驚いた次第。

その後も続々フィニッシュした艇が、こちらへ向かって来るので、フラッシュライトを照らし、大声をあげて、「網があるぞ、ロープがあるぞ、近寄るな」と注意してやったが、それでも数艇がひっかかったのである。私が確認しただけでも〈BERLLATRIX II〉と同じ筏④に同艇以外に3艇、またコミッティーボート寄り(W側)の筏に1艇がひっかかった。(◎)ところが、これらの艇は比較的短時間で(2～3分、長い艇で5～6分)脱出して行くのであった。そのうち〈BERLLATRIX〉も脱出に成功し、一旦は動き出したが、再びシーボニア寄り(E側)の筏にひっかかった模様。

〈Martha〉はシーボニアのテンダーの応援を得てロープを外そうと試みたものの、暗闇の中では困難であり、悪あがきしてかえって筏を傷めてもいけないと判断し、ここで夜を明かすことにした。

プロペラに巻きついたロープを傷めないために、そのロープにテンションがかからないようにしようと、バウとスターンからそれぞれ5 mぐらいの所で筏に結んだロープを引いてクリートした。また、バウとスターンからそれぞれ1コずつアンカーを打って艇を固定した。夜が明けてから、クルーが艇底に潜ったところ、いとも簡単に(1回の潜水で)ロープを外してきた。聞くと、3回巻きついていだけで、テンションもかかっていなかったのですぐに外れたとのことである。

筏から離れての帰途、あたりを見回すと〈BERLLATRIX〉とその他3艇がひっかかったN側の筏が大幅に振れ回っており、どうやら切断された様子が伺われる。三崎マリンに回航し、9時ごろ上架。艇の後片づけが終わって、シーボニアハーバー事務所に行き、昨夜の礼を述べ、漁協に行く。あいにく漁協は休みで、事務所入口のドアは錠がかかっている。裏に回ってみると、昆布の入ったカゴをかかえた人がいたので聞いてみると、その人は切られた筏のオーナーであった。我々は上記の顛末を話すと、好意的に漁業組合長夫人の経営する出口商店を教えてくれた(組合長は釣に出て今日は不在)。清酒1本を持って同

店へ行き、組合長夫人に筏乗り上げの顛末を報告し、改めて筏の所有者の所へも挨拶に行く旨を伝え筏の所有者を調べてもらうことをお願いした。

後日、筏の所有者が判明したが、特に被害もなかったので弁償の必要もない旨の連絡を受け、〈Martha〉と③筏のオーナーとの間では一件落着いたのである。

〈Martha〉はシーボニアにレスキュー費用を払った。

その後、破損した筏の所有者から損害賠償請求があり、賠償責任者不明のまま取り敢えず NORC が 6 万円を立て替え払いした。この費用を負担すべき事故の当事者を探すため、レース委員会は全参加艇に対し、往復ハガキで再度事故報告を求めた。しかし、ここで筏に接触したと報告してきたのは、レースの事故報告書で申告した 3 艇(〈Martha〉、〈BERLLATRIX II〉、〈BUMBLEBEE〉)だけであり、往復ハガキによる再調査も新事実の発見はできなかった。

5月24日、レース委員長に招集されて上記3艇が NORC に集まることとなった。当日の出席者は、武市帆走委員長、前田レース委員長、歌田事務局長、それに当事者として〈BERLLATRIX II〉の鈴木氏と〈MARTHA〉の石井以上5名であった。

〈BUMBLEBEE〉は欠席であったが、費用の1/3は負担する用意がある旨の伝言があった。

関係3艇はいずれも筏を破損していないと主張している。特に出席2艇は費用負担の責任も感じていない。〈Martha〉に至っては、破損した筏には接触しておらず、〈Martha〉がひっかかった別の筏のオーナーとの間で既に結着はついているのである。

協議の末、次の事実が確認された。

1. 初島レース終了後、数艇のヨットが筏に接触した。
2. 最北寄りの筏が破損した。
3. 破損した筏の所有者から約6万円の損害賠償請求がなされた。
4. 今後のレース運営の円滑化を考慮し、漁民とのトラブルを避けるため NORC が取り敢えずこれを立て替えた。
5. 筏を破損した当事者は今もって不明である。

以上の事実に基づき、次の結論に達した。

1. NORC が立て替えた費用は、筏を破損した当事者が弁償すべきであり、NORC やレース委員会、または関係のないレース参加艇等が負担すべきでは

ない。

2. しかし、弁償すべき当事者が不明である以上、このまま放置しておくとして替え払いした NORC が困る。
3. 〈BERLLATRIX〉も〈Martha〉も弁償責任はないと信じているが、1/3を負担すると言っている〈BUMBLEBEE〉の意向を汲み、前項の解決をはかって、不本意ながら NORC の立替金を3艇で肩代わりすることとした。

我々はこの結論通り、肩代わりを実行したが、これを最良の解決とは思っていません。顛末記にも述べた通り、筏にひっかかっているながら名乗りをあげていない艇が少なくとも3艇はあります。

あの筏の太いロープはヨットのエンジンくらいの馬力で切れるものではありません。ロープがスクリューに巻きついてエンジンが停止するだけで、ロープを切るだけの力は我々のヨットの補助エンジンにはありません。ロープの断面から判断して、鋭利な刃物で切断されたものと思われるとのことでした。シーナイフのようなもので故意に切ったものとも考えられます。もし、そうだとすると、フェアであるべきスポーツマンとして、また、ジェントルマンであるべきヨットマンとして、良心の苛責に悩んでいる人がいることになります。我々の仲間にそんな卑劣な人間がいるとは思いたくありません。何かのはずみで偶然にロープが切れたのかも知れません。しかし、少なくとも6艇がひっかかっているのに僅か3艇しか申告がないというのは誠に遺憾です。

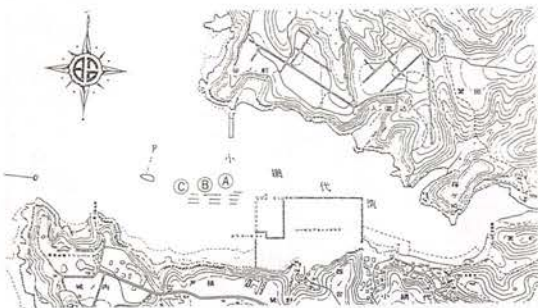
正直者が馬鹿を見るというような結果に終わるとしたらこんな残念なことはありません。誰も見ていない沖合でも、規則違反をした場合には自ら申告するという、フェアプレーの精神に基づいてヨットレースは成り立っているはずで、今回のケースを見ていると、果たして本当にフェアプレーの精神が貫かれているのかどうか疑わしいと思わざるを得ません。このような疑心暗鬼を払拭して気持ちのいいレースをするためにも、正々堂々と名乗り出るフェアな態度が切に望まれる次第です。

最後に、再調査用往復ハガキに次のような返信がありましたのでご紹介します。

シーボニアに着いた時、……小網代湾内で網にかかっていた艇がありました。その艇の助言でこちらも湾内のいけすに入らず助かりました。その艇は翌朝までいけすを出るのに四苦八苦していました。今日のように悪条件の中でやっとゴールした時にフィニッシュの暖かさがいさびしさにおちいりました。

早く地元漁民とのトラブルを解消して欲しいと思います。今まではシーボニア入口にこんないけすはありませんでしたね。

……以下略……



表① <第3回琵琶湖クルーザーフェスティバル成績表> 1983.5.15

クラス	順位	セール No.	艇名	クラス	順位	セール No.	艇名
I (8)	1	3197	飛 龍	II	DSQ	3069	BEL - MAMI 4
	2	3228	FIDELIA 2				
	3	2377	ス エ コ				
	4	41401	QUEEN OF QUEENS	III (76)	1	2833	ス ー パ ー ス タ ー
	5	2355	く ん び い ら		2	2678	エ ン タ ー プ ラ イ ズ
	6	2515	雪 風		3	2682	ア カ マ ン マ
	7	2300	YOU - V		4	318	R - 35
	8	2209	ビ ク ト リ ー 3		5	2453	シーアンド スターギャルズ
II (33)					6	2698	光
	1	3051	PENELOPE 2		7	2932	ア カ ビ ッ ト
	2	3187	TRYANGLE 2		8	3136	オ ー ラ オ ー ラ
	3	2992	ヒ ヨ ッ ト コ		9	2879	レ グ ル ス
	4	3126	TINKLE 2		10	2847	ス ト ロ ベ リ ー 2
	5	2484	MARI - SOLE		11	3186	ワ ン ノ ー ト
	6	313	ア ル フ ァ ー		12	2673	ハ ヤ テ ー 4
	7	333	ジ ュ ノ ー		13	2865	NERO 12
	8	2064	続 風 小 僧		14	2462	J / B
	9	2077	フルールブルー Z		15	1919	ハ マ ナ ス 4
	10	2000	ア リ ス ー V		16	100000	ア ル カ デ ィ ア
	11	2443	ア ン ダ ル シ ア V		17	368	ス ー パ ー オ リ ン ポ ス
	12	2683	湖 族 の 末 裔 ー 6 世		18	5000	オ ア シ ス
	13	1779	サ ザ ミ ナ		19	323	エ ロ ス
	14	2653	JUNGFRAU		20	404	オ リ ー プ 2
	15	2744	流 星		21	1564	フレキシブルウィング
	16	2022	メ ル ヘ ン		22	15	ハングリージョーズ 2
	17	256	キ ャ ロ ル III		23	379	チ ン バ カ オ 2
	18	2973	ラ イ ム ラ イ ト		24	3143	イ レ ブ ン P. C
	19	3019	ホ イ ホ イ 3		25	1781	カ ネ イ 2
	20	1078	DIMENSION 2		26	403	カ ノ ー プ ス
	21	1	ナ イ ト フ ォ ー ク		27	3171	ホ ワ イ ト エ ン ジ ェ ル
	22	2068	FROG V		28	3068	モ コ モ コ
	23	8	IBIZA		29	1979	KING & QUEEN
	24	5	ブ ク ブ ク V		30	11	酒 処
	25	389	チ コ		31	322	ボ ラ リ ス
	26	325	マ ュ ミ 3		32	2014	DERASINE
	27	1750	遵 風		33	3	シ ロ ッ コ
	28	1470	ア ク ア ベ ル III		34	1017	ア ス タ ー
	29	2582	ナ イ ア ス		35	330	パ ー パ ス 6
	30	3	M O A		36	2889	ベ ー ス ウ ォ ー タ ー
	31	3131	ボ テ ジ ャ コ		37	2860	シ リ ウ ス
	32	1507	サ マ ン ス 3		38	1826	SHINRIKI 2

表②

クラス	順位	セール No.	艇 名	クラス	順位	セール No.	艇 名
III	39	1773	ト レ ー サ ー	IV	3	76	ス イ セ ン
	40	315	バ ー バ ス V		4	2670	ス ク ー ト
	41	17	ク イ ン テ ー ル		5	2565	JOKER 4
	42	1852	SALIELI		6	8	NEREID
	43	1589	フ ウ セ ン		7	407	イ ン シ ャ ラ ー
	44	111	ア ウ ト ロ ー		8	395	SKY ROCKET
	45	13	SOUTHERN		9	37	CAMELLIA
	46	2	ヒ ラ ハ ッ コ ウ		10	1934	モ ラ モ ラ
	47	340	ミ ュ ー ズ 2		11	40	NON - NON 3
	48	19	AFRODITA		12	41	ウ ェ ザ ー リ ポ ー ト
	49	2058	ア ル テ ミ ス		13	338	LINNE
	50	337	CREEK 3		14	392	ち ゃ ら ん ほ ら ん
	51	1010	イ マ ジ ン		15	346	KRISHNA
	52	2238	水 馬		16	365	ワ イ ル ド ロ ー バ ー
	53	3107	シ リ ウ ス		17	1878	A. A. A
	54	2485	マ ジ ョ		18	311	ゼ ロ フ ァ イ タ ー
	55	1892	ブ ル ー ウ ォ ー タ ー		19	2161	オ ー ラ
	56	260	C - MAX		20	366	ス バ ル
	57	571	PIDON 3		21	500	エ ン ド レ ス
	58	236	SNOOK		22	126	TORITON
	59	20	LITTLE ISLAND		23	38	カ ゼ コ イ ビ ト
	60	229	MINERUE 3		24	77	H E R O
	61	1565	WEASAL		25	88	ZAKU - ZAKU
	62	3164	風 林 火 山		26	46	か ぐ や 姫
	63	1484	NOAH - 3		27	350	サ ー マ ル
	64	1175	FURAI BOW		28	261	チ ル チ ル ミ チ ル 2
	65	23	ル ハ ン		29	2878	VSOP - V
	66	1845	APPLE PIE		30	5	シ ン デ ィ ー 3
	67	391	フ ェ ア リ ー 3		31	2	神 風
	68	123	オ ク タ ビ ア 2		32	336	フ ェ ア レ デ ィ
	69	45	マ リ リ ア		33	3	ペ ニ ー レ ー ン
	70	24	フ ウ ラ イ ボ ウ		34	46	加 茂
	DNF	14	は つ か り		35	253	ダ ル シ ア
	DNF	15	シ ー ブ ル ー ス		36	11777	ハ リ マ オ
	DNF	324	STELLA		37	8	ミ サ ト
	DNS	11	SHUTTLE 2		38	55	ブ レ ッ ビ ー
	DSQ	7	カ オ ル		39	643	OLIVE
	DSQ	321	JUNOTION		40	335	CRUX
IV (42)	1	2756	ワンバクカゼコゾウ		DNF	8	ミ ツ コ, イ マ サ タ
	2	69	ボ バ イ		DNF	363	KENT - MAKI

「第3回スモールボートミーティング」 開催のお知らせ

小型クルーザーのオーナー諸君、年代もののクルーザーを愛するあなた！ このところ年々クルーザーが大型化してきたために、レースに出るたびにトップグループのはるか後ろを走ることになってしまっていて、トップを走る楽しさや爽快感をすっかり忘れてしまった……なんていうことはありませんか？

日本ミニトン協会では、こんな仲間のために相模湾のスモールボートだけで集まって、夏の一日、スモールボートの本当の楽しさが味わえる、気軽に、にぎやかなレースを計画しました。

参加資格は一応 NORC レーティング17.4フィート以下ということになっていますが、あまり堅いことは言いません。どちらかというと前夜（8月6日）の交換パーティーが主体みたいなレースです。

今までレースに出たことのない人、しばらくレースから遠ざかっている人、古いフネでとてもレースなんて……と考えている人、みんな気軽に参加して下さい！

■実施要綱

主 催 日本ミニトン協会
協 賛 NORC 葉山フリート、江ノ島フリート
レース日時 昭和58年8月7日(日) スタート：1100
レースコース 葉山沖→江ノ島(反時計回り)→佐島電々ブイ(反時計回り)→葉山沖
参加資格 ミニトンクラスおよびオセアン22、ベラ24、オセアン25、レブドメール23、エクメドメール、TK25、ST25、C & C23、ヤマハ25、など、1/4トン（含まず）以下の艇

レース・交歓パーティーの参加申込

申 込 先 日本外洋帆走協会（NORC）
東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル
〒105 電話03-504-1911

申 込 書 各ハーバーフロント、または各ハーバー世話人のところにあります。

参 加 料 一艇につき2,000円
パーティー費 1人につき3,000円（記念品込）

申込締切 7月25日、レースのみ参加の場合は当日1000まで

艇長会議・交歓パーティー

日 時 8月6日(土) 1800～
場 所 葉山マリーナ

出艇申告

日時・場所 8月6日(土) 1800～1830 | いずれも
8月7日(日) 0930～1000 | 葉山マリーナ

成績・賞 参加賞のみ、出艇申告時に渡します。
混合レース、かつ交歓ミーティングなので優勝等は決めません。
着順は後日、「OFFSHORE」、「舵」で発表します。

葉山マリーナでの係船

8月6日夕方より8月7日朝まで希望の方は有料で係船できます。

なお、詳細お問い合わせは前記NORC まで。

■帆走指示書

適用規則 1981～1984年 IYRR 競技規則
乗 員 数 制限なし
本 部 船 8月6日艇長会議で通知する
レース艇 レース艇は赤いリボンスタート10分前からレースが終了するか、リタイヤーするまでの間、バックステーに掲げなければならない。
リボンは出艇申告時に渡す。

抗議 抗議は受け付けない。
タイムリミット スタート後6時間
レースの中止 荒天の場合はスタート前に限ってレースを中止する。
参加料は返還しない。

信 号 スタート10分前（予告信号）
F旗展開（本部船マスト）
スタート5分前（準備信号）
P旗展開（本部船マスト）
スタート F旗P旗降下（本部船マスト）
スタート時刻延期
回答旗展開（本部船マスト）
レースの中止

N旗展開（本部船マスト）
ゼネラル ゼネラルリコールが行われた場合には、本部船に回答旗を掲げ、号笛短音を連続して発する。この場合には、再スタートは15分後とする。

帰着申告 フィニッシュをもって帰着確認とする。
リタイヤー艇の届出に関しては艇長会議で指示する。



'83国際デー

第2回横浜どんたく

第1回洋上アトラクションイベント

横浜港山下公園前および金沢沖海面 6月4日(土)~5日(日)



横浜港

大成功!!「横浜どんたく」洋上アクション・イベント。上の写真はどこの国の風景でしょう? このような質問をすればシドニーか! サンフランシスコか! コートダジュールか!……と、この風景はヨコハマです。山下公園前の「横浜どんたく」洋上アクション・イベントの一カットなのです。横浜では今、“みなとみらい21”プランを発表し、未来都市の建設が進んでおります。そんな中に“海は友達、港はぼくらの誇り”をキャッチフレーズに横浜港をもっと身近に私たち庶民の中にとりもどそうという願いをこめて、「横浜どんたく」洋上アクション・イベントのオープニング・セレモニーが始まりました。

まず、ヨット〈イントレピット〉号がミクロネシア方面から6カ月間のクルージングを終えて1100山下公園前の大観衆の中に姿を表し、消防艇〈横浜丸〉の放水が始まり、花火がいっせいに鳴り響きました。1125陸上イベントの大パレードの始まりとともにヨット50隻による大洋上パレードが開始されました。NORC横浜フリート、横浜市民ヨットハーバー、横浜クルージングクラブ、走水防大ヨット部、金沢マリン・クラ

ブ、浦安セーリング・クラブ、木更津ドルフィン・ヨット・クラブ、油壺ほか多くのマリーナーから、そして船橋海洋スポーツ協会より船橋市長のメッセージを携えて、50隻のクルーザーが見事に1列に編隊を組んで、その長さは2キロ半にも達し、入港して来ました。そして、山下公園前の陸上特設ステージでは、〈アップ・アップ〉号の艇長、前田武彦さんの総合司会により、一艇ずつ参加艇が紹介されました。ヨットはメインセイルを上げるデッキワークを市民に披露して、大観衆の前での晴れ姿です。パレードは30分におよび、メインセイルを上げたヨットの列が続きました。

1200、O.P.30隻により、山下公園の大観衆の目前にトライアングルを設置しました。前田武彦さんと土井悦さんの実況中継で“みなとみらい21”横浜市長杯争奪ジュニア・ヨートレースが2レース行われ、葉山ブルーアンカークラブの宮本大介君が総合優勝となり、横浜市長杯、トンガフレンドリー杯を受けました。来年、トンガ王国に招待される予定です。また、将来、サンジェゴ市とのヨットの子ども達の交歓をしようという話も始まっております。

次は海洋少年団です。一隻のカッターがオールさばきも軽やかに入ってきました。山下公園には100人の海洋少年団が整列し、前田武彦艇長にカッターからの荣誉礼として「かい立て」が行われ、手旗信号によるメッセージが送られ、元海軍〈アップ・アップ〉号の船長も敬礼の挨拶をしながらコーフン気味でした。

そして、今度は、ウインド・サーフィンです。次期オリンピックの種目に入り、日本ウインド・サーフィン協会の皆さんも張り切っております。同協会の馬場さんの紹介により次々に妙技を展開、大観衆を魅了しました。

陸上ではカヌーの組み立て実演が始まり、カヌーの



▲総合司会の前田武彦氏とちびっ子セーラー



◀服装も決まっている外人ちびっ子

▼カッターからの「かい立て」

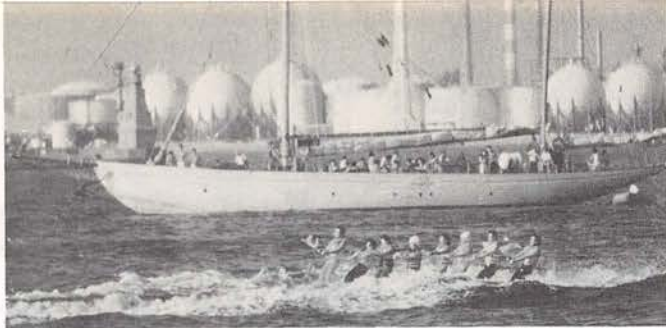


出番です。神奈川カヌー協会の尾喜さんの紹介で、15隻のカヤック、インディアンカヌーなどが次々に漕法を実演。特にエスキモー、ロールのショーは、皆息をのみました。20～30秒間ロールオーバーし、その船底に「横浜どんたく」の文字が写し出され、拍手喝采でした。

沖合では、前日より来港し、夜には横浜市民にイルミネーション姿を見せた日本最大のヨット、〈シナウラ〉号が一般公開され、千数百人の申し込みから抽選で港内一周のサービスが行われました。陸上パレードも横浜市長を先頭に山下公園に入場して来て「横浜どんたく」も最高潮です。

そして洋上イベントの最後を飾るのは水上スキーです。「アマゾネス」グループの鹿島さん率いる女性達を中心とした10数人の水上スキーの一斉パレードです。川崎JCの〈太陽〉、シーボニアの〈太陽〉、横浜市民ヨットハーバーの〈つる〉号に曳航されたスキーヤー達の妙技に満場の観衆が酔いました。

一方、金沢沖に集結したヨット62隻は、1350スタート。「みなとみらい21」横浜市長杯争奪ヨットレースが行われ、おそらく、62隻によるトライアングルレー
ウインドサーフィン カヤック



〈シナウラ〉の前を水上スキーで……

スとは日本でもまれに見ることだと思われます。同レースはNORC横浜フリートの〈ミセス・メデューサ〉の優勝となり、横浜市長杯と優勝盾および東芝のビデオ・デッキが贈られました。

この日一日、日ごろ身近な所では見られない我々海洋スポーツが、市民の目の前で一大ページェントとして展開され、大きな感動を写したことは間違いありません。横浜に「海」があるんだ、「港」があるんだ、と観衆が意識していただければ大成功です。そして数百人の海の男たちが結集して見事にこの歴史的イベントをやりとげました。この実績は大きいものと思います。これまでにあたって、海上警備をしていただいた、横浜海上保安庁、水上警察、消防署および消防艇〈横浜丸〉、そして横浜港の出入港をストップしていただいた横浜港湾局およびパイロット協会と、港に働くすべての絶大なるご後援とご理解とがあったからこの洋上イベントが成功致しました。感謝の気持ちでいっぱいです。来年度の「横浜どんたく」洋上アクションイベントは我々海洋スポーツのみならず、この港に働く人達にもぜひ参加していただき、横浜港の真の「港まつり」に成長させていただきたいと思っております。

横浜市政調査会・斉藤 孝

NORC横浜フリートキャプテン・藤森紀明

第10回大島ランデブー (記念大会)のお知らせ

日時 8月13日(土)、14日(日)

場所 大島波浮港集合

スケジュール

8月13日(土) 10時 波浮港集合
12時 参加希望者により島内一周観光
13時 郷土料理屋にてオーナー会
18時30分 大島ランデブーパーティー
8月14日(日) 自由解散(希望者は新島若郷ヘクルージング出発)

参加艇料 一艇 3,000円(準備費)

参加料 男性一人 4,000円 女性一人 3,000円

問い合わせ先

藤森紀明 TEL (045) 781-8228まで



NORC協会ニュース

海技免状引き換え (就業範囲変更)申請手続

◎申請書は、旧免状を有受している者が、これと引き換えに新免状の交付を受けるときに使用します。

なお、免状の引き換えと併せて就業範囲の変更を申請する場合にも申請書を使用します。

◎旧免状受有者および昭和58年4月30日現在旧試験に合格していて未だ免許を受けていない者は、この日から5年間に就業範囲変更の申請をした場合は、旧職員法の規定による就業範囲のほか、同じ資格の新職員法の規定による就業範囲を、その就業範囲とすることができます。

(1) 申請書類の提出先

もよりの海運局(支局を含む)または海運監理部(沖縄の場合は、沖縄総合事務局)の船舶職員課

(2) 提出書類(免状一種類について一式必要)

① 海技免状引き替え(就業範囲変更)申請書

② 引き換えをする旧免状(旧免状をなくした人は、その事実を証明する書類)

③ 海技免状写真票(写真貼付)

④ 就業範囲の変更申請を同時に行う場合は、就業範囲変更申請に必要な移行講習の課程を修了したことを証明する書類〔旧資格が乙船長(乙機長)から丙航士(丙機士)の場合に限る。〕

⑤ 委任状(海技免状の受領を他人に委任する場合)

(注) 1. 所定の引き換え期間内に引き換えられなかった免状は、施行日から5年間は新免状とみなされますが、その後は、免許自体は有効ですが、免状は無効となります。この場合は、船舶職員として船舶に乗り組むためには、免状再交付の講習を受けたうえで改めて新免状の交付申請を行う必要があります。

2. 二つ以上の旧免状の交付を受けている場合は、いずれか早い方の引き換え期間内に他の免状についても一括して新免状に引き換えることができます。

3. 長期間の乗船その他やむを得ない事由によって、所定の引き換え期間内に引き換えできなかった者は、期間経過後であっても、昭和63年4月29日までは、旧免状と引き換えに新免状の交付を受けることができます。

4. 免状を本人が受領する場合は本人の、代理人が受領する場合は代理人の、印鑑が必要です。

5. 申請から交付までには若干の日数がかかります。

6. 引き換え期間は、本誌4月号7ページの記事のとおりです。

7. 「海技免状引き換え申請書類一式」は、海事図書販売書店(例えば船舶振興ビル地下書店など)で売っています。一式200円。

会費納入のお願い

NORCの会員で、昭和57、58年度年会費をまだ納入されていない方々が散見されます。大至急納入下さるようお願い致します。

振込銀行：住友銀行虎ノ門支店 (社)日本外洋帆走協会
普通口座番号、289150

通信委員会からのお知らせ

去る6月17日特殊無線技士〔今回新設の(国際級)〕の国家試験が行われ、関東電波監理局(東京地区)で約50人が受験しました。通信委員会主催、岩瀬氏勉強

会で特訓した会員約30人も受験しましたが、手答えは十分にあった様子で、結果発表が待たれています。引き続き8月期の電話級通信士の勉強会もNORCで開催されています。

12月期の特殊無線技士(申)と(国際級)と2月期の電話級通信士受験勉強会も予定しています。願書締切日が10月と12月ですが、本誌発行日までに正式発表が間に合わないこともありますので、そのころになりましたら、近くの電波監理局かNORC事務局に問い合わせして下さい。

計測委員会より急告

I O R

1. バンプ・ホロー(ルール103.3)

昨年のパンナム・クリッパーカップ以来、バンプ・ホローが取りざたされています。まだホローがある艇を見受けることがあります。計測委員会では発見次第オーナーに連絡しておりますが、自艇をもう一度、ためつすがめつ眺めて下さい。疑問がある場合には、直ちにご連絡下さい。

2. 搭載物件目録〈インベントリー〉(ルール107.2BおよびAppendix 3)

'82年から搭載物件目録がレーティング証書の一部になっています。取得している艇は直ちに計測委員 and /or IOR メジャラーに申告して下さい。また、オーナーが変更になった場合は、証書は自動的に無効となります(ルール102)ので、直ちに申告して下さい。

3. オーナーの責任(義務)(ルール106)

計測ルールも、レースに参加する場合、レース・ルールと同様に必須の知識です。少なくともオーナーの責任の項を熟読して下さい。

計測前および計測中のオーナーの責任(ルール107)

計測後のオーナーの責任(ルール108)

レース中のオーナーの責任(ルール109)

もしご要望があれば、計測ルールについての講習会を開催することも考慮致しますので、ご意見をお寄せ下さい。

4. ダブル計測('82年 ORC 議事録13.6.3)

海外レースに参加される艇の計測データ再チェックをアナウンスしてきましたが、ORCでも取り上げられ、インターナショナル・チャンピオンシップには、ダブル計測が望ましいということになりました。海外レースに参加を計画されている艇は、必ずご連絡下さい。

J O R

本誌3月号にアナウンスした通り、今年の鳥羽レースから、SIT(簡易傾斜テスト)の入った新しいレー

ティングを持っている必要があります。

5月31日現在の各地の計測の現況は次の通りです。

	計測済	申込済	連絡先・氏名	
関東支部	25	10	伊藤静美	0467(74)1800
駿河湾支部	0	5	西田兼義	03(941)2405
東海支部	23		花川幸一郎	052(582)5511
近北支部	2		田中康一郎	0774(44)3871
〃			深田敏雄	075(681)3171
内海支部	10		飯塚功二	07992(4)1694
〃			田中龍雄	0722(62)8651
西内海支部	0		松本明雄	082(244)4655
玄海支部	1		斉藤彰夫	092(801)5151
沖縄支部			本部事務局	

鳥羽レース以後のレースにも SIT 計測の入った JOR が使われますので、まだ受けていない艇は速やかに申し込みを行い、SIT 計測を受けて下さい。

(’84年度からは、従来の JOR は発行しない予定です。)

浮標式変更のお知らせ

日本の浮標式が変更されることは本誌(昭和57年12月号および58年3月号)で紹介しましたが、海上保安庁では本年7月、東京湾から変更に着手し、以後、伊勢湾、瀬戸内海と順次作業を進め、昭和64年、日本海、東北地方、北海道を最後に変更作業を完了させることとなりました。

さしあたり、本年の変更予定はおおむね次のとおりですのでお知らせします。

58年7月 京浜港東京区

8月 京浜港横浜区(根岸沖を除く)および川崎区、日立港、鹿島港、浜岡

9月 浦賀水道航路、中ノ瀬航路

10月 京浜港横浜区根岸沖、横須賀港、久里浜沖

11月 千葉港船橋沖、千葉沖、五井沖

12月 千葉港千種海岸沖から南西へ木更津沖、富津沖まで

59年1月 三崎港、佐島沖、富浦、安房小湊、父島

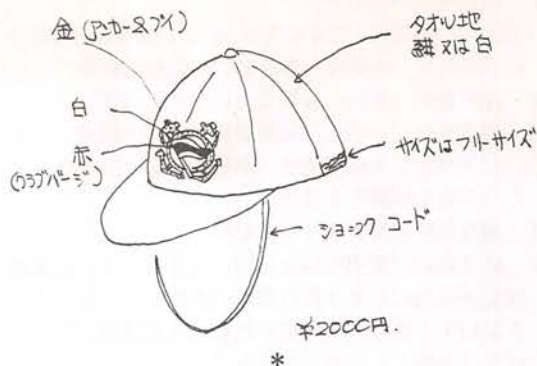
なお、NORC 本部では社団法人灯光会発行の小冊子「浮標式の変更=東京湾およびその周辺」(カラー図解22ページ)を会員の方に無料でさしあげておりますのでご利用ください。

NORC領布物品のお知らせ

NORC では会員の強い要望により、レーシング・キャップを製作いたしました。ご希望の方は NORC 事務局までご連絡下さい。(電話03-504-1911~4)なお、紺50、白50の限定頒布とさせていただきます。

価格 会員2,000円、会友2,500円(送料は別)

非会員には頒布いたしません。



① 新しい海上衝突予防法(付;主要改正点)

定価 500円 送料 240円

② 灯火および形象物の図解

定価 100円 送料 170円

いずれもカラー刷り図面付き。定価送料とも現金または定額小為替で申し込んで下さい。ただし、①、②同時申し込みのときは送料240円で結算です。

*

6月号に引き続き、次の方々のプレザーが出来上がってまいりました。NORC 事務局までおいで下さい。(会員価格:47,000円)

(☆八木、高木、中馬、二宮、永野、藤田、斉藤、浅河、佐々木、塩川、☆岡田の各氏、なお、☆は郵送した方です。)

また小笠原記念Tシャツは6月15日をもって締切らせていただきました。申し込まれた方々には入金されしだい発送または手渡しさせていただきます。

[二村、佐藤、馬場、河辺、富田、佐藤(久)、竹島、小野、茂手木、厚木 A.Y.C., 下津、菊地、高辺、はぎいわ、森本、滝沢、大森、能村、田中、とくなが、小林、佐々木、川畑の各氏です。]

下記までご送金下さい。送金されしだい発送いたします。

振込先:住友銀行虎ノ門支店・普通口座 No.289150

(社)日本外洋帆走協会

Tシャツ:会員 1枚2,000円

(送料は1枚につき250円)

OFFSHORE 第100号 昭和58年7月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
1部定価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 正進社印刷株式会社

JRCは世界の海を知っている

船舶用電子機器

船舶用無線通信装置
 海事衛星通信用船舶局
 シンセサイザ送受信装置
 船舶用レーダー
 衛星航法受信装置
 オメガ受信機
 ロランC受信機
 船舶用ファクシミリ
 魚群探知機 測深機

マイクロレーダー



小形、軽量のコンパクト設計です。
 高輝度、ブライต์ディスプレイです。
 レーダー干渉除去回路内蔵しています。
 装備はきわめて簡単に取付られます。

衛星航法装置



新開発の専用LSIを採用、超小形です。
 見やすい大形液晶表示、防水パネルです。
 航路のズレがわかる航路偏位表示です。
 記憶データ保持、水晶時計内蔵です。

ロランC航法装置



完全自動で緯度・経度表示されます。
 多面的に利用できる余裕の記憶容量です。
 針路・速度・距離・方位、所要時間表示。
 豊富な機能で超小形・軽量・低消費電力。

世界の海に世界の船に

JRC 日本無線

東京都港区赤坂2丁目17番22号
 (赤坂ツインタワー本館5階、6階)

〒107・電話(03)584-2411(大代表)

大阪・札幌・仙台・清水・名古屋・神戸・広島・福岡・
 長崎・鹿児島・釧路・八戸・盛岡・会津若松・新潟・北陸
 舞鶴・尾道・呉・佐世保・高松・熊本・沖縄・稚内・
 根室・函館・小泊・釜石・小木・焼津・伊勢・香住・境港
 紀伊勝浦・萩・高知・土佐清水・津久見・牛深・南郷
 お問い合わせは第2営業部

●海外営業所

ロンドン、ニューヨーク、シアトル、リオデジャネイロ、ジャカルタ、
 クアラルンプール、マニラ、ロッテルダム、ラスパルマス、パラマリボ

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、数か所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ビンは工場特装)

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
ヤマハ発動機株式会社宣伝課OS係 Tel.05383(2)1111

YAMAHA