Offshore

8
1983

社団法人 日本外洋帆走協会発行No.101/300円
昭和58年8月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可

話題の新艇〈ZERO〉
撮影：岡本甫／提供：舵社

特別企画　シングルハンドセーラー座談会

ロールオーバーその時私は……

（前号につづく）

武市　ヨットっていうのはひっくりかえると思って乗っていた方が気楽だね。

畠中　こちらへ帰ってきてから，どうしても船の図面をさかさまに見てしまうんですね。さかさまに見た方が安定性がずっといいですよ。ひっくり返ったあとどうしてかなあと考えるでしょう。レースボートのようにデッキがフラットなのはひっくり返ってしまったら安定してしまって危険かなと考えていたのです。

ピーターソン30のようにドッグハウスが大きくて丸い船は，ひっくり返ったあと不安定なので良いように思ったのですが，デッキのフラットな船はひっくり返ったあと，ビルジがどちらかによれば起きますけれど，その部分にたまってしまって起きにくいのではないかと思います。

武市　それは同じでしょう。ドッグハウスの中のビルジはたいしたことないから。

畠中　デッキが平たいし，レーサーはひっくり返ってみると，意外と最初思っていたほど危険が少ないと思いましたね。ビルジがどちらかに寄れば起き上がりますからね。

武市　それも考えようでね，ビルジがたくさんたまれば危険ですからね。

堀江　さかさまになった時，“どっちが風上”だとわかることが必要だね。わからないものね。夜だと前後もわからないもの。

畠中　私の場合ドームライトが天上（この場合はフロアー）なので，水の中に明かりがあって，まるで噴水の中にいるような感じでした。前後は明るいからわかるのですが，風上風下がわかりませんね。それからアルミのはしごも危険だなあ。裏側の角などが見えて……。

武市　ケースとしては畠中，堀江両氏とも1回でマストを折って，ジュリーリグになって2回目のロールオーバーを起こしている。

堀江　これはどうしてなんですか？

武市　マストがないという状態は，オーバースタビリティーですからローリングが大きくなり，波に合ってしまうとロールオーバーしやすくなるからでしょう。

畠中　1回目にやったあと，クルーからもう一度ロールオーバーしたらどうしようといわれ，「マストもついていないからひっくり返らないよ」といったんだけれど，そうじゃないんだよね。ひっくりかえった状態を想像して……あとは設計者の顔も浮ぶね，「こんちきしょ～」って……。（笑）

武市　人のせいにしちゃいけないよ。（笑）

畠中　それはそうなんですけれど……。早くビルジを出さないとね，ビルジが前か後ろにかたよってしまうとまずいことになりますよ。横波を受けている間は大丈夫ですね。前か後ろから受けると一瞬のうちにいってしまうと思います。でもこのことだけはクルーにいわなかったね。いうとえらいことになるもんね。

武市　どれくらいビルジが入っていましたか？

畠中　ひざ上ぐらいまでですね。

歌田　ビルジはどこから入ったと思いますか？

畠中　これはだれにもいってないんだけれど，さかさまになった時，スターンの後ろに物入れがあって，その中にラフトがはいってました。私がラッシングしておいたのですが，さかさまになった時のことまで考えてラッシングはしていなかったので，ひっくり返った時ラフトがハッチのチョウツガイをこわしてふたが開いていたのです。これは起き上がった時，外に出てわかったのですが，そのロッカーから船内に穴が開いて，そこから水が入ったのではないかと思います。ひっくり返った時はスライドハッチなどを点検したのですが，その時は水も入ってこないし，こわれてもいませんでした。チョウツガイなどはそうとう丈夫なものでないとだめですね。

堀江　180°転倒してから安定しますよね。そうするとあちこちから水が入ってくるんですよ。

歌田　どこから入ってきますか？

堀江　たぶん，まあ小さなすき間から入ってくるんでしょうね。音がすごいんですよ“シューン”という音でね。これを考えると穴が開いたら一瞬のうちに沈んでしまうでしょうね。

畠中　私も起きてから何日も航海していたので，裏返った時のことを考えたんですよね。どうして起きなかったのか，どういう船が起きやすいのかってね。よく考えてみるとビルジがある程度入っていればかなら

畠中氏

武市氏

堀江氏

大儀見氏

ず起きるでしょう。

堀江　そうですね。私が横転したときの大失敗は卵100個以上積んでいたのですが，「モミガラを積んでおくとよい」といわれていたのを忘れて……。

畠中　中は洗濯機でしょう。書類とかゴミとか紙とかが溶けて，それがビルジポンプにつまるんですよね。ビルジの所に一人専門の人がいないとつまってしまってね。ところがビルジの所でしょう，酔うんですよね。

堀江　卵だけは管理しておいた方がいいですよ。今回はプロパンガスの冷蔵庫に入れておいたのですが，飛び出してしまって，卵のつぶれたのは大変ですね。そうじには大変手間がかかりました。

大儀見　こういう話は経験者でないとわかりませんね。

堀江　チャートテーブルの中にも大事な物は入れておかないほうがいいですね。またチャートがドロドロになってしまうと後で困りますものね。だいたいの現在地はわかりますが，入港する所がわからないですよね。そこで無線で緯度経度を聞いて走りました。使っている天測略歴が半分流れてしまったので，古いのを出して見たところほとんど同じなのでたすかりました。

畠中　今回勉強不足だったんだけど135°E の正中時だけ覚えていたんです。11時何分かでした。そこで正中時を予測して測ればすぐ計算できますね。帰ってきて人に教えられたんですけど，秋だと北極星を見つけて測れば簡単だよってね。赤道の上で測れば0度に見えるし，南極にゆけば見えないんでしょうか？

武市　天測をやっているといろいろ工夫もできるけれど，現在みたいにロランや天測計算器を使っている人々が機械がトラブッたときは大変ですね。

堀江　私なんかも一度航海を終えて，陸に上がってまた次船に乗りこんだ時などは計算の仕方，表の引き方など忘れていますね。でもやっているうちに不思議とまた思い出すんですね。

武市　天測を毎日やっていますと計算間違いをすぐに発見できますね。なれるということはおそろしいことです。

畠中　横転の話になりますが，1回目は何が起きたのかわかりませんでした。2回目の時は船が起きないんです。

武市　2回目はジュリーリグの時に起きたのですか？

畠中　いいえ，折れたままの状態で，2回目は，アッいくなというのがわかりました。しかし全員キャビンの中にいるのですからどうしようもありません。ひっくり返ってしまうと全然ゆれないんですね。

堀江　ゆれないね。

畠中　そして船の中は静かなんですね。

ひっくり返った時，私はアフターキャビンにいて，メインキャビンに行くためにドアを開けようと思ったのですが，ドアが開かないんです。よく考えるとノブを逆に回していたんですね。

各部の点検をしようということでバラストボルトの点検をしたけれど大丈夫で，みんなにライフジャケットを着用するようにといってみたんですけど，着用していたのでは脱出できないし，ぬいで手に持っていたのでは作業が出来ないし……。

全員で起こそうと考えて全員でスターボーへ行きました。次にポートへ行き，またスターボーへ行った時ですよ，ビルジがいっせいにスターボーへ流れて，何が起きたかわからないぐらいのいきおいで起きましたね。人によってどういう状態になったかわからないのですが，ある人は顔をビルジの中に，ある人はすり傷を負い，ある人は気づいたらそこにいたという状況ですね。

バッテリーはコードでつながっているんですね。冷蔵庫の中のものは飛び出した後のかたずけが大変ですね。ビルジはバケツが一番早いのですが，コックピットの排水が悪いので使えなくって，ビルジポンプで排水するのですが紙などがつまってしまい，ギャレーも効率が悪く，トイレが一番排水効率がいいですね。ビルジポンプの入口にはゴミを取る人が一人必要です。それでもビルジポンプがトラブッて分解してみると，紙やツマヨウジがつまっていて，特にツマヨウジがたちが悪いみたいですね。

歌田　ビルジはヒザぐらいまであったと聞きましたが，何時間ぐらいで排水出来たのですか？

畠中　夜2時からあくる日の昼ごろまでかかりましたから，約10時間ですね。

堀江　今回の転覆でマッチがだめになってしまいまして困りましたね。

それからバッテリーがあがってしまって送受信ができなくなった時，乾電池をつなぐと受信ぐらいはできるようですね。1.5v×8～9コぐらいは必要ですね。一度ぐらいは送信もできますし。たとえば“大丈夫です”とかね。

畠中　無線がいいかげんではかえって心配をかけますね。1台しか積んで行かずに故障したからできないというのではかえって心配をかけますし，やらないのなら最初からやらない方がいいと思いますね。

堀江　私の場合はたくさんスペアーを持って行きました。

武市　ところで堀江さん次はなにをやられるんですか，世界無寄港一周，縦回り世界一周はやってしまったし……。

堀江　そうですね，世界多寄港一周でもやりますか。

歌田　シングルハンドレースのベテランが多くお集まりになったところで，シングルハンドレースに使用する艇はどのぐらいのサイズがベストでしょうか？　ちなみにNORCで過去3回太平洋シングルハンドレースを行っておりますが，参加者のことを考えて第2，第3回はレーティング28フィートで行いました。

堀江　カテゴリーⅠの装備が出来る艇だったら良いのではないでしょうか。インボードが積めてね。何フィートぐらいになりますか？

武市　ミニマムとしてはレーティング22フィートぐらいアッパーリミットは60フィートでもいいんじゃないの。

堀江　大きければ大きいほどいいですよね。

畠中　この前サンフランシスコへ行ったら，ダブルハンドレースを計画していると聞きましたけれど。

武市　まだですね，計画のみでしょう。

歌田　大阪築城400年記念（大阪市制100年）で大阪市または実行委員会がシングルハンドを行う計画があると聞きますが……。

武市　シングルハンドはかなり特殊なレースであるとよく聞きますね。そういうことからすると，ダブルハンドは安全ですしね。

堀江　シングルハンドはしんどいですね。

歌田　第3回シングルハンドレースに畠中さんは唯一ヨールで出場されたわけですが，スループとどちらの方が良いと考えられますか？

畠中　ランニングではミズンがじゃまになるので，どうしてもクオータリーの走りになってしまいます。よくわかりませんが，セール交換の回数が少ないのではないのでしょうか。今はジブファーラーがあるのでそうでもないかもしれませんが。

武市　セール面積を分割するという点で，多少メリットはあるでしょう。また，1本折れた時によいといいますがどうですかね。

畠中　シングルハンド出場のためサンフランシスコY.C.に行く時，ハーフムーンベイでオンザロックをしたのですが，その時ラダーを切損してしまいましたがミズンをラダーだと思ってコントロールしますと，どんな時でもラダーと同じように走れました。

全員　なるほど，なるほど……。

畠中　その時は夜ですし，あまり沖合へいくと不安になってしまうし，岸へよりすぎて座礁でもしようものなら撤去するのにえらい金がかかってしまうし。岸には岩場があり，それで沖へ行ったり岸へいったりで，結局明るくなってきてから岩の間をぬけていったのですが，このようなコントロールがすべてできたのです。

歌田　堀江さんの〈マーメード〉のジブにはジブファーラーが付いていたのですか？

堀江　ハイ。

歌田　ファーラーの付いている船でよく太平洋などを渡る時，何日もファーラーを動かさないと上部のジョイント部などが塩でかたまってしまい，回らないようなことがあると聞きますが，堀江さんのように雪や氷の中を帆走された時ファーラーはこおりつかなかったのですか？

堀江　一年ぐらいおいておくと動かなくなりますね。毎日セーリングしていると動きますよ。しかし氷の中では最初巻きとる時少しかたむいたようです。そんな時にはガンと引きもどして衝撃を加えると動きますね。しょっちゅう動かしていると大丈夫です。大変便利ですね。

歌田　北極海でのアンカーリングはどのようにして行われたのですか。

堀江　係留のしかたはむずかしいですね。もやうものがありませんからね。最初アビームで氷に近づくわけです。もちろん風上側からです。そして氷に船体をくっつけ，船が氷に接岸している間に，氷の上に飛びおりてアンカーを氷に打つのです。朝になるとヨットが必ず風下側になっています。ヨットより早く流れる氷はありません。

止める時は風上側だからヨットと氷がはなれて，氷の上にいる私とヨットが「はい，さようなら」とはなりませんが，出航の時は風下側から出航するので，うまくロープやアンカーをはずさないと北極大陸一人ぼっちになってしまうのです。

氷にとざされますとバウを氷に向けて10分20分ぶつけていると水路が開いてきますね。

武市　船がアルミでよかったですね。

堀江　う～ん金属だからいいですね。というのはですね。今の時代世界中どこでも鉄であれば溶接してくれますね。ですから修理には困りませんね。材料としては鉄がいいと思いますよ。アルミですとリベットでやる以外ないですね。アルミの溶接は特別ですしね。

ジブファーラーの話にもどりますが，私の使用しているジブファーラーはもう4年間使用しています。ボ

ルトやピンがつぶれたことがありましたが大きなトラブルは何もなかったようですね。

武市　畠中さんもジブファーラーを使っておられましたよね。

畠中　ええそうです。私の場合もファーラーのトラブルはありませんでしたがマストトップのタングの部分がすり切れていましたね。

武市　そういうトラブルはできるだけメーカー側に伝えて改良してもらうといいですね。

歌田　今日は大変有意義なお話をありがとうございました。

まだまだ話はつきませんが，このへんでお開きとさせていただきたいと思います。

NORC発足のころ 30周年を目前にして

大儀見　薫

来年（1984年）1月20日でNORCも満30歳になる。30年前の1月20日に日本橋三越本店前の精養軒で，NIPPON OCEAN RACING CLUB（NORC）の発会式が行われたのが，今日の日本外洋帆走協会（NORC）の出生のセレモニーだった。

設立当初の登録艇は20隻。会長には山口四郎〔巴工業社長，後に〈天山〉（Arthur Robb設計のLOA36ftスループの二代目オーナー），副会長はA. A. マッケンジー（当時のレースで常勝の〈MUYA〉のオーナー）であった。

創立当時の資料はほとんど満足できる形では残っていないのが大変残念だが，関東水域を中心にセールナンバー100で始まる創立時の登録艇のリストが幸い残っているので，ここにそのまま再録することにした。

NORCの前身は在日米軍（進駐軍）関係者を主体にしたCruising Club of Japan（CCJ）だったのだが，1954年，朝鮮戦争の収束にともなって在日米人も帰国するものが多く，同時に日本人の外洋クルーザー乗りも，先駆的な人達を中心にある程度の数をそろえられるようになってのNORCの発足だったわけだ。しかしこの登録艇リストでも見られるように，未だ主力は外人オーナーだった。

〈天山〉の初代オーナーはシルバーさんという日本語の大変うまい民間の航空機販売会社の代理店の社長をやっていた人だったが，自らテスト・パイロットとして新機種の売り込みの陣頭に立って頑張っていた人だ。琵琶湖上でテスト飛行中に墜落死するまで，NORCの中心メンバーとして〈天山〉，〈Red Wing〉と，当時としては目を見張らせられた「大型」クルーザーをひっ下げて登場し，そして大活躍したことが思い出される。この中には久里浜沖のアシカ島でのオンザロックとか，酒と美女とアコーデオンの船上パーティーとか，さまざまな出来事が鮮烈な印象として残っている。

私もクルーザーに一番最初に乗ったのが〈天山〉であり，シルバーさんにナビゲーションの手ほどきをはじめ，外洋ヨット乗りとしてのシーマンシップの基本をばっちり仕込んでもらったものだった。

来年30周年を迎えるに当って，「NORC 30年史」の資料集めを本橋さんの手を借りてぼちぼち手掛けているところなのだが，もうそろそろ，きちっとした形で，そのころの記録をまとめておかないと，資料が散いつするばかりでなく，関係者の記憶も確かでなくなる（恐れもある）など，とり返しがつかなくなるのではないか，といささかあせりに近い気持でこの仕事に取り組んでいるわけだ。創世期の会員各位にぜひご協力をお願いして立派な記録を残せるようにしたいものだ。——この場を借りてお願いする次第である。

もう一つ，NORC創立当時の状況を知る上で貴重な資料として「NORCだより」第2号に小網代フリートを中心とした記録をまとめた福永さんの記事が記載されていたので，これも，そのままもう一度再録してお届けすることにした。これを読んで当時の記憶を呼び醒ましていただければ幸いである。

※先月号の3ページから4ページの〈ROCINANTE〉，〈VAGO〉などの写真は，岡本甫氏のライブラリーより，舵社の提供により掲載いたしました。

Yacht	Sail No.	D. F.	Owner	Address	Office
ARGONAUT	100	A	KeiO D. 小泉利弘	台東区金杉上町97 84-0075,1186	
BUCCANEER	101	Z	U.S.N.		
KAZEHAYA	102	C	U.S.N. C.F. Willey	592-A, AREA"X" Yokohama (YOKO 2-0231)	KAMISEYA NAVY BASE (285)
HI-UN	103	D	U.S.N C.W. Russell		AMERICAN RED CROSS FAR EASTERN AREA APO-500
DONG GAME	104	E	LYON		Capt. Water Tanker
GYOSYU	105	F	Tokyo D. 富田潔	横浜市磯子区中根岸3-231	東大 (92～2121～9) 運動会内
TENZAN	106	G	E.J. Silver	鎌倉市鎌倉山住吉笛田 1448 (KAMA-802)	AIR CARRIER SERVICE CORP. 220 NiKKatu Bldg. 27-4074
ALBATROSS	107	H	新昭一 新雅夫	千代田区猿楽町1-4 (25-2560)	
MUYA	795	I	A.A. Mackenzie		Hong Kong Eastern Shipping Co. 207 Marunouti Bldg 20-2146
MAYA	109	J	関根久 福永昭		27-8906 28-5385
FLEUR BLUES	110	K	井上正春	京都市左京区下鴨上川原町85	
VIKING	111	L	J. Paul	C／O Room 338 Hotel Tokyo Bldg (28-6171)	
SAKURA	112	M	Nihon D. 幸田紀典	横浜市保土ヶ谷区月見台136	Steele-Joseph (Japan) Ltd. 神田 松技町 22 (66-1967,6381)
BRIGITTA	113	N	R.B. Swatosh		Hq. Gentral Commard, G-2 APO-500 (46-2985)
MOCHA DICK	114	O	T.A. Wright	葉山町堀之内830 (HAYAMA-437)	Northwest Airlina (46-1144 74-0135)
OKITIMARU	115	P	R.K. Laboda	渋谷区猿楽町34 NORTHWEST AIRLINES STAFF HOUSE (46-4634)	N.W.A.
SIOKAZE	116	Q	J.E. Schrengohst	Gorakuso Apts. Yokohama (Yokohama 9-0542)	FECOM SIGNAL SUPPLY AGENCY, PROCURGMENT DIVISION APO-503
HAGOROMO	117	R	H.M. Fetlers	2-6971	Laboratory Branch, Production Division, Procurement Section Hg. ヨコハマ本町3丁目三菱商事
YOYO	118	S	J.A. Pendergraft		J.C.E 2-6531
	119	T	R.V. Perkins		
	120	U			

関東支部・小網代フリートの巻
——NORC創立の歴史——

小網代フリートの歴史は、ＮＯＲＣの発足と共に始まります。

戦後、在日米英人を中心としたＣＣＪ（クルージング・クラブ・オブ・ジャパン）が、大島レースを開始したのが、日本の外洋レースの幕明けといえましょう。アメリカ軍の占領も終り、主なメンバーが帰国した1953年の第３回大島レース以後、ＣＣＪの活動は難かしくなりました。そこでＣＣＪのメンバーの一人であった、A.A.マッケンジー氏（退役イギリス海軍予備中佐、ＲＯＲＣのメンバー）の勧めにより、日本人有志の手でＮＯＲＣが設立され、1954年１月20日、日本橋・三越前の精養軒で発会式を行ったのでした。

マッケンジー氏は、既に香港から持って来たクルーザー「HI-UN」を売却し、アーサー・ロブの設計、岡本造船建造の全長33フィート、水線長24フィートの「MUYA」を小網代湾に浮べていました。この艇は、当時としては珍しい、アルミ・マストや色とりどりのセイルを持っており、しけの中での強引な帆走ぶりで、我々の目を見はらせたものでした。氏は生粋のスコットランド人で、長い船乗り生活のあと、ホンコン・イースタン・シッピング・カンパニーの東京支店長として在日していたのです。ＮＯＲＣの組織、計測、安全等又旗、カップ、ウィニングクラブなど、今日我々の利用しているルールその他は、ほとんど氏の有益、適切なサジェスチョンによって基礎が出来たものです。いわば今日の外洋帆走の健全な発展の方向づけをしてくれた恩人でした。

その頃、日本人のクルーザーとしては、戦前からの大学の数艇の他にソブラニノに刺激されて出来た、横山さん設計のアルバトロス（新兄弟）、インデペンデンス（山口会長）、マヤ（関根十福永）、又渡辺さんの「どんがめⅣ世」など、20～23フィートのＪＯＧが主力で、その活躍が始まった頃です。

ＮＯＲＣ発足第一回のレースは、1954年（昭和29年）３月27日のタテヤマ・レース（横浜―館山―横須賀、50浬）として計画されましたが、西風が吹き荒れ、翌28日、09：05スタートの木更津レースに変更されました。この日も南西の強風が吹きやまず、「MUYA」が４時間38分で約20浬を走り抜きファースト・ホームしましたが、修正時間で日大の「さくら」が優勝しました。４月24日17：00スタートの館山レースに続き、５月28日12：00葉山スタートの第４回大島レースに「MUYA」が19時間55分15秒で走った記録は、最近まで破れませんでした。

翌1955年７月、小網代湾には、渡辺さん設計の「ふるたか」（福永）が錨を下し、小網代フリート第２艇となりました。引き続き、「WHITE CREST」（ゲインナシーバー氏）、月光（久保田さん）、1957年には「さがみ」（飯島さん）とフリートは増えていきます。横須賀の東造船から度度小網代を訪れていた「どんがめⅣ世」の渡辺さんも、「どんがめⅤ世」から小網代をホーム・ポートされ、フリートは「MUYA」を旗艦とする日・英・米混合艦隊に成長しました。

その頃より、小網代フリートでは、自分のことはすべて自分でやり、碇泊の全責任をオーナーが持ち、人に頼らないという特色が出来ました。今日でもこの伝統は、年に何回かのフリート総出の泊地整備作業や、或は丸八旅館での新年会に生かされ、フリート団結の一因となっています。この間何かとフリートの皆さんが小網代の臼井さんの世話になりました。

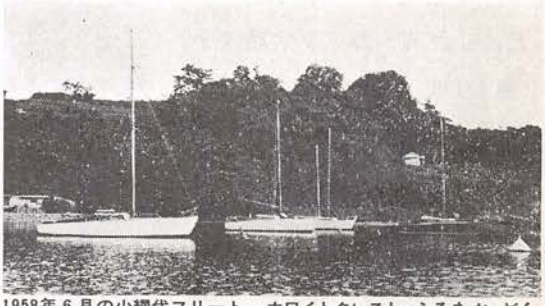
1960年１月には、古屋副会長のネプチューンⅧ世と「ふるたか」（Ⅱ世―福永）が加わりますが、チリー津浪のため小網代湾は大部荒らされました。ネプチューンと「ふるたか」は、わりに離れて碇泊していましたが、瞬時に２～３メートルも海面が上下し、渦まく濁流で二杯がからみあい、スターン・バルビットが飛びました。幸い大きな錨にチェーンでもやいがとってあったため、流されずにすみました。５月には飯島さんの新艇「さがみⅡ世」が小網代に雄姿をあらわし、富永さんの「SALMON」も小網代の仲間に入って来られます。

日本の国力の回復と共に、20フィート前後のＪＯＧ（クラスⅤ）中心から、物品税の限度の7.5メートル、インボード・エンジン付のクラスⅣへと主力が移っていきます。「どんがめ」、「かまくら」（中戸さん）、飛車角（名和さん）、モサⅢ世（モサ・グループ）、八丈（近藤さん）、「NADJA」（白崎さん）、桜工（日大工）、「ひろ」（山本さん）、と着実に艇数を増し、最近では各レースで目覚しい活躍ぶりの「KELONIA Ⅱ世」（ケロニア・グループ）があげられます。

一方、オリンピック（1964年）前後から、大型艇の建造も目立ち1962年「SALMON Ⅱ世」（富永さん）、1964年に利根（寺田さん）とネプチューンⅨ世（古屋副会長）、「TILDE」（JANSSEN氏）、ここ一、二年にはクラスⅡ・Ⅲのレースで常に上位を占めている、竜王（陳さん）、飛車角Ⅱ世（名和さん）、くろしおⅡ世（千葉大）、天城（渡辺さん）、足柄（福永、小林）、波勝Ⅱ世（加藤ボート）と漁業会と協定している碇泊海面は一杯になってしまいました。

1963年秋、小網代フリートで始めた、小網代カップ・レースのスタートは、丁度ケネディー暗殺の日として記憶に新しい所ですが、後、NORCの正式のレースとなりました。

現在小網代艦隊は34杯、フリートキャプテンは八丈の近藤さんと「ALPHA」の平出さん。ハーバー・マスターは利根を与っている井原さん。仲々きびしい「フリート規則」のもとで、何とか碇泊スペースを増やし、小網代フリートの行き方に賛成されるＮＯＲＣの仲間を受入れられるようフリート一同努力しています。（小網代フリート　福永 昭）



1958年６月の小網代フリート　ホワイトクレスト、ふるたか、どんがめⅤ世、月光（マストのみ、さがみ）、他に写真外でMUYA

NORC外史
昔の話いろいろ

日本製ヨット，世界を巡る

昭和29年10月4日，日本製の50ftケッチ〈鳳凰丸〉が世界一周をめざして広島を後にした。乗り組み員は，広島原爆調査委員会勤務のため滞日中であった艇長のレイノルズ博士，バーバラ夫人，次男テッド君(当時15歳)，長女ジェシカちゃん(同10歳)のほか，三上仁一，末光貢，不島元節の日本人3人が同乗していた。

同艇は，ほとんどこの3人が操船したようで，48日後に無事ハワイに到着し，第一コースを終えている。その後同艇は，サモア，フィージー，オークランド，シドニー，ココス，ケープタウン，ニューヨーク，ガラパゴス，マルケサスを経て昭和33年4月9日にハワイへもどってきている。途中ジャマイカで，末光，不島の両氏は下船しているが，三上氏はそのまま乗りつづけ，日本人の，ヨットによる初の世界一周航海を成しとげた。

初のプラスチック・ヨット

昭和30年に，日本では初めてのオールガラス繊維補強ポリエステル樹脂製ヨットが進水した。つまり強化プラスチック製のヨットの登場である。

クラスはフライング・ソーサーというスループ・ディンギーである。坪井ヨット工作所の指導の下，旭硝子株式会社のガラス繊維部・東海特殊硝子株式会社の手で造られたこの艇は，LOA 6.00m，B max 1.80mのサイズを持ち，完成時のベア・ハル重量は163kgとなった。大人6人で，艤装船体を持ち運ぶことができる，となかなか好評で，帆走性能もかなりのものだったという。

今日の，FRP全盛時代の幕あけである。

アメリカズ・カップ余話（？）

舵誌の昭和30年第6号に，NORC技術委員の手になる「レーティング・ルール」に関する解説記事が連載され出した。

そのイントロで面白いのは，「例えば有名なアメリカ杯の最初のレースは，1851年に米国から自力で大西洋を渡った〈アメリカ号〉が英国の艇群を破って100ポンドの銀杯を獲得したのであるが，優勝の〈アメリカ号〉は170トン，2位の〈オーロラ号〉は47トンだったのであるから，当時もしレーティング・ルールがあったらあるいは形勢は逆だったかも知れない」とあること。

奇しくも今年は，第25回のアメリカズ・カップが開催される。ニューヨーク・ヨット・クラブはワン・デザインの12mクラスで戦える喜びを，今年も味わうのであろうか。

休日とヨット・レース

ディンギー・レースの話題を。

全日本実業団レースの第1回大会が行われたのが昭和31年の11月の3，4，5日。今年で第29回を迎えるこの大会の第一幕の舞台は琵琶湖の柳ヶ崎であった。

制式艇はA級とスナイプ級で参加したのは15チーム。ちなみに優勝はA級小松製作所，S級巴工業，総合は島津製作所であった。

第1回大会ということで，レース後には種々の問題点が列挙されたが，中でも，「その会社のヨットに対する理解，そして普及の状態がそのまま成績に反映するような競技方法が取られ，1，2の優秀選手のみのレースであってはならない」とか，「各社とも，(大会の)前後4～5日，休日を含むとはいえ約10人ずつが会社を休み遠征するということはなかなか困難なことであるから，いっそ地方予選を強化して，比例代表制にしてはどうか」など，現在と変わることのない状況があるのが興味深い。今昔を問わず，セーラーが休日をとるには苦労が断えないようである。

パワーボートの輸出

パワーボートの話題も一席。

国産のパワーボートが大量に輸出されたという記録があるのは昭和31年のこと。

14ftと18ftのアウトボート用のオープン・クルーザーと，20ftのキャビン・クルーザーが(すべてベニヤ製)，アメリカに向けて数十隻輸出されている。

この年はNORCが発足して2年目。セールボートよりも一足お先にパワーボートの世界が，高度成長の先べんをつけて活発化してきた時期でもある。

鳥羽パールレースと泊地問題

今年も日本最大のレースである鳥羽パールレースが7月29日㈮に鳥羽港外をスタートしようとしている。

第24回を迎えるNORCの最も長い伝統のあるこのレースに，今年は大きな波風がスタート前に立った。それはスタート地である鳥羽市漁協連絡協議会からの文章であった。以下そのやりとりのあった正文および当時の新聞記事の抜粋を載せる。

この一連の泊地の文章は現在，我々全国のヨットマンの置かれている立場をよく表しているものと思われる。この文章を読まれたあと，ぜひとも読者諸氏よりのご意見を賜りたい。

① 6月21日，鳥羽市漁協連絡協議会会長下村登氏より第24回鳥羽パール実行委員長市川勇氏への“反対文”

第24回鳥羽パールレースの開催反対について

今年も7月29日にパールレースと称するヨット競技が菅島東側海域を出発点として行われる予定と聞くが，同海域は菅島漁業協同組合の共同漁業権漁場であり，過去において何回か菅島，石鏡漁協の所属漁船の刺網・底魚かご等の標識が切断されるという免許漁業に対する重大な妨害行為があった。また同海域は，天然・人工の魚礁が点在し，一本釣の好漁場であり，正当な漁業に大きな妨げとなってきた。釣をしている漁船の碇綱にかかったヨットが碇綱をナイフで切って逃げたこともあった。漁業法により物権と見なされている漁業権は財産権であり，当然妨害排除・予防の請求権を有しているし，正当な漁業に対する妨害は生活権の侵害でもあり，器物破損の罪を侵すヨットも多い。

我々鳥羽市漁業者は，20数年にわたり隠忍を重ねてきたが，もはやこの愚挙を黙認しがたく，ここに第24回鳥羽パールレース開催に対して断固反対することを鳥羽市漁協連絡協議会で決意した。万一強行するならば我々は実力をもってこれを阻止することを通告する。

② これと前後して，6月23日と26日に，中日，毎日，中読の各新聞社により次のような記事が出された。

＊

6月23日　中日

『パールレースやめて　鳥羽の漁協が反対通告

〔鳥羽〕三重県鳥羽市から神奈川県三浦市までの外洋の帆走を競う「第24回鳥羽パールレース」（日本外洋帆走協会主催）は7月29日に行われる予定だが，スタート地点の鳥羽市漁協連絡協議会（下村登会長・十六漁協組加入）は22日「ヨットレースは操業の支障になる」として，レースに反対の態度を決め，レースの中止を求めた通告書を日本外洋帆走協会(本部・東京)と同協会東海支部(名古屋市中区丸の内)に送付した。』

＊

6月23日　毎日

『漁場荒らすヨットレース「反対」　鳥羽の漁協連

ことし24回目を迎え，来月29日に行われる予定のヨットの「鳥羽パール・レース」（日本外洋帆走協会主催）に，鳥羽市漁協連絡協議会（下村登会長，十六漁協組）が，21日付で「漁場を荒らすレースの開催に反対する」と，厳しい内容の通告書を突き付けた。

通告書は「レースの出発海域は，菅島漁協組の共同漁業権漁場。過去に何回か漁船の刺し網，底魚かごなどの標識が切断され，漁業への妨害があった。操業中の漁船のイカリ綱にかかったヨットが，綱をナイフで切って逃げたこともあった。漁業に対する妨害は，生活権の侵害であり，器物破損の罪を犯すヨットも多い」と，漁民の怒りをぶつけている。

これに対し，日本外洋帆走協会東海支部，小林義彦支部長は「現地にお邪魔し，おわびと協力をお願いする。マナーは教育しているのですが…」と話していた。』

＊

6月23日　中読

『鳥羽漁民は「迷惑の海」　パールレース中止せよ

「漁場が荒れる」実力阻止も

わが国の外洋ヨットレースの“草分け”で，今なお参加艇が最も多い鳥羽パールレースが今年も来月29日開かれるのを前に，スタート点となる鳥羽市の漁協連絡協議会（下村登会長，十六漁協組加盟）が，開催反対を決議し，22日までに主催の日本外洋帆走協会（会長・石原慎太郎衆院議員）をはじめ関係団体に中止要請書を送った。「レースのたびに漁網などが荒され，これ以上黙視できない」というのが理由で，強行するなら実力阻止も辞さないとしている。

鳥羽パールレースは，鳥羽市菅島沖をスタート点とし，神奈川県三浦半島の小網代湾ゴールの約280キロを二日がかりで帆走する。毎年，100艇を超す参加があり，今年も約130艇が参加する予定。

ところが，さる20日開かれた同漁連協議会で「菅島東側海域で過去何回となく刺し網，底魚かごなどの標識が切断された」などとレースによる被害が次々に報

告され，「漁業法で認められた漁業権は財産権であり，これに対する妨害は生活権の侵害」として，反対決議文が採択された。』

*

6月26日　中日

『パールレースに“順風”　鳥羽　帆走協が謝罪し実施へ

〔鳥羽〕「ヨットレースは漁業の妨げになる」と，三重県鳥羽市の漁協連絡協議会（下村登会長・十六漁協組加盟）は7月29日開催予定の第24回鳥羽パールレースに反対することを決め，去る22日主催者の日本外洋帆走協会（石原慎太郎会長）に，レースの中止を求めた通告書を送っていたが，25日同帆走協会東海支部の小林義彦支部長らが鳥羽市を訪れ，下村会長と話し合った結果，レースは予定通り行われることになった。

この日の話し合いには，主催者側から小林支部長と同レースの実行委員長を務める市川勇同支部長のほか，同レースを支援している鳥羽市観光協会の中村幸昭会長が出席した。

小林支部長がこれまで地元の漁協組に事前に開催通知をせずにレース開催していたことについて謝罪した後「今後は各漁協組とも事前によく話し合って実施したい」と了承を求めた。

これに対し，下村会長は「もともと漁業者の立場からはヨットやモーターボートは歓迎しない。しかし，事前に開催通知をしてもらい，漁業者の要望を聞き入れてもらったうえで実施するならあえて反対しない」との意向を述べた。』

③　スタートの担当であるNORC東海支部は早速会議を開き6月28日，次のような“お願い文”を下村会長宛に発送した。

お　願　い

貴鳥羽市漁協連絡協議会から突然第24回鳥羽パールレース開催反対についての通告をいただき正直困惑致しております。

私どもの協会は運輸大臣の認可により，社団法人日本外洋帆走協会として誕生して以来，公益法人として「外洋帆走に関し，調査研究，航海仕法の向上及び強靱な精神力の養成並びに舟艇の安全性の確保及び性能の技術的改善等を図るとともに，国内的又は国際的外洋レースを行い，もって海事思想の啓発，高揚に寄与すること」を目的として活動しております。

現在，登録外洋帆走艇1,100隻，会員約3,500名を擁しております。

当鳥羽パールレースは，昭和35年当協会東海支部の発足を契機として，運輸省主催の「海の旬間」行事の一環として第1回を開催し，以来地元の暖かい御理解を得て，当協会の最も伝統と権威のあるレースとして成長して来たものと思っております。

現在，運輸省・鳥羽市・鳥羽市観光協会より後援をいただき，近年では100艇を超える参加艇に至っております。

昭和50年より施行された「三重県モーターボート及びヨット事故防止条例」も第16回以後毎回パンフレットに投載し，参加艇に注意を促しており我々主催者といたしましては，その都度参加者にルール・マナーを徹底してきたつもりですが，過去には苦情も聞いたこともありました。

しかし，ここ5，6年選手の態度とマナーもよくなったと自負していた矢先，今回貴鳥羽市漁協連絡協議会から突然の通告をいただきましたが，我々執行部の眼の届かない部分で，もし貴鳥羽漁業関係各位にご迷惑をおかけいたした事実がありましたら，改めてお詫び申し上げます。

今後，参加艇には再度事故が発生しないよう充分指導徹底強化し安全航行に努力していきたいと思います。

何分，参加艇が増え指導が行き届かないこともあるかと思いますが今後はお気付きの点がありましたら率直にご指摘いただき，そしてこの伝統ある鳥羽パールレースが存続するようご理解を頂きたく，書面をもってお願い申し上げます。

④　その後，鳥羽市および観光協会等の協力をえて話し合いの結果，次のような文章が7月7日下村会長より小林東海支部長と市川実行委員長に出された。

鳥羽パールレース開催について

来る7月29日予定されている第24回鳥羽パールレース開催に当り，過去，表沙汰にはしなかったが漁業に支障，被害を及ぼす等漁民に背を向ける行為のあったことは遺憾である。

今後このような行為の絶無のため主催関係者において参加艇者への強力な指導徹底とその実行方を強く要望するとともに万一事故発生のときは，法規に基づく責任所在を明確にいたされたい。

また，今後レース開催にあたっては関係漁業協同組合と十分なる事前協議をいたされたい。

以上の事項確約のうえ本年のレース関催については止むを得ぬものと認める。

これによって一応今年のレース開催は可能となった。なお，鳥羽市実行委員長（鳥羽市観光協会会長）中村幸昭氏より次のような歓迎文をいただいている。

第24回鳥羽パールレースを歓迎して

長かった断続的な梅雨に別れを告げ，碧い海に白い積乱雲が現われると，本格的な夏を迎える。今年は，パールレースも24回を数え，やがて四分の一世紀となる。

最初の参加艇はわずか4隻だったのが，本年は史上最高の130余隻の予定と聞き，地元から感謝を申し上げたい。

さて，今回はレース開催にあたりハプニングがあったことを皆様も御承知のことと思います。この点についての地元の代表の一人として十分なる御理解を得たいと思っております。

これは去る6月21日，鳥羽市漁協連絡協議会（16漁協組加盟，下村登会長）から，突然NORC東海支部と本部にレース開催反対の文書が届いたのである。

この理由は，過去に何回か管島，石鏡漁協の所属漁船の刺網，底魚かご等の標識が切断されるという免許漁業に対する重大な妨害行為があったり，また，同域は，天然・人工の魚礁が点在し，一本釣の好漁場であり，正当な漁業に大きな妨げとなってきたという理由だ。

これは，生活権の侵害であって開催に反対し，万一強行する際は実力をもってこれを阻止するという厳しい通告であった。このことは，新聞やテレビで大きく報道され，皆様も驚かれたことと思う。しかし地元の観光協会も全く寝耳に水で驚き，事態の収拾に取り組むこととなった。

私は海は国民すべての共通の財産であり，誇り高きヨットマンの海の男として守らねばならぬマナーやルールと，生活の糧を海の幸に求める漁民の両方の立場を率直に真剣に考えて，両者のトラブルを微力ながら円満に解決すべく努力をしたつもりである。

観光協会として仲介の労をとり，両者の誠意ある話し合いの結果，幸いにも漁協代表の下村会長を始め，各組合長も今後漁業者にかかる迷惑を絶対にかけぬことや，開催にあたっては事前に協議をすることを条件に，心よく御理解を頂き，6月25日，円満なる合意に達し，予定通りレース開催の運びとなったことは誠に喜ばしい限りである。この間，小林東海支部長と市川実行委員長には特に心労をわずらわしたが，立派にその橋渡し役を果たされたこともあわせて御報告したい。

「雨降って地固まる」の例えどおり，この教訓を契機としてNORCと漁協を始め地元市民との一層の緊密な心の連携を保っていきたいと願っている。

今回のレースも，フェアでスポーツマンらしく全艇がつつがなく航海してゴールインされることを心からお祈りして歓迎の挨拶といたします。

NORCでは7月8日㈮1830よりNORC 10Fにて鳥羽パールレースの連絡会議が行われた。この席上，市川実行委員長より参加各艇に上記①～④までの実質経過の報告と各艇に対しくれぐれも漁具等漁業者に迷惑をかけないよう注意がなされた。

一方，フィニッシュ側の関東支部では今年も昨年並の泊地の確保にと，レース委員長平野喜美夫氏と歌田事務局長が7月6日㈬に神奈川県東部漁港事務所と小網代漁協へ鳥羽パールレースのごあいさつに伺う。

NORCより東部漁港事務所に提出する文章は次の通りである。

誓　約　書　　昭和58年7月5日

当協会の主催する第24回鳥羽パールレースに参加する艇のうち，関東水域以外の艇の，レース開催以前から終了後の乗員の休養，艇体の補修・艤装ならびに食糧・燃料の補給が必要であるため別紙記載のヨットを昭和58年7月30日より昭和58年8月5日までの期間，油壺湾特別避難泊地内に臨時停係泊することについて，次のことを厳守することを誓約いたします。

1．昭和58年8月6日までに当該ヨットを当社団法人日本外洋帆走協会の責任において，必らず三崎漁港区域外へ移動すること。
2．自主的に移動しない場合は，貴事務所において強制移動することに異議を申し立てないこと。
　この場合移動に要する費用および保管料（陸置きも含む）については，当社団法人日本外洋帆走協会が全額負担すること。
3．上記1．の強制移動に際し，故意または重大な過失によるもの以外は損害賠償は請求しないこと。
4．このたびの避難泊地への臨時停係泊に際し，貴事務所による強制移動がなされるような不詳事が生じた場合には，以後当社団法人日本外洋帆走協会として当該泊地の利用は一切しないこと。
5．臨時停係泊に際しての管理については三崎マリーン株式会社に委託をし，避難泊地としての本来の目的に支障をきたさないこととする。
6．臨時停係泊の利用期限については当該艇ヨットの申出期間とする。

航路等目的外利用許可申請書　　58年7月5日

次のとおり航路等の目的外利用の許可を受けたいので，申請します。

利用の場所	油壺特別泊地					
利用の目的	鳥羽パールレース後の帰航に必要な食糧、燃料及び乗員の補給の為					
利用の期間	58年7月30日から 58年8月5日まで		利用の時間	時　分から 時　分まで		
船名等	ふりがな 船名		船舶の種類		総トン数	トン

注：船名等の欄は，船舶により航路等の目的外利用をする場合に記入すること。（別紙記載）

避難泊地に停係泊を希望するヨットの管理責任に関する証　　昭和58年7月5日

油壺湾避難泊地に貴事務所の許可を得て，ヨットを停係泊するに当り，貴事務所の指示事項を厳守すると

ともに，当該ヨットの管理について，次のとおり当社団法人日本外洋帆走協会が全責任を負うことを証します。

1．停係泊を希望するヨットに関する事項

(1) 期　間

昭和58年7月30日から昭和58年8月5日まで。

(2) 事　由

当協会主催第24回鳥羽パールレースに参加の関東水域以外の参加艇が，長期間に亘るシリーズ・レースによるホームポートからの毎週の廻航が不可能のためと，乗組員の休養と艇体の補修ならびに食糧の積込のため。

(3) ヨットの所有者

詳細別紙

2．管理責任に関する事項

(1) 管理の方法等

当該ヨットは，当社団法人日本外洋帆走協会が漁港の秩序を乱さないよう留意のうえ，善良に管理します。

(2) 期間満了後の処置

当該ヨットは，所属ハーバーへ自主的に移動することとするが，万一，居座りを続けることがあった場合には，当社団法人日本外洋帆走協会の責任において，三崎漁港区域外へ移動します。

(3) 経費の負担

停係泊のための泊地利用料，強制移動等の諸経費については，当社団法人日本外洋帆走協会が全額負担します。

(4) 県の指示事項に対する措置

貴事務所より漁港としての秩序を維持するため，当該ヨットの移動その他必要な措置を命じられた場合は，すみやかに指示事項に対する処置を講ずることを確約いたします。

また，NORCから小網代漁協と㈱三崎マリーンにも次のような文書を提出している。

油壺港特別避難泊地内臨時停係泊について（お願い）

当協会の主催する第24回鳥羽パール・レースに参加する艇のうち，関東水域以外の艇の，レース開催以前また終了後の乗員の休養，艇体の補修・艤装ならびに食糧・燃料の補給が必要であるため別紙記載のヨットを昭和58年7月30日より昭和58年8月5日までの期間，油壺湾特別避難泊地に臨時停係泊をいたしたく，ご承諾くださいますようお願い申し上げます。

なお，臨時停係泊利用にあたっては，次のことを誓約いたします。

1．臨時停係泊をするにあたり，漁船ならびに漁業の妨げにならないよう公益法人として充分自覚し，海事諸法規を遵守し，他の船舶の航行，安全に留意いたします。

2．臨時停係泊するにあたり，神奈川県東部漁港事務所の管理下にゆだね，全てその指示に従うものとします。

3．臨時停係泊中に発生した事故，不詳事についての責任は全て当協会にあるものとします。

一般に“漁業権”とか“漁港”とか“聖域”視されていることに深入りするつもりはありませんが，ご意見があればお伺いします。

ご意見の宛先は下記の通りです。

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル内
社団法人日本外洋帆走協会
電話番号 (03)504-1911～4　編集委員会

昭和58年6月11・12日

熊野レース成績表

クラス	艇名	セール№	艇種	艇長	乗員数	TCF	所要時間	修正時間	総合順位
1	MARGE	2388	DOU42	柴田邦敏	12	0.8310	13h27m 44s	11h10m 23s	3
	VIND 7	2558	DOU43	青山　真	7	0.8345	13 36 45	11 21 34	6
	NACHI Ⅷ	2312	DOU42	二村昭治	9	0.8310	14 44 50	12 15 17	11
2	CARERRA	2210	HOL41	岩田一成	8	0.8230	14 37 58	12 02 33	9
	美濃	2080	FAR110	林　隆則	5	0.8177	15 56 51	13 02 24	12
3	朝鳥	2477	DUB37	加藤好憲	5	0.7863	14 19 04	11 15 29	4
4	MARK	2634	DOU34	河辺丈士	6	0.7530	DNF		
	SWEET BRONDY Ⅱ	3188	YOK32	八木　宏	6	0.7406	14 59 19	11 06 02	2
	桃太郎	3121	KIH34	都築勝利	6	0.7560	15 01 12	11 21 18	5
	うずしお Ⅱ	2870	HG33	岡山　滋	5	0.7580	DNF		
5	RARA X	3037	YOK31	岩瀬洋二	6	0.7290	15 46 34	11 30 02	7
	長良	3022	KIH30R&C	矢野敏邦	5	0.7258	15 13 25	11 02 57	1
	OCEANID EX	2765	NAK295	吉田貴彦	5	0.7280	15 48 47	11 30 42	8
	HELIOS	1190	PIO10	宮崎順吉	6	0.7247	16 51 53	12 13 19	10

中古艇のつぶやき

玄海支部広報　片倉静江

私は〈カラコルム2世号〉(DOU 30)です。いつも流行遅れの帽子を目深にかぶり，幼稚園児のお遊ぎ服のような紺のヤッケを着てハーバー内を歩き回っているのが私のオーナーで，毎週土曜日，私をピッカピカに磨かないと，次の一週間，落ち着いて仕事が出来ないという病的性格の方です。パラノイヤ？　私，英語駄目なんです。オーナーの帆走技術なんて聞いて下さいな。進水以来3年も経つているのに，未だに私のポテンシャルが引き出せないんですよ。私が教えたいくらいですが，私はウルドー語しかしゃべれなくて。それでもNORC玄海支部月例レースにはかかさず出場し，本部船は，いつもドベスタートの私のスターンを心配そうに見つめ(H！)，フィニッシュした時のコミッティーの野郎どものホッとした表情を見るのが楽しみだそうです。(これ建前)

ここ2年余り，私は寂しくて仕方がありません。バリバリのレーサー艇でない私のようなヨットが，全然出場しなくなったからです。もちろん，レースと名がつく以上，上位に入りたい，負けたくない，と思うのは当たり前でしょう。そのためには，毎年新しいセールを買うか，新艇にするか，ベテランと言われる人に乗って頂かざるを得ないでしょう。そのベテラン達は，当然新艇か，もしくは精鋭と思われるヨットにしか乗りませんよねえ。〈カラコルム〉なんて絶対来ませんから。ハイ。しかし，私のオーナーを見て下さいな？成績がどうあろうと，チットモ気にせず，素人ばかりで毎月レースに出場しているんざんすよ。(玄人がいましたっけ？)オーナーが言ってました。「男って可愛いわ。あいつに負けたからもうレースなんか出るものかとか，新艇には，どうせかなわないからレースはやめたとか……。〈カラコルム〉に抜かれるとすぐリタイヤーしちゃうのよ。カワユイ！」。私ぐらいでしょう，今だかって一桁の順位に入ったことがない艇は。アアソレナノニ，ソレナノニ，毎月大枚300円払って出場しているのです。何故って？　いざという時に役に立つと思っているからですよ。(これ本音)。どなたかの本にもありましたね，荒天時でのセール交換，または素早い動作は，時々レースに出場しているだけで慣れてくるって。

3年前のお正月，疾風さんにあったことがありましてね，幸にも漁港内にもやっていた時でしたが，怖い方ですね。夕方，西の空に真黒な帯状の雲が横たわり，定規で線を引いたように下の部分は異様に赤っぽく，そのうちに，ピカッと何かが光り，何かしら？と思ったのも束の間，いきなり，全くいきなりいらっしゃったんですよ。「おう！　カラコ！　俺を知っとうや？」ですって。荒れましてね，一晩中まんじりともせず夜を明かし，翌朝びっくり！　どの漁船の大漁旗も，布切れ一片になるまで無残に引き裂かれているんですもの。三浦綾子氏の「海嶺」にも，疾風さんに意地悪され，漂流しはじめ，北米海岸に流れつく漁師達の話が出ていたそうですが，港内でさえあの威力，怖い方ですね。それからですよ，〈カラコルム〉がレースに出るようになったのは。だってそうでしょう？　「今日は大荒れでーす！　お稽古しましょう！」と出港します？レース日は前もって決められていますから，ベタ凪，荒天に関係なくやっちゃいますよね？　「大嵐，皆で走れば怖くない」そうですとも。私なんかずっとドベ専門なんです。おそらく本部船はウンザリしているでしょうね。私が出場しなければ，粉雪の舞う海上でじっ

イラスト：片倉静江

と私を待つこともなく早く家に帰れますもの。いつかの沖の島レースの時なんか，本部船のバッテリーがあがって，私が引っ張って帰ったくらいです。悪いとは思っていますよ。え？　ドベ，気にならないかって？仕方がないんです。うちのオーナーはすごく憶病で，皆がワンポンのNO 3なら，こちらはツーポンで出る人です。荒天に強いといわれている私としては，一寸悔しいんですが，無事故で帰港することをモットーにしているんです，あの方は。また，ドベを気にして私がレースに出なくなって御覧なさいな？　次のドベ役がやめる，その次もやめる，そして「誰も居なくなった」になるじゃありませんか？　ある意味で私は，玄海支部の財政を支えているようなものですよ。（支部長！一寸言い過ぎですね？）

仲間が少なくなって寂しい思いをしているところへ，今度は5月から係留費の値上がり，嫌ですねえ。5割増しだの6割増しだのの怪情報におびえていたオーナーも，2割弱だったので，まあまあ胸を撫で下ろしていましたっけ。しかしこの調子で今後もホイホイ値上げされたのではたまりません。ひとつかみの，ある一部の人達のためのハーバーにならないことを願うのみです。

どうです？　私とBB賞を争いませんか？　湾内ウロチョロレースでは中古艇に無理？　そうですねえ，それでなくても国道202号線の数珠つなぎの車を見ながらでは，海のロマンも一寸……。国鉄筑肥線のゴトゴトを聞いて，急に現実に戻されたり，ゴミ処理場の煙突の煙を見て，風が変わった！　タック用意ですって？　え？　話したいことがある？　オーナーに伝えておきます。どなたかのキープがありましたから，それでも飲みながら話し合って下さいな。

さてと，つれづれなるままに，一句ひねりますが……。

〈有金を　はたいて買いし　このラフト
役にも立たぬ　無事故　めでたき〉

（私，ヨットになる前は，もとの木網狂句会特別会員でした。冴えませんねえ，この一句）

NORC玄海支部博多フリート'83年前期ポイントレース成績表

艇名	艇種	第1回		第2回		第3回		第4回①		第4回②		カリラン		室津		給合	総合
		順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	得点	順位
玄祐	DOU 42	1	30	6	24	4	26	1	30	—	—	17	26	10	40	176	4
ジグザグ	FAR38	13	17	—	—	—	—	—	—	—	—	29	2	—	—	19	25
レディK	NAK30	4	26	10	20	5	25	6	24	1	30	15	30	1	60	215	②
トロピカーナ	YOK30	3	27	1	30	3	27	13	17	11	19	6	48	3	54	222	①
玄鳥EX	ED30	5	25	7	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	19
ゲッタウエイ	J 24	4	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	23
鳴海屋丸	YA30	8	22	—	—	10	20	10	20	9	21	24	12	—	—	95	8
マンタ	J 24	6	24	4	26	—	—	5	25	2	28	—	—	—	—	103	7
Dr.ヒロ	ED30	10	20	13	17	9	21	4	26	9	21	7	46	2	56	207	③
ポラリス	YA33	12	18	9	21	8	22	—	—	—	—	14	32	—	—	93	10
アポロニア	J 24	9	21	3	27	—	—	9	21	5	25	—	—	—	—	94	9
カピテーヌ	VDF 9	7	23	14	16	7	23	—	—	13	17	13	34	—	—	113	6
ホンキートンク	J 24	—	—	2	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	22
アルフィ	J 24	—	—	5	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	24
小梅	J 24	—	—	8	22	—	—	8	22	8	22	—	—	—	—	66	14
ホットスパー	J 24	—	—	12	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	26
ピクニック	YA26P	—	—	11	19	—	—	14	16	—	—	11	38	—	—	73	13
アリアケ	J 24	—	—	15	15	—	—	12	18	12	18	18	24	—	—	75	12
カラコルム	DOU30	—	—	16	14	12	18	—	—	—	—	27	6	—	—	38	20
マリエ	VDS41	—	—	—	—	1	30	3	27	7	23	8	44	9	42	166	5
山笠	YA30	—	—	—	—	—	—	11	19	6	24	22	16	—	—	59	16
サクラ	YA36	—	—	—	—	6	24	—	—	—	—	1	60	—	—	84	11
レディバード	DOU30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	54	—	—	54	18
シャチ	HOL25	—	—	RET	1	11	19	—	—	—	—	9	42	—	—	62	15
カムカム	YA26P	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	56	—	—	56	17
海豹	SP27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	36	—	—	36	21
畔奈	BW30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	DNF	2	—	—	2	27

後期ポイントレース・レース委員長は、トロピカーナ（佐藤克彦氏）になりました。後期レースも，奮ってご参加下さい。また，その他のフリートの成績表は，年間報告させていただきます。（玄海支部広報）

スタート：58年7月16日1020

第10回江ノ島～清水レース成績表

帆走委員長　柴田邦敏

クラス順位		セール番号	艇名	石廊埼回航	着順	所要時間	TCF	修正時間（秒）	総合順位
	4	2112	FUJI III	22：20	2	17：05：40	0.8575	52770	10
I	2	2400	ISSUN BOSHI	22：20	3	17：07：13	0.8123	50064	6
〃	3	2455	MARGE	22：04	1	17：00：40	0.8301	50835	8
III									
	5	2035	CLARISSA III	00：45	13	20：32：31	0.7796	57652	17
	1	3003	TSUBAKURO	22：40	6	17：29：47	0.7709	48556	5
	3	1900	TAPPI	22：56	8	18：00：05	0.7437	48195	③
	4	1909	DANDE LION	22：50	5	17：27：24	0.7689	48320	4
	5	2640	SEIKAIHA	23：25	10	18：29：43	0.7580	50469	7
IV	2	2857	HAKUGEI III	22：50	7	17：32：21	0.7580	47860	②
	6	2862	OHMIZUNAGIDORI	23：51	9	18：27：42	0.7670	50976	9
	1	3050	BLUE NOTE	22：30	4	17：10：20	0.7620	47106	①
		3083	SONN BLUME			D.N.F.	0.7499		
	7	2463	SANPAGUITA	01：45	14	20：49：13	0.7600	56965	16
	7	1808	HACHIJO III	04：40	20	25：26：49	0.7193	65894	19
		1910	SERABI III			D.N.S.	0.7280		
	6	2182	KERONIA	03：10	17	22：21：48	0.7248	58352	18
		2240	WANDERER III			D.N.F.	0.7258		
V	8	2677	GREAT PEOPLE	02：15	19	25：20：10	0.7290	66492	20
〃	1	2963	OHKA	01：20	11	20：15：44	0.7258	52942	11
VI	4	3059	MAYU	02：45	16	21：58：23	0.7161	56693	14
	3	3087	POU	01：25	12	20：23：46	0.7333	53843	13
		3169	SIMOUN V			D.N.S.	0.7343		
		1849	LIMBO			D.N.S.	0.6890		
	5	2167	TRACER	03：00		22：45：54	0.6947	56933	15
	2	2260	RODEM V	02：00		21：58：23	0.6901	53032	12

賞……JORクラス　総合賞（I～VI）1　位　駿河湾支部長杯
〃　〃　1～3位　ウィニング・フラッグおよびプレート
〃　グループ賞
クラスI～III 1　位　静岡県知事杯
〃　〃　IV　1　位　清水市長杯
〃　〃　V　1　位　藤沢市長杯
〃　〃　VI　1　位　蛇　杯
〃　クラス賞　入賞艇　サケカップ
特別賞　静岡県所属艇1位　静岡新聞社杯

15マイルレース成績表

レース委員長　藤井勇造

クラス	艇名	TCF	15Mレース 着順	所要時間	修正秒	修正順
I	YOU V	.7610	11	4:16:34	11.715	3
	KUMBHIRA	.7530	9	4:14:51	11.514	2
	SUEKO	.7620	6	4:07:24	11.311	1
II	TRY ANGLE II	.7343	10	4:14:51	11.228	8
	TINKLE 2	.7343	8	4:13:15	11.158	7
	ひよっとこ 3	.7343	3	4:02:27	10.682	3
	HAYATE IV	.7343	12	4:20:11	11.463	10
	めるへん	.7258	13	4:21:42	11.397	9
	飛竜	.7343	1	3:56:56	10.439	1
	流星	.7333	7	4:11:49	11.079	6
	PENEROPE II	.7343	4	4:02:49	10.698	5
	FIDELIA	.7343	2	3:57:14	10.452	2
	続風小僧	.7258	5	4:05:06	10.674	4
III	R-35	.6878	14	4:29:30	11.122	1

06／19　NNE　3m～4m／sec

トランスパシフィックレース速報

総合順位	クラス順位
1 BRAVURA	CLASS A
2 GREAT FUN, MAJORITY	1 OAXACA
3 SKYSAIL	2 WHISTLEWIND
4 ABALIA TOO,	3 SAMURAI
5 TOMAHAWK	CLASS B
6 CELERITY, MAJORITY	1 GREAT FUN, MAJORITY
7 MONTGOMERY STREET	2 TOMAHAWK
8 WINDSOME GOLD	3 JUMPIN' JACK FLASH
9 OAXACA	CLASS C
10 JEST	1 BRAVURA
	2 MARISHITEN (JAPAN)
	3 TIMBERWOLF
	CLASS D
	1 SKYSAIL
	2 LABALIA TOO
	3 CELERITY, MAJORITY

船舶振興会補助事業

THE ADMIRAL'S CUP

エントリー速報

アドミラルズ・カップも今年で14回目を迎えます。日本チームは過去において，1977年と1979年にチャレンジしてまいりました。今年も〈TOGO Ⅶ〉，〈FORMIDABLE〉，〈FLIRT OF PAGET〉の3隻が日本の代表チームに決まり，7月27日～8月6日スタートのファーストネットレースまでの5レースを戦います。

これに先だって，さる7月3日(日)，関西ヨットクラブにおいて，秋田，大儀見両副会長出席のもと，結団式と壮行会が催されました。日本チームの健闘を見守ってゆきたいと思います。"日本チーム頑張れ"

意気高まる壮行会風景

各国の出場予定チーム

AUSTRALIA

Yachts	BONDI TRAM	HITCHHIKER	ONCE MORE DEAR FRIENDS
Owner	D. O'Neil	P. Briggs	P. Kurts
Designer	Frers	Frers	Dubois
Rating	31.6	31.7	30.3
Sail No.	KA 806	KA 303	KA 3000
Rig	Sloop	Masthead	3/4 Sloop
Hull Colour	Silver	White/Red	Pale Blue
Year launched	1982	1981	1980

AUSTRIA (AUSTRIA have nominated the following yacht)

Sail No.	Name of Yacht	Rating
G 89	CONTAINER	32.7
G 25	ESPADA	30.0
G 405	CHANPAGNE	30.0

BELGUIM

Yachts	MARINER	BLACK LION	INCISIF Ⅲ
Owner	F. Van Nuffel	F. C. M. Van Leeuwen	A. Lousse
Designer	V/D Stadt & Prtnrs	Peterson	Peterson
Rating	32.7	30.0	30.0
Sail No.	B 750	H 2783	B 752
Rig	Sloop	Sloop	Sloop
Hull Colour	Red	Red	White
Year launched	1983	1979	1979

BRITAIN

Yachts	BLACK TOP	DRAGON	INDULGENCE
Owner	(Dixon J. Atkinson)	Mr. & Mrs. B. Saffery Cooper	Graham Walker
Designer	Stephen Jones	Dubois	Dubois
Rating	30.4	30.4	32.7
Sail No.	K 2529	K 511	£959
Rig	3/4 Sloop	3/4 Sloop	Sloop
Hull Colour	Blue	White	White
Year launched	1983	1981	1983

CANADA

Yachts	AMAZING GRACE Ⅵ	CHARISMA Ⅴ	MAGISTRI
Owner	R. A. Herron	M. R. Baxter	P. Farlinger
Designer	C & C Yachts	C & C Yachts	C & C Custom
Rating	34.1	31.8	30.1
Sail No.	KC 64110	KC 34675	KC 84007
Rig	Sloop	Sloop	Sloop
Hull Colour	Red/White stripe	Red	Blue
Year launched	1980		1983

FINLAND (Challenge from Finland withdrawn 4th July 1983)

FRANCE

Yachts	DIVA	PASSION	OSSIAN
Owner	Laherrere(B. Moureau)	Forgeot(J. L. Fabry)	P. Ratzel
Designer	Joubert/Nivett	Joubert/Nivett	Frers
Rating	30.5	32.0	32.4
Sail No.	F 83	F 9000	F 9031
Rig	7/8 Sloop	Sloop	Masthead
Hull Colour	Blue	Dark Red	Blue
Year launched	1983	1982	

GERMANY

Yachts	PINTA	OUTSIDER	SABINA
Owner	W. Illbruck	T. Hansen	H. Noack
Designer	Judel/Vrolijk	Judel/Vrolijk	De Ridder
Rating	32.9	30.0	30.0
Sail No.	G 217	G 2929	G 2882
Rig	Fractional	Fractional	7/8 Sloop
Hull Colour	White	Grey	Grey/Red
Year launched	1983	1981	1981

HOLLAND

Yachts	PRO-MOTION	BIERKAAI	CAIMAN
Owner	J. L. Dolk	H. Klunder	G. Jeelof
Designer	Dubois	Frers	Peterson
Rating	33.8	32.6	33.0
Sail No.	H 96	H 13	H 297
Rig	Sloop	Masthead	Sloop
Hull Colour	Blue	Grey	Red
Year launched	1983	1983	1981

IRELAND

Yachts	MOONDUSTER	JUSTINE Ⅳ	STORMBIRD
Owner	D. N. Doyle	F. Woods	C. Foley
Designer	Frers	Castro	Jones
Rating	40.0	30.0	30.0
Sail No.	IR 399	IR 393	IR 432
Rig	Sloop	7/8 Sloop	3/4 Sloop
Hull Colour	Varnish	White	White/Blue stripe
Year launched	1981	1983	1981

ITARY

Yachts	ALMAGORES	BRAVA	PRIMADONNA
Owner	G. Borromeo	P. Landolfi	G. Bassi
Designer	Peterson	Vallicelli	Vallicelli
Rating	32.9	31.7	31.7
Sail No.	I 9310	I 9100	I 9382
Rig	Sloop	Sloop	Sloop
Hull Colour	Blue/White stripe	Blue	Blue
Year launched			

JAPAN

Yachts	FLIRT OF PAGET	FORMIDABLE	TOGO Ⅶ
Owner	(N. O. R. C.)	(N. O. R. C.)	Dr. T. Yamada
Designer	Holland	Dubois	Holland
Rating	30.1	33.8	30.5
Sail No.	KB 5	H 27	
Rig	Sloop	Sloop	Fractional
Hull Colour	Varnish	Red/White	Dk Blue/White stripe
Year launched	1980	1983	1981

NEW ZEALAND

Yachts	SHOCKWAVE	LADY BE	SWUZZLEBUBBLE Ⅳ
Owner	N. A. Crichton	(P. Blake)	(I. Gibbs)
Designer	Frers	Frers	Holland
Rating	34.3	35.4	30.6
Sail No.	NZ 5070		KZ 4466
Rig	Masthead	Masthead	Fractional
Hull Colour	Dk Blue	White	White/Green
Year launched	1982	1983	1980

PAPUA NEW GUINEA

Yachts	DI HARD	TOO IMPETUOUS	SURE FOOT
Owner	(J. H. Woodward)	G. R. Lambert	
Designer	Frers	Holland	Norlin
Rating	31.7	32.0	30.3
Sail No.	KP 1	KA 3663	K 8902
Rig	Masthead	Masthead	Fractional
Hull Colour	White	White	Blue
Year launched	1983	1983	1981

SWEDEN

Yachts	CARAT	BLA CARAT	PAPER TIGER
Owner	V. Forss	R. Gustavsson	S. E. Sahlin
Designer	Frers	Frers	Norlin
Rating	40.0	38.9	32.0
Sail No.	S 32444	S 21479	S 9800
Rig	Masthead	Masthead	Masthead
Hull Colour	White	Blue	
Year launched	1982	1979	1982

U. S. A

Yachts	SHENANDOAH	LOCURA	SCARLETT O'HARA
Owner	W. L. Palmer	G. de Guardiola	M. Wingate
Designer	Holland	Soverel	Peterson
Rating	30.2	33.7	33.0
Sail No.	US 67800	US 32331	US 18950
Rig	Sloop	Sloop	Sloop
Hull Colour	Green/White	Cream	White
Year launched	1980	1982	1981

COMPETING CONUTRIES　　THE ADMIRAL'S CUP : Previous entries

	1957	1959	1961	1963	1965	1967	1969	1971	1973	1975	1977	1979	1981
Argentina							0	0	0	0	0	0	
Australia					0	X	0	0	0	0	0	X	0
Austria								0					
Belgium								0	0	0	0	0	0
Bermuda							0	0	0				0
Brazil								0	0	0	0	0	
Britain	X	X	0	X	X	0	0	X	0	X	X	0	X
Canada										0		0	0
Denmark									0				
Finland						0	0		0				
France		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Germany				0	0	0	0	0	X	0	0	0	0
Holland		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hong Kong										0	0	0	0
Ireland					0	0		0	0	0	0	0	0
Italy							0	0	0	0	0	0	0
Japan											0	0	
New Zealand								0		0			0
Norway										0	0		
Poland								0			0	0	
Portugal									0				
Singapore												0	
South Africa								0	0	0			
Spain						0	0			0	0	0	0
Sweden			0	0	0			0		0	0	0	0
Switzerland										0	0	0	0
U.S.A.	0		X	0	0	0	X	0	0	0	0	0	0
Totals	2	3	5	6	8	9	11	17	16	19	19	19	16

WINNING TEAMS X

1957	1961	1965	1969	1973	1977	1981
Myth of Malham	Windrose	Quiver IV	Red Rooster	Saudade	Moonshine	Dragon
Uomie	Figaro	Noryema IV	Carina	Carina III	Yeoman XX	Victory of Burnham
Jocastâ	Cyane	Firebrand	Palawan	Rubin	Marionette	Yeoman XXIII

1959	1963	1967	1971	1975	1979
Griffin II	Clarion of Wight	Mercedes III	Prospect of Whitby	Noryema	Police Car
Ramrod	Outlaw	Balandra	Morning Cloud	Yeoman XX	Impetuous
Myth of Malham	Noryema III	Caprice of Huon	Cervantes IV	Battlecry	Ragamuffin

NORC第24回
鳥羽パールレース記念
Tシャツとタオル

右のような柄の入ったTシャツとタオルを頒布することになりましたので，ご希望の方はNORC事務局までお申し込み下さい。(TシャツはLのみ)

Tシャツ(半そで)：2,000円
タオル：1,000円(3枚1組)　送料別

▼Tシャツ(胸に)

タオル▶

第5回ミニトン全日本選手権 レースの知らせ

●第5回ミニトン全日本選手権大会開催にあたって

日本外洋帆走協会会長
日本ミニトン協会会長　石原慎太郎

ミニトン全日本選手権大会も，本年で第5回を迎え，今年は風光明媚な瀬戸内海に会場をうつし，水軍のゆかりも深い西内海水域でのレースということになりました。今回第5回を盛大に開催出来ますのも，これ偏に関係各位の御協力の賜と日本外洋帆走協会，日本ミニトン協会会長として，まことに喜びにたえません。

近年，レベルレースクラスの活動は，残念ながら低調を極めているといわざるをえませんが，唯一ミニトンクラスだけは地道ながら堅実な活動をつづけており，今回は一つの節目となる第5回ということもあってか，意欲的な艇の進水もあると聞いています。ミニトナー普及へ力強い意欲を感じる次第です。

さて，本大会では第4回にひきつづき参加資格にJORを採用し，TCFによるレースを行うことになりました。これは本来のレベルレースの主旨からは逸脱するものでありますが，ＪＯＲを持つ艇からの強い要望もあり，広い視野からこれらの艇にも全日本選手権大会の門戸を開放することがミニトンクラスの充実につながり，より向上に役立つと信じ，期待します。

今回より多くの艇が参加することにより，第5回大会が成功し，ミニトンクラスの発展の契機となりますよう願って止みません。

日本ミニトン協会松山支部長　中平達子

1979年，第1回ミニトン全日本選手権が，東海で行われてから早くも今年は5回と回を重ねることになりました。ヨットをとりまく近況は，レベルレースの衰退を伝える昨今でありますが，その中においてミニトンクラスのみは，少ない出艇数ながら，活動は健全に推移し，実績を重ねてきました。ここにきてヨットライフの底辺ともいうべきミニトンクラスの根強い人気を垣間みる気がします。

今年は，心気も一新し，西内海というクルーザーの公式レースにとっては，全く未踏の海域でレースを実施することになりました。この海域は，四国のミニカウズともいい，印象に残るレースを体験されることでしょう。

日頃のセーリングテクニックを存分に発揮し，活躍されることを期待して，開催を御案内致します。

●第5回ミニトン全日本選手権レース実施要綱

●主　催　(社)日本外洋帆走協会西内海支部
●担　当　日本ミニトン協会
●主　管　日本ミニトン協会松山支部
●期　間　S.58年10月7日(金)～10月11日(火)
●開催場所　堀江湾を中心とする斉灘（いつきなだ）
●ホームポート　島マリン和気ヨットハーバー
　愛媛県松山市和気町2丁目番外1-1
●適用規則
　A　1980年　NORC外洋レース規則
　B　1983年　ORC特別規則―4
　C　1983年　NORC安全規則-C
　D　1983年　IOR, JOR
　E　1981～1984年　I.Y.R.R
　F　帆走指示書
　G　レース実施要項
●レース日程
　10月7日(金)　搬入受付，インスペクション，出艇申告，艇長会議
　10月8日(土)　①レース（オリンピックコース）
　　②レース（オリンピックコース）
　10月9日(日)　③レース（ショートオフショア）
　10月10日(月)(祭)④レース（オリンピックコース）
　　④レース終了後，
　　⑤レース（ロングオフショア）
　10月11日(火)　⑤レース終了後　表彰式
　なお，ウエルカムパーティーは10月8日(土)夕より
●参加資格
　1．NORC外洋レース規則第4条による参加資格を有すること。ただし艇長を含む乗員数およびエントリー人員は次のとおり。
　　乗員数……3名　エントリー数……6名以内
　2．適用規則B.C.を満たし，'83年IORおよびJORによる有効レーティングを有し，17.4ft以下の艇であること。
　3．日本ミニトン協会の会員艇であること。
　　※入会は出艇申告時でもよい。

入会金5,000円　年会費2,400円

●参加申込

A　申 込 先　日本ミニトン協会松山支部
〒790 松山市南町2丁目5-17
TEL0899(41)3325

B　申込方法　所定の用紙にレース参加料を添えて申込先へ郵送のこと。用紙は請求のこと。

C　申込締切　S.58年9月28日1700

D　レース参加料　30,000円（ただしレース期間4日間の乗員の昼食代を含む）

E　乗員参加料　6,000円

●連 絡 先

申込先に同じ

●そ の 他

詳細はレース実施要項および帆走指示書による。

〈日本丸II世〉・〈海王丸〉船首像制作募金運動

このたび標記の件について，〈日本丸Ⅱ世〉・〈海王丸〉に船首像を贈る運動事務局より協力依頼がありましたのでお知らせします。

趣 意 書

昭和59年9月，運輸省航海訓練所帆船練習船〈日本丸Ⅱ世〉が誕生するを機会に，私共はこの新しい〈日本丸Ⅱ世〉と〈海王丸〉の船首像を寄贈する運動を起こしました。

その手始めとして，昨年7月以降，青少年を中心に全国民の皆様から，この像のデザインを募集してきました。

これにこたえて多数の応募作品をいただきましたが，船主(運輸省)，製作者(東京芸大)，有識者等の御意見を頂き，慎重に選考し，本年4月，〈日本丸Ⅱ世〉，〈海王丸〉の船首像のデザインを決定致しました。

この船首像が，一人でも多くの国民の皆様から祝福をいただき，海国日本の熱意が結晶されたものとして誕生することを切望し，各協力団体の御支援の下に，全国にわたる制作費募金運動を行っております。

この船首像が，日本民族の優しさと凜々しさ，素直さを象徴し，それをへさきに，世界の海をかけめぐる若者を励ますとともに，世界の人々から愛され，国際親善に役立つことができるように，全国の皆様方の暖かい御協力をお願い致します。

◉主催団体　㈶練習船教育後援会　会長　児玉忠康

◉協力団体

㈳海　洋　会　会長　南波佐間豊
㈳全日本船舶職員協会　会長　和田春生
全日本海員組合　組合長　土井一清
㈳日本船主協会　会長　近藤鎮雄
㈳日本旅客船協会　会長　村木信一郎
㈳日本海洋少年団連盟　会長　永井典彦
㈶日本海事広報協会　会長　永井典彦
㈶日本海事財団　会長　森　厳夫
㈶日本海運振興会　会長　有田喜一
㈳日本造船工業会　会長　梅田善司
㈶日本海技協会　会長　伊藤邦彦
㈳日本船舶機関士協会　会長　小山正一
日本航海士会　会長　田中　明
㈳日本パイロット協会　会長　川島　信
㈳日本船長協会　会長　川島　裕
㈶日本船渠長協会　会長　作山嘉平
㈶日本海洋振興会　会長　川島　信
帆船の友の会　代表　長崎雄之助

（順不同）

◉製作費募金要領

1．募金目標額と使途

船首像（〈日本丸Ⅱ世〉，〈海王丸〉）2体分のデザイン料，制作費，材料費，取付費等30,000,000円（この寄付金は，免税の取り扱いを受けます。）

2．募金期間　昭和58年4月～昭和59年3月

3．寄付申込先　〒104 東京都中央区新川2-7-4 矢島ビル
㈶練習船教育後援会
☎（03）552-7689

4．寄付金の送金方法

(イ)現金または為替にて申込先に送金

(ロ)郵便振替口座〔東京1－34278番　㈶練習船教育後援会船首像寄贈運動事務局〕へ払込（払込手数料は，振込まれた募金より差引かれます）

なお，船首像制作費募金に協力して頂きましたことを記念して，応募者全員の氏名を〈日本丸Ⅱ世〉，ならびに〈海王丸〉に永久保存致しますので，募金の際はお手数ながら氏名，住所を明記して下さい。

《〈日本丸Ⅱ世〉・〈海王丸〉に船首像を贈る運動　事務局》
所在地：㈶練習船教育後援会
〒104 東京都中央区新川2-7-4 矢島ビル
☎ 03-552-7689
責任者：折原　洋（練習船教育後援会　専務理事）

ヨット狂の旦那を持った不幸の不連続線の下で、グチをこぼしながらも弁当を作る女の性（さが）

「男の浪漫」―この不思議なもの

西内海支部周南フリート・タランティラ――愛　子

YACHT WIDOWの立場からの意見を，と言われて，なぜか，色々考えこんでしまった。それは，ちょうど私自身，彼のYACHTとつきあって，10年になる節目だったからかもしれない。書けば私事に陥るのも目に見えてるし，恥をかくのもいやだからと躊躇する私に，それでもよいからと，アルコール入りの彼は，気軽く言う。あなたはよくってもーと，ぶつぶつ言いながら思う。WIDOWね，WIDOWって言うより，第二夫人って感じじゃない？と。それは，俺はヨットを続けるぞーという，暗黙の意思表示によって最初から決まっていたように思う。

我が家における彼女，タランテラの存在は，実に大きなものである。その名前の由来たるや，我が子でもこれ程ではないと思えるほどに考え抜いて，つけられたものである。彼とヨットは切っても切れぬ縁であることは，皆に知れ渡っており，この恋愛状態に，だれ一人として異議をさしはさまない。私はともかく，これだけ徹底して周知の事実として認めさせるあたり，彼ならばこそのことで，滅多やたらできることと違う。私は，その力量に大いに感心し，尊敬するものだ。（陰の声――わがままなのよ――）時折，「ヨットと私とどっちが大切なの！」と，虫の居所の悪い時などチクリと皮肉るけれど，所詮，比べる方が愚か。軽蔑のまなざしをチラリと感じて。わかってるじゃない。そう，わかってますよ。負けるけんかとわかってます。私は，常に彼女の前に敗退を余儀なくされる。従って，私達の人生，生活は彼女の存在なくしては何も語れない。かと言って，何か犠牲を払っているわけでもない。取り立てて言えば，男手の欲しいとき，それがないだけ。だけど，そんなとき，彼にはまずお呼びはかからない。おかげで私も強くなった。多少の力仕事ならこなせるようになった。そういう状態で，結構お互い快く回っていく。不思議なもので，女護ケ島の女三人対，彼一人で，うまくバランスがとれ，私達三人は，遊びほうけることが可能なのだ。最近，娘の寝返りで，この均衡も危くなりつつある。こんな家族が崩壊しないのも，ひとえに，母と私と娘の忍耐の賜である（彼は，女三人の非難にもめげぬ，彼の忍耐力のお陰だというに相違ないが。）と信じている。

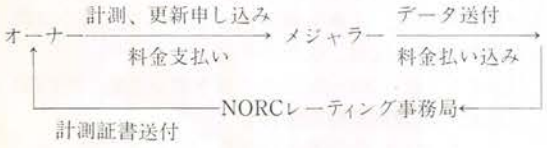
何の彼のといっても，このバラバラ家族の方向性は，案外と彼自身の思想，感覚に裏付けされるものであろう。彼の思考回路には，海がある。潮の香があり，波の音がする。長い年月，海と，ヨットと，その仲間達の中で培われたものである。

海は，男の浪漫という。女は，決して女の浪漫は――などといわない。女のひがみかもしれないけれど，女には，浪漫はなくて現実がある。男の浪漫て，海の彼方の果てしない，あるかなきかの何処へか憧れるのと似ていて実体がない。無への憧れ……でも案外，私は，そういう憧れることへの憧れを，彼のいう――男の浪漫――の中に求め，共鳴しながら，第二夫人の立場を享受しているのかもしれない。……そんな気がする。　　蛇足ながら―検閲済み―（本人より）

NORC協会ニュース

計測申し込み手続の変更について

現在，事務局は煩雑な事務処理に多忙をきわめております。これを少しでも緩和するため，計測申し込み手続きおよび計測料金払い込みについて，次のように変更しますので，ご協力下さい。



計測料金，計測に要する時間等については従来通りです。（本誌'83年3月号参照）

NORC頒布物品のお知らせ

(1)　ニューステッカー

従来よりNORC頒布物品のベストセラーでしたステッカーに新しい仲間が増えましたので紹介いたします。

従来よりありましたクラブステッカー，クラブバージは各々500円，'83ニューステッカー"NORC"は300円で頒布いたします。ご希望の方はNORC事務局までご連絡下さい。（郵送の場合，送料は別）

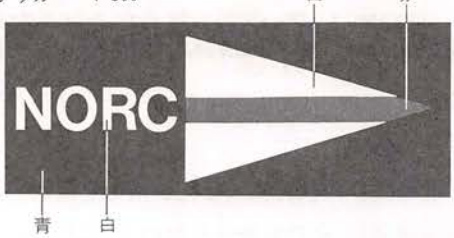
NORCステッカーの特徴

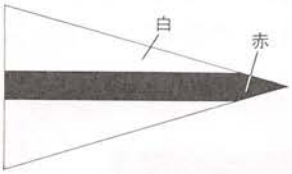
①材質は住友3Mスコッチライトを使用

②10年たっても変色・はく離はありません。

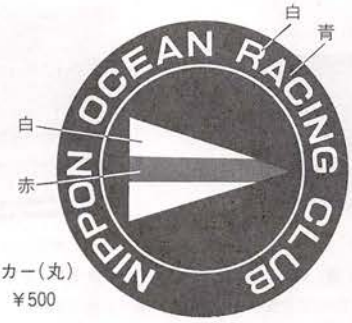
③自光性はありませんが強力なる反射輝度があります。

'83ニューステッカー　¥300
サイズ：
縦 120m/m
横 45m/m





クラブバージ　¥500
サイズ：
縦 115m/m
横 200m/m



クラブステッカー(丸)
¥500

(2)　マリンウォッチ"アドミラルズ・カップ"
NORC会員特別販売のお知らせ

本誌先月号広告掲載のスポーツウォッチ（スイスコルム社製）"アドミラルズ・カップ"を総輸入発売元日本タイマート株式会社提供により，NORC会員特別価格にて販売します。

この"アドミラルズ・カップ"は文字盤の時刻表示に信号旗（1～0）をあしらったカラフルで斬新なデザインの高級マリンウォッチです。(30m耐水，デート付)

今回の販売対象品は7シリーズの中のステンレススチールブレスレット(写真)で，標準小売価格¥450,000を会員価格¥380,000(限定先着10本)にて販売します。

この"アドミラルズ・カップは今年度のアドミラルズ・カップレースにスイスコルム社がCO-SPONSORとして参加したことを記念して作られたもので，今回のアドミラルズ・カップレースの勝利艇3艇のオーナーに18金側の同時計が賞品としてプレゼントされます。

「アドミラルズ・カップ」
ステンレススチールブレスレット付

多田雄幸氏歓迎会(予定)のお知らせ

BOCシングルハンド世界一周レース・クラスIIで優勝を果たした多田雄幸氏が9月11日(日)、油壺に帰港予定です。263日間、全航程27,000マイルの長丁場を見事乗り越えての帰国です。関東支部では当日、油壺公園(ABS隣)で歓迎会を予定しておりますので、皆様奮ってご参加下さい。

また、9月23日(金)、NTV全国放送にて、夜10時より"多田雄幸世界一周レース"の記録映画が放映される予定です。

(3)　"スワロスキー〈ハビヒト〉SL7"
NORC会員特別販売のお知らせ

本誌（2，4，6月号）で3回にわたり紹介いたしました高性能・全天候型マリーン専用双眼鏡"スワロスキー〈ハビヒト〉SL 7"の発売を記念いたしましてNORC会員に限り，先着50人の方に特別価格にて頒布できることになりましたのでお知らせします。

定価　145,000円　NORC会員価格　129,000円

関東の方は事務局にて，それ以外の方には直送させていただきます。(送料は無料)

申し込み先
(社)日本外洋帆走協会
〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル4階
☎ (03)504-1911～4
振込先：住友銀行虎ノ門支店　普通口座番号289150

OFFSHORE　第101号　昭和58年8月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日　第三種郵便物認可
1部定価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

信頼性を実証したコーデンの電波航法装置

第1回BOCシングルハンドヨットレースに参加、クラスIIで優勝したコーデンオケラV世号に装備された電波航法装置は、すべてコーデンの製品です。
これらの機器は9か月に及ぶ長期間、酷暑、厳寒にさらされ荒天で艇が横転し海水のしぶきを浴びる等の過酷な環境の中で、性能を100%発揮し、その優秀性を改めて実証しました。
電波航法装置の総合メーカー コーデンの製品は、広く海外にも輸出され、世界中のヨットマンに愛用されています。

ヨット・モーターボート・小型船向特選機種

電波に合わせるだけで方位がわかる

全自動無線方位測定機KS-511Mk2

全米舶用電子機器協会選定最優秀製品。ホーミングに、相手船の測定に、メータが電波の到来方向を自動指示。

データをワンタッチで呼び出す

全自動ロランC航法装置LR-767Mk2

緯度・経度表示又は2LOP時間差表示。その他豊富な操船情報を表示できる。米国沿岸警備隊が姉妹機を制式機種として採用。

航跡を表示し簡易な海図が作図できる

トラックディスプレイTD-048

ロランC航法装置から得られる豊富なデータを見やすい12インチグリーンブラウン管で表示。コーデンのロランCには直接接続できる。

人工衛星からの電波で正確な位置を測定する

超小型衛星航法装置SAN-188

正確な船位を緯度・経度で表示するほか、コーデンのロランC航法装置と組合わせて各種の航法情報を得ることができる。

世界一の実績を誇る

カラー魚探CVS-888

記録式魚探にはない豊かな情報量を8インチカラーブラウン管に鮮明に表示。測深はもとより魚群の大小、底付魚の判別なども容易。

大型魚探の機能をそのまま生かした

ミニタイプ魚群探知機SB-6000

このクラスでは世界一小さく軽い。持運びや取扱いがきわめて容易。高性能メモリーを使用したコンピュータ回路により探知能力抜群。

オールチャンネル・ワンタッチ選局

超小型8インチ全自動ファックスFX-758S

選局も記録針の交換もワンタッチ。受信から送信終了まで完全自動受信。鮮明な気象図、各種のニュースを洋上で自動記録できる。

釣糸やロープが絡まないレドーム型アンテナ

超小型レーダMD-303

干渉除去装置を内蔵。デジタル処理された映像は鮮明で見やすい。卓上、壁面、天井、どこにでも取付け容易。小型ヨットに最適。

コーデンが世界で最初に開発した

舶用カラーレーダMDC-406

カラーテレビ同様の明るい静止画像。他船の航跡が一見して判る。陸地や船舶の接近を知らせる警報装置付き。

KODEN 株式会社 光電製作所

●ヨット・モーターボート担当チーム
〒141 東京都品川区上大崎2丁目10番45号
☎(03)441-1139/直通・(03)441-1131/代表