

Offshore¹⁰ 1983

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.103/300円

昭和58年10月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可



アドミラルズカップ'83

写真撮影：志賀仁郎

アドミラルズカップ '83

志賀 仁 郎

西ドイツの勝利とイギリスの惨敗 塗り替えられた外洋ヨット強国の地図

1983年アドミラルズカップレースは8月12日、プリマスのギルドホールで西ドイツチームに栄光のトロフィーが渡されて、激しくそしてはなやかなレースの幕が下ろされた。

このレースに競われたものは、世界一の外洋ヨット王国と呼ばれる国の荣誉であり、世界最強のオフショアレーサーとたたえられるフネの名であり、すばらしいオフショアクルーと呼ばれるべき男たちの誇りであった。

1963年の初参加以来20年にして、2度目の勝利を手中にした西ドイツ、1969年以来14年にして2位を獲得したイタリアは、新しく外洋ヨット強国と呼ばれる座につき、常にこのスポーツの先進国として、世界をリードして来たイギリスは、屈辱的な8位に後退して栄光の地位を失った。

イギリスとともにこのレースの主役を演じて来たアメリカは3位、また新しいヨット王国の意気高いオーストラリアは4位と、わずかにその面目を保つことになった。

83年アドミラルズカップの勝利チームのキャプテン、〈ピンタ〉のオーナー・W/イルブルックは、「われわれは20年間このレースを追い続け、ようやくイギリスやアメリカの先進国に追いついた。しかしわれわれはこの次のレースにもチャレンジャーとして、このレースに臨みたい」と謙虚に語った。そしてRORCのコモドルたちは、新しい勝者をたたえながらも、次のレースには必ずそのカップを奪い返すべき努力をすると語った。アドミラルズカップ1985は既に熱い戦

いに突入しているのである。

日本は、77年初参加、79年の再挑戦に続き3回目の参加だが、参加15カ国中最下位の15位という結果は、惨敗というにはあまりにも不本意なものであったといえるだろう。

もう一度、このレースに参加するためには、日本の外洋ヨット界はどんな姿勢で取り組むべきかを再考する必要に迫られているといっている。

ホランド、ピーターソンを追い 落とした新鋭デザイナー達

日本のデザインは

このレースに適用するはず

レースに勝つためには、どんなフネを持った方がいいか、それは、外洋レースを志す、すべてのオーナーの夢であろう。

この世界の最高レベルの精鋭艇を集めたアドミラルズカップレースに注がれる視線は、このレースに試された、デザイン、建造法、艤装品などに集中していると思われる。

ピーターソン、ホランドの新しいフネはどう走ったろうか、デュボアの新艇はどんなフネか、注目される新しいデザイナーはだれか、そうした情報は、次のレースをもくろむオーナーたちにとって、大きな戦略資料となるはずである。

参考までに、今回のレースのハイスコア艇のリストを紹介しよう。表1がそれである。(P5参照)

ベストボートとなった〈ディーバ〉の圧倒的な快走が目される。このフネは、フランスの予選レースが

過去10年間の国別順位表

	1973	1975	1977	1979	1981	1983
①	西ドイツ	イギリス	イギリス	オーストラリア	イギリス	西ドイツ
②	オーストリア	西ドイツ	アメリカ	アメリカ	アメリカ	イタリア
③	イギリス	アメリカ	ホンコン	イタリア	西ドイツ	アメリカ
④	アメリカ	オランダ	西ドイツ	ホンコン	アイルランド	オーストラリア
⑤	オランダ	ニュージーランド	イタリア	アルゼンチン	ニュージーランド	カナダ
⑥	アルゼンチン	スペイン	フランス	イギリス	カナダ	ニュージーランド
⑦	フランス	アイルランド	オーストラリア	フランス	オーストラリア	オランダ
⑧	バミューダ	ホンコン	アイルランド	アイルランド	イタリア	イギリス
⑨	イタリー	オーストラリア	スペイン	スイス	スウェーデン	オーストリア

スタートした後で進水した新鋭ワントナーで、その走りは微風において、2トナーをしのぎ、強風にも、他のミニムレーターを圧する走りを見せた。

デザイナー・ジルベール/ニベは、このアドミラルズカップには1979年スイスの一艇に採用された実績しか持たない新鋭デザイナーである。その描き出したフネは、実にスマートで魅力的である。しかしながら、かつてこのレースに衝撃を与えた、フィノの〈レボリューション〉や、ホルランドの〈ビッグアップル〉、デュボアの〈ポリスカー〉といったフネの、あの戦慄といったほどの驚きを感じとらせることはなかった。

今われわれは、このデザイナーの生み出したこのワントナーに、IOR マークⅢAのひとつの理想像を見いだせるといえるだろう。2位の〈アルマゴレス〉は、前回81年のレースにイタリアの最多得点艇となったピーターソンデザインの2トナーで、その微風における走りは、81年シリーズおよび1982年サウディニアカップシリーズで実証済である。いいフネは何年たってもいいといえるはずで、その傾向は上位12艇中半数の6艇が古いフネであったという事実が示している。

この〈アルマゴレス〉のデザインを基礎に造られたプロダクションボート、セレンデブティ43の〈スカーレットオハラ〉がSORCに勝ち、またこのレースにおける総合10位、インショア3レースの最多得点艇となったのも、このデザインの優位を証明している。

2位に〈アルマゴレス〉と同得点でならぶ、〈サビーナ〉は、ジャック・ディリダーのプロダクションボートで、1982年サウディニアカップ後に改造してこのレースにエントリーされた。〈ディーバ〉、〈ジャスチン〉に比較して、それほど鮮烈な印象を受けるフネではなかったが、2つのオフショアにレーティングの有利を十分に生かして、ハイスコアを上げて西ドイツチームの優勝に大きな力となった。

4位の〈ジャスチン〉は、1981年のワントンカップを圧倒的なスコアで席巻したあの〈ジャスチン〉(日本の〈慎記郎〉)の改造デザイン。

5位の西ドイツの〈ピンタ〉、7位の〈アウトサイダー〉は、新鋭デザイナー・ユーデル/フローリックの最新作で、〈ミニムレーター〉、〈アウトサイダー〉は前回の81年アドミラルズカップに西ドイツチームにエントリーされた、デュッセルボートで、マストを前回の4スプレッダーからノーマルな3スプレッダーに変えての参加である。

デザイナー、ユーデル/フローリックは、パンデシュタット事務所出身の新進で、その力量は、前作のデュッセルボートで証明済。今回のレースには、西ドイツの2艇とオーストリアチームの〈コンティナー〉、〈エスパーダ〉の2艇を加えて、今回のレースにおけるトップデザイナーと評価される成績を記録している。

ジョルベール/ニベ、ユーデル/フローリック、カストロ、パリセリ、と新しいデザイナー達の好成績は、

デザイナー別上位10位艇

J/V	3	4	6	6	8	8	9	10
Fvers	1	1	4	5	5	6	7	10
Peterson	1	3	5	6	7	9		
J/N	2	3	5	8				
C&C	1	10	8					
Holland	6	9	10					
De Ridder	2	4						
Dubais	7							

ピーターソン、ホルランド、フレースのデザイナー御三家支配の時代を歴史の中に送り込むであろう予感を感じさせている。新しい波がオフショアレースを洗っているのである。

ここで今回のレースにおける5レースの上位10位までのデザイナー別の星取りの表を作ってみた。(上表) J/Vの各艇の好走ぶりが分かるはず。そしてフレース、ピーターソンの健在もこの表からうかがえる。そしてホルランド、デュボアの後退も気にかかる。1977年以来のホンコン艇群、79年の〈ポリスカー〉で注目を集めて、人気デザイナーのひとりになったデュボアは、今回のレースに新デザイン、イギリスの〈インデリジェンス〉、日本艇〈フォーミダブル〉、オランダの〈プロモーション〉の3艇をエントリーされたが、中間レーティング艇有利のインショアレースにいいところなく、わずかファストネットレースの7位を〈プロモーション〉で記録したに止まった。しかしながら、3艇のフリーでの走りはかなり高いものと評価され、今回の不振にもかかわらずなお根強い人気を保っている。

前々回、〈コテルテル〉、〈月光〉の2艇を参加させた木原デザインは、当時かなり高い評価を受け、また、パンナム・クリッパーにおける〈飛梅〉、〈雲柱〉、〈シーウィッチ〉の好成績によってその評価を確定させた日本人デザイナーの力量を、今回のレースで見ることができなかった。しかし、木原、高井、横山らの日本の若手デザイナーの描き出すフネは、J/VやJ/Nのデザインにも通ずる魅力を持っていると思えるのだが、次回以降のレースにもう一度、その尖鋭デザインをこの海域に見たいと思うのは筆者だけではあるまい。

ハイスコア艇を分類すれば

インショアレースにはマストヘッドの2トナー

オフショアはフラクショナルのワントナー

好走した精鋭レーサーの成績を、インショアとオフ

ショアに分けて見ると、そこに共通するポイントが見いだせる。

表2は3つのショートインショアレースのスコアボード、そして表3は217マイルのショートオフショアレースチャンネルと、最終の608マイルのロングオフショアレースファストネットの成績表である。

SORCの覇者〈スカーレットオハラ〉は、6, 1, 7, のコンスタントな成績で、インショアのトップスコアボードとなったが、2位, 4位を占めた〈ブラバ〉, 〈アルマゴレス〉の力量、そして3位, 5位を占めたJ/Vの〈コンティナー〉, 〈ピンタ〉が注目される。

この表で明らかにされた共通項は、レーティング32フィートから35フィートのアドミラルグループの中間のフネが優位に立っているという事実であろう。

この傾向は、1973年以降続いている現象で、前回のイギリスのポイントゲッター、〈ヨーマン〉, 〈ピクトリー〉の成績などからも常識として定着している事項なのである。

50艇の大小違ったフネで戦われる、このショートインショアレースで、スタート後の混戦をいかに早く抜け出し、フレッシュウィンドをつかみ、リードできるか、それが勝負の最大のポイントになるわけで、2トン前後のフネの優位は動かない。3つのレースのペナルティを除外すると、34.1フィートの〈ショックウェーブ〉が5位に、また33.1フィートの〈プロモーション〉が9位にランクされたはずで、そのデータを加えてみても、中間レーティング艇の有利さは変わらない。むしろ、そうした常識を打ち破って7位を占めたワントナー〈ディーバ〉の見事な成績こそ賞讃されていい。

この3レース、風は第1レースの微風、第2レース、第3レースの強風、中風とコースコンディションは、各艇の能力を十分に見ることができたといえるはずで、このスコアボードこそどの艇が速かったかを押し計るデータになると思われる。

この表でもうひとつ注目されるのは、10艇の中に新艇はわずかに3艇のみという点と、フラクショナルリグのレーティング上の有利が語られる中で、マストヘッドの優位が示されている点であろう。

〈ピンタ〉のオーナーは、この結果について、「このサイズの大型のヨットにフラクショナルリグが採用されるには、セールとマストのコントロールに十分な力を持つセールトリマーが絶対的な条件となる」と語った。そして、「私のフネは、今回のレースでの走りはまだそのフネの持つポテンシャルを出し切ったの走りとは思えない。」ともいいそえている。2トン以上の大型フラクショナルリグ艇は、まだ冒険だというのだろうか。

第3表の2つのオフショアレースのスコアボードは、インショアのそれと全く対照的な結果を伝えている。

上位6艇はすべてワントンクラスに含まれる、フラ



インショアでは日本チーム中、最高得点の〈フォーミダブル〉だが……

クショナルリグの軽量艇によって占められ、そのレーティング上の優位は明白である。

トップスコア艇〈ジャスティン〉は、ショートインショアの3レースにわずかに70点、〈サビーナ〉は72点、4位の〈マジェストリ〉にいたっては40点と下位に低迷しているのである。

TMFの修整方式のレースでは今回のように長時間を要した微風のレースではレーティングの低い方が有利は動かないが、強風に吹き荒れた1979年のファストネットですら、最少艇〈エクリプス〉, や〈インプ〉が上位を占めていることを考えると、この軽量小型艇の優位は動かない。

2つのオフショアレースの得点は、2倍, 3倍されるアドミラルズカップの得点法では3つのインショアレースより、5レース分あるオフショアを有利に走れるフネの方が得なわけで、このデータは、今後の各国のチーム編成に大きな影響を与えるはずである。

日本チームの3艇にも低い成績ながら、ここに紹介したセオリーは当てはまる。小型軽量フラクショナルリグ艇〈トーゴⅦ〉は、インショアの3レースにわずかに14点しか上げられず、チャンネルの13位66点と、ファストネットの24点によって、チーム最多得点艇となった。同型のホルランドのワントナー、〈シウィズルバブル〉が、オフショアに、10位, 9位を占めて183点を上げているのに比較すると、〈トーゴⅦ〉に不満は残るが、少なくともこのデータから見る限りでは、山田オーナーのあの選択は間違っていたとはいえないだろう。

33.5フィートのマストヘッドとインショアに有利なはずの〈フォーミダブル〉は、3つのインショアに22位, 15位, 40位で61点を上げて、日本チームにおけるインショアのリーダーとなっているが、同デザイン〈プロモーション〉の87点(ペナルティの分を加えると100点)と比較して、もうひとつ物足りない成績であったろう。

アドミラルズカップ'83成績表

表1 艇別得点表

順位	艇名	国	レーティング	デザイナー	進水年	第1 インショア 微風		第2 インショア 微風		チャンネル 超微風		第3 インショア 順風		ファスト ネット 微風		総 得 点	リ グ
						順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点		
①	Diva	F	30.5	Jourbert/N	1983	②	44	⑤	41	⑧	76	⑩	16	③	129	306	F
②	Almagores	I	32.9	Peterson	1981	③	43	⑬	33	⑫	50	⑨	37	⑤	123	286	M
②	Sabina	G	30.0	de Ridder	1981	⑫	21	⑫	24	②	88	⑬	27	④	126	286	F
④	Justin	IR	30.0	Castro	1983	⑫	19	⑫	21	③	86	⑬	30	③	129	285	F
⑤	Bvava	I	34.0	Vallicelli	1981	④	42	⑦	39	⑫	28	④	42	②	132	283	M/H
⑤	Pinta	G	32.7	Judel/V	1983	⑪	35	⑧	38	⑫	52	⑧	38	⑥	120	283	F
⑦	Outsider	G	30.0	Judel/V	1981	⑫	20	⑩	36	④	84	⑬	33	⑪	105	278	F
⑧	Magislri	C	30.1	C&C Custon	1983	⑫	22	RET	1	①	90	⑫	17	⑧	114	244	M/H
⑨	Promotion	H	33.1	Dubois	1983	⑬	32	⑫	14	⑫	42	⑬	31	⑦	117	236	M/H
⑩	Swuzzlebubble	NZ	30.6	Holland	1980	⑩	16	⑫	17	⑩	72	⑫	18	⑨	111	234	F
⑪	Shenandoah	US	30.2	Holland	1983	⑫	18	⑩	16	⑥	80	⑬	32	⑬	84	230	F
⑪	Scarlett O'Hara	US	33.0	Peterson	1982	⑥	40	①	45	⑫	46	⑦	39	⑫	60	230	M/H
⑫	Togo III	J	30.5	Holland	1981	⑫	7	④	6	⑬	66	⑫	4	⑫	24	107	F
⑫	Formidable	J	33.5	Dubois	1983	⑫	24	⑬	31	⑫	18	⑫	6	⑫	18	97	M/H
⑫	Flirt of Paget	J	30.1	Holland	1980	⑫	6	⑫	0	⑫	12	⑫	19	⑫	12	49	M/H

表2 インショアレース Best10

順位	艇名	国	レーティング	デザイナー	第1レース		第2レース		第3レース		総 得 点	リ グ
①	Scarlett O'Hara	US	33.0	Peterson	⑥	40	①	45	⑦	39	124	/H
②	Brava	I	34.0	Vallicelli	④	42	⑦	39	④	42	123	M/H
③	Container	OE	32.7	Judel/V	⑨	37	⑥	40	③	43	120	F
④	Almagores	I	32.9	Peterson	③	43	⑬	33	⑨	37	113	M/H
⑤	Pinta	G	32.7	Judel/V	⑪	35	⑧	38	⑧	38	111	F
⑥	Locura	US	33.6	Soverel	⑬	33	②	44	⑫	26	103	M/H
⑦	Diva	F	30.5	Jourbert/N	②	44	⑤	41	⑩	16	101	F
⑧	Lady Be	NZ	35.2	Fvers	⑬	29	④	42	⑬	29	100	M/H
⑨	Hitchhiker	KA	31.7	Fvers	①	45	⑫	23	⑬	28	96	M/H
⑩	Moonduster	IR	40.0	Fvers	⑤	41	⑫	12	⑤	41	94	M/H

第1レースは微風、コースは約22マイル。第2レースは強風、30マイル。第3レースは強風から順風35マイルで幅ひろいコンディションの中で各艇のポテンシャルが試されたといえるだろう。上位3艇のコンスタントな成績と、新鋭ワントナー〈ディーバ〉の好走が光っている。

表3 オフショアレース Best10

順位	艇 名	国	レーティング	デザイナー	チャンネル 217マイル 48 時間	ファスト ネット 608マイル 100時間	総 得 点	リ グ
①	Justin	IR	30.0	Castro	③ 86	③ 129	215	F
②	Sabina	G	30.0	De Ridder	② 88	④ 126	214	F
③	Diva	F	30.5	Jaurbert/N	⑧ 76	③ 129	205	F
④	Magistri	C	30.1	C&C Custon	① 90	⑧ 114	204	F
⑤	Outsider	G	30.0	Judel/V	④ 84	⑪ 105	189	F
⑥	Swuzzlebubble	NE	30.6	Holland	⑩ 72	⑨ 111	183	F
⑦	Almagores	I	32.9	Peterson	⑫ 50	⑤ 123	173	M/H
⑧	Pinta	G	32.7	Judel/V	⑫ 52	⑥ 120	172	F
⑨	Promotion	H	33.1	Dubois	⑫ 42	⑦ 117	159	M/H
⑩	Brava	I	34.0	Vallicelli	⑫ 26	② 129	155	M/H

チャンネルレースは、終止微風で、中間のCH-1ブイでは約10時間の無風状態があった。平均スピードは、約4.5ノットと極端なスローペースのレースとなった。ファストネットも全コース微風ながら、上りコースがほとんどなく、チャンネル同様のスローペースのレースとなった。TMF方式の小型艇有利はこのレースでは明白で、上位に30フィートレーティングが並ぶことになった。

多田雄幸氏・無事帰国

〈竜馬〉 真道恒平

BOC シングルハンド世界一周レース、クラスⅡの部門で見事に優勝した多田雄幸氏が9月18日に帰ってくるという。これは日本ヨット界としてはまれにみる快挙であるから、関東支部としてはできるだけ意を尽したいということで、小生がオケラグループ創設の時のメンバーであり、ニューポートまでの回航(3カ月)に同乗した因縁から、ターさん(多田氏の愛称)のためならエンヤコーラというわけで本部艇の栄誉をたまわった次第。

急な話であり、案内状の送達が遅く、十分に意が伝わっていないのではないかとやきもきしながら〈月光〉とともに待ち合わせ海面へ向かい、城ヶ島灯台西2浬に到着。約束の10時30分になっても〈オケラV〉が現れない。そのうち周りは歓迎のヨットやモーターボートが多数集まりだし、本部艇としては落ち着かない。大エンサインを掲げている立場から勝手に動けない。いつもの癖でカンビール片手に……。

予定より1時間遅れて上空に報道のヘリコプターを従え、長途の疲れも見せずに、快走中の〈オケラ〉を発見。各艇ワーノと〈オケラ〉を追いかける。混乱の中、ドシーンとやる船も出てくる。それを尻目に世界一の偉業を証明するかの如く集団をくぐり抜けてゆく。本部船の意地からエンジン全開するも、ただただ離されていくだけ。大エンサインの抵抗値恐るべし! いえ、手前機走力が不足しているだけのことで……。帆走ではありませんぜ。

事実〈オケラ〉のフリー時のスピードはニューポー

トに到着した当日、偶然、かのアメリカズカップのディフェンダーである〈カレイジャス〉と並走したが、なかなか差が開かなかった。要するに日本のヨットもなかなかやるわいというインパクトをヤンキーの皆さんに与えたわけだ。もっともかのヨレヨレ帽子のターナーさんはラットを握ってなかったみたいだが……。風が弱くなり、ようやく追いつく。懐しい多田さんの顔がいくぶん精悍さをおびて迫ってくる。無事午後1時に城ヶ島に接岸。直ちに三崎海洋センターにて盛大なパーティーが催された。(オケラグループ主催・NORC 関東支部後援)

パーティーの後、多田氏が小生に「自己の意憤との戦いだったよ」とボツンと言ったことが、我が身への反省の言葉として印象に残る。

30隻ものヨットに出迎えに応じて頂き、体面を保つことができた。

機会が許されれば、回航時の熱帯の雷、パナマ運河、カリブ海、マンハッタンの下真中に接岸した話とか、ニューポートの風景とか、多田さんの人間的側面などを書いてみたいと思う。なお、多田氏の快挙は、後ほど文芸春秋新社から「オケラ物語」として出版されるそう。多田さんのユニークなキャラクターから想像して、楽しみである。誌面をお借りしてこれ宣伝まで。

大儀見、清水、篠原、古川、藤田の各氏のご協力、また歓迎に花を添えて下さった各艇のオーナーならびにクルーの方々に誌面をお借りして厚く御礼申し上げます。



左:多田氏とともに世界一周した〈オケラ〉号
中:みんなに胴上げされて
右上:長途の疲れもみせずさわやかな笑顔の
多田氏(右)
右下:多数の船に出迎えられて



「全日本ヨット連絡協議会」 の設立について

社団法人日本外洋帆走協会会長 石原慎太郎

最近における我が国国民生活の向上は、レクリエーション活動の面においても、目覚ましい発展を遂げており、海洋スポーツ、海洋レジャーを代表する大小様々のヨットも、この例外ではありません。

このようなヨット人口の増加は、必然的に海洋等におけるマリーナの欠如あるいは事故や遭難の増加等それぞれいろいろな社会問題を提起しております。

この結果、法的規制も日増に強まり、泊地ハーバーの不足、職員免許、船舶検査、活動海面の制限等の発展阻害要因も増加の一途をたどり、ヨットの普及発展の頭打ち現象が現実のものとなりつつあります。

海洋国家日本において、我々ヨットに関心を持つ者は、増加の一途をたどるこれらの愛好者や初心者に対応した体制を整え、健全な海洋レクリエーション、スポーツの発展に今後ますます努力していく必要があると考えます。

以上の観点から、我が国の現状を顧みるとき、社会情勢はもちろん、その指導体制も諸外国にくらべ必ずしもふさわしいものとはいえません。このため、ヨットの大小、種類の如何を問わず、広く帆走技術を駆使して、海洋等において行われるスポーツ、レジャーに関係する諸団体は、永年にわたり蓄積してきた諸実績をふまえて、大同団結し、あらゆる阻害要因を解決して、健全なる発展に貢献する必要があります。

全日本ヨット連絡協議会

All Japan Yacht

要 綱

1. 構成団体

将来はヨットに関係する他の諸団体の参加を呼びかけることも考えられるが、取りあえず、現状において共通の目的をもって活動している(財)日本ヨット協会・(社)日本外洋帆走協会をもって構成する。

2. 設立の目的

ヨット活動の安全にして健全なる発展を目的として、現状を種々検討し、発展の阻害要因を除去するための対外活動、会員を始め広くヨット愛好者を対象とした指導啓蒙のための両団体の情報交換、活動の調整および意志の疎通ならびに、その他両団体に係る諸問

題の連絡調整を計ることを目的とする。

3. 会の組織

(1) 代表幹事(2名)

会を統括し、会を代表するものとし、両協会会長がこれにあたる。

(2) 副代表幹事(4名)

代表幹事を補佐し、会の運営に当たるものとし、両協会より各2名選任する。

(3) 監事(4名)

監事としての両協会より各2名を選任し、総員10名をもって当協議会を構成する。

(このほか必要に応じて当該問題別専門委員会を設置し、調査・研究等を専門的に行うものとする。)

(4) 事務局

両協会が一年ごと、交互に事務を所掌する。

4. 会の運営

(1) 会 議

イ. 定例会議

年間2回、原則として6月および12月とする。

ロ. その他、両代表幹事が協議の上必要に応じて召集するものとする。

(2) 議題等の取り扱い

提案すべき議題、連絡すべき情報等は極力担当事務局へ会議の10日前までに資料を整え連絡するものとする。

(3) 会議の司会は両協会代表副幹事各1名が議長団としてこれに当たり、議案はすべて両団体の合意の上、決するものとする。

(4) 担当事務局は、重要事項について議事を記録し、代表幹事の下承を得て明確にしておくものとする。

5. 経 理

その都度、または適当な期間取りまとめの上、その内容を明確にして両団体折半とする。

会議等の経費は出席者の如何を問わず折半とする。なお、用紙等の事務局経費は、特別のものを除き担当事務局の負担とする。

*

第10回大島ランデブー

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は、NORC 関東支部主催にて、台風5号の来襲にもかかわらず、参加23艇(申し込み52艇)、156人の参加を数え、8月13日(土)、伊豆大島波浮港にて盛大に行われた。

参加の各艇は、数日来より20度線を超えた台風5号にとらめっこをしながら様子をうかがっていました。油壺から参加の10数艇は、すでに恒例の如く漁船群に入口を封鎖され、参加は絶望となる。それに伴って他の各ハーバーよりの出航も危ぶまれる。大会本部は、たとえ参加艇が半分以下になっても決行すべく、8月12日朝、波浮港に現地本部を開設した。

思えば10年前、大島をヨットで訪れた時、日ごろ私たちがレースに、クルージングに、大島を回り、波浮、岡田、元町の各港を利用しており、また大島は私たちにとって憧れの地でもあり、この大島の皆さんとの交流が出来るならば、日ごろ私たちが港を利用しているヨットも温かく迎えていただけるのではないかということ、第1回大島ランデブーが始まったのです。

ここ数年来、あちこちで漁業者およびその各港で、ヨットとの間にてトラブルが多発している中、この大島ランデブーの持つ意義は非常に大きいのではないかと思います。漁業者にとってヨットとは“あるよりも、なくても良い”ものです。そんな中、漁業者およびその地域住民とのお互いの交流こそが、ヨットマンとを結ぶ“心”の底辺をささえる土台となるのではないかと思います。

私たちヨットマンにとって幸運なことには、第1回大島ランデブーより、東京都大島支庁、大島町、大島

観光協会、大島の各漁業組合、波浮の港を良くする会ほか、多数の大島の皆さん方が、大変温かく受け入れてくれ、歓迎してくれたことです。今回の第10回大島ランデブーに対しても、これ等の皆様を始め、大島の青年団、婦人会、立花会(大島の踊りの会)ほかの皆さんで、盆踊りのやぐらを組み、踊りの舞台を作り、パーベキューのかまどを作り、その料理をして、焼いてくださったのです。この大会は私たちヨットマンが準備したものではありません。大島の皆さんが総出で第10回大島ランデブーを準備してくださったのです。また、元町のスーパー“べにや”では、参加記念として“大島渡航手形”を100個も準備してくださり、参加各艇に渡すことが出来ました。

この大島の皆さんの熱意にこたえるには、私たちヨットマンが、この大島に限らず、各港に入港した時、節度あるヨットマンのマナーを守り、正しい海洋レジャーを実践することしかありません。地域住民との温かい“心”のふれあいこそが、私たちヨットマンを、心よく受け入れていただけるということを心したいと思います。

この度、大島ランデブーも10回を迎え、10年間お世話になった大島町の皆様に感謝の意をこめて、NORC 石原慎太郎会長より感謝状を、別項の如く贈呈させていただきました。

さて、第10回大島ランデブーでは、例年行われている大島の子供達とによるヨット教室を始め、日ごろ大島にクルージングに来て、観光見物まではなかなかチャンスのないヨットマンが、大型60人乗観光バス2台をチャーターして、1200大島観光にクルー全員で出発しました。三原山にて昼食をとり、名物の馬に乗り、三原山の頂上までハイキングに行ったグループもあり、暑いヨットの中よりも、とクーラー付のバスで昼寝をしてきたクルーもいたとか……楽しい半日の観光になったようです。

一方、オーナー昼食会が、元町のホテル赤門にて、感謝状をお贈りした方をお迎えして、1300より46人の参加で行われました。東京都大島支庁長、鈴木正夫氏始め、NORC 本部より河村常務、ミス大島あんこ、マリンギャル、シーギャルほか、地元の多数の方々の出席を頂き、落語家・橋家三蔵さんの司会により、ヨットマンと大島町との交流が計られました。

大島と海洋レジャーなどの話も出て、私たちがヨットで伊豆諸島をクルージングする時、相模湾の中心に

感謝状贈呈者一覧 (敬称略、順不同)

東京都大島支庁	差木地青年団
大島町	㈱三崎屋 藤田周三
社団法人 大島観光協会	㈱べにや 立木富利
波浮港漁業協同組合	鵜飼商店 鵜飼昭男
岡田漁業協同組合	森善薬局 高柳俊樹
元町漁業協同組合	大島支庁 長田隆一
差木地漁業協同組合	大島支庁 白井睦夫
波浮の港を良くする会	大島町 白井直次
東京都大島勤労福祉会館	岡田 川島忠一
波浮青年団	大島御神火太鼓
波浮婦人会	



大島あんこと司会者の橘家二三蔵氏 NORC 常務理事より感謝状が手渡された



勇壮で力強い御神火太鼓

位置する伊豆大島が、その中間の基地として、また、緊急時の避難港として、その役割は非常に重要であり、大島がさらに有効的なヨット基地として利用されて行くことが望まれております。また大島町においても、海洋レジャーの発展およびその広がり期待着ております。地元の方との相互理解がなされ、夜のパーティーではなかなかゆっくりと話し合うことの出来ない中、大変有意義で、和やかなオーナー会になりました。

しかしながら、風雲急を告げるが如し、台風6号なる歩兵が現われて、高気圧は相い反し、低気圧は相い交るという、藤原の理論が如く急に北西向きを変え、私たちの伊豆大島に標的を合わせて来ました。昨日の夕方までは、嵐の前の静けさというのか、利島、鶴渡根、新島、神津、三宅、とすべての伊豆の島々が一望に見わたせて、夕日が暮れて行ったのに……。風はすでに北東に変わり、台風の南からのうねりが波浮の港の入口を洗い始めていた。

各艇長の判断により、パーティー終了後、夜間にも出航したほうがよいということになりました。そんな中に、1820大島の子供達によるジュニア御神火太鼓によりオープニングがなされ、橘家二三蔵さんの司会にて、第10回大島ランデブーのパーティーが始まった。

東京都大島支庁長、大島町、大島観光協会より祝辞を頂き、石原慎太郎会長よりの祝電が披露され、河村常務より感謝状が、お世話になった皆様に贈呈されました。また、横浜フリースタイル氏寄贈によるかがみびらきが、大島町議会議長と山田武義氏とで行われ、波浮の港を良くする会、藤田周三氏により乾杯が行われました。

このころより、何と、波浮の港始まって以来という大島町の人たちが、5人のおまわりさんの交通整理の中を続々と集まって来ました。警察の人の話では「現在港には1,500人ぐらい集まっているだろう」、「来る人と、帰る人を合わせると2,000人ぐらいになるのではないか」ということです。大島町の人たちにこれほどまでに楽しみにしていただいて、これで10年間に渡る大島ランデブーの意義も十分達せられたのではないかと感激しました。

大島立花会の踊りの会の皆さんにより、あんこ踊りほかの手踊りが披露され、地元の人達にもめずらしいことなのか、おじいちゃん、おばあちゃんが、道路に座って楽しそうに見ていたのが、何ともほほえましかった。ミス大島あんこ、マリギャル（ミス・マリ

ンピック）、シーギャル（ミス東海汽船）が紹介され、いよいよ盆踊りのやぐらを囲んで、波浮の婦人会の皆さんが焼くパーベキューの煙の中で、波浮港盆踊り大会が始まった。何と、ヨットマンがゆかたを着て、大島の皆さんもいっしょに輪になって……。

会場には、金魚すくい、ヨーヨーつり、かき氷、くさやの売店も出て、宴も最高潮に達した。参加の各艇が紹介され、フィナーレに近づくと、今では大島ランデブーの最大の名物となっている、勇壮で力強い御神火太鼓が、波浮の港いっぱい鳴り響き、第10回大島ランデブーも幕をとじていった。

その後、宴は各艇のcockピットへと移り、夜のふけるのも忘れて続いていた。2400ごろより各艇は、名残をおしみながら台風5、6号の接近にともない、波浮の港を後にしていった。

第10回大島ランデブーに参加出来なかった皆さん、来年には、波浮港の神社の4年に一度の大祭があり、7月27日に行われます。ヨットマンでヨットのおみこしを作りましょう。また、波浮港にて花火大会が同日行われるそうです。波浮港の花火大会は、地形的に波浮の港が盆地のため、ほかとは違い、特別に良い音がするそうです。第11回大島ランデブーを、花火大会を見ながら行いましょう。

最後に、この度の第10回大島ランデブー記念大会に催して、東京都大島支庁を始め、大島町の皆様には多大なるご支援をいただきました。この誌面をおかりして、心よりお礼を申し上げますとともに、今後末長く大島ランデブーを続けてまいりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。またNORCの会員の皆さんにも、さらにご協力をお願い申し上げます。



大島町の人もヨットマンも輪になって盆踊り

第11回阿波踊りレース

台風に脅かされ、台風に泣かされた、今年のレース

瀬川 洸 城

大型で強い勢力を持った台風5号は、やや北よりに進路を変え、このまま進めば四国を直撃する可能性が強まってきました。……こんなテレビのトップニュースを何度聞いたことだろう。

事実、「ひまわり」の写した台風の渦巻きは、そのまま進めば、おおせの通り四国直撃である（でも、実際はそのまま進まなかった）。しかも、テレビの予報によると、阿波踊りヨットレースの行われる8月14日前後に上陸の公算大とかいって、奄美あたりに押し寄せる高波が、防波堤にあたって大きく砕けて散る様子を見せつけられ、脅かされるのだからたまらない。

まだレースまで一週間もあるというのに、その台風は、阿波踊りを待つかのように停滞して、ほとんど動かないのだからしまつに悪い。

——参加艇が多いと運営はむずかしい——

オフショア9月号の冒頭で、〈がめら〉の朝河清さんが、鳥羽パールレースのコミッティー記として涙の物語を寄せていたが、参加艇が100艇に達すると、予

測しがたいさまざまなことが起こるものなのである。それでも、レース運営は「うまくいって当たり前」というおきてがあって、何か不都合が起きてしまえば、どんな崇高なボランティア精神で、それぞれ涙ぐましい努力をしても、おそらくはそう簡単には理解してもらえない。

ただし、これは参加艇が100に達した場合のことであって、50艇以下の参加艇のレース運営には全然意味がちがうのである。50艇以下の場合、参加したヨットマンは常に紳士の威厳を保つことができる。そしてレースの運営にも協力的だし、多少の瑕^{かみ}疵^{きず}についても常に寛大な態度を示してもらえらるだろう。

しかし、参加艇が多くなり参加人員が増えると、ヨットマンは紳士という仮面が往々にしてはがされる。パーティーで、まだあいさつが終わらないうちに料理についつい手が伸びてしまったり、出されたビールをダンボールに詰め込んで持ち帰るなどということが平気になってしまうというのもその一例だろう。

阿波踊りレースは、鳥羽パールレースとともにここ数年参加艇が100を超え、レースの運営はいろいろな面でむずかしくなっている。ただ、これまで10年にわたって積み重ねてきた実績があるので何とか対応できているのだが、やはり運営する側もかなりシンドクなっているのも事実。

——池田パワーに負けず踊るっきゃない——

ちょうど10回やったことだし、今年あたりでそろそろとりやめにしてもいいのではないかという意見が出されて、実は徳島ヨットクラブの幹事会^{かんかんかくがく}で、今年の阿波踊りレースの実施について侃侃諤諤^{かんかんかくがく}の議論が戦わされたりしたのだ。

しかし、8月のお祭りレースとして定着していることだし、やるからにはこれまで以上に充実した、楽しいレースにしようということで意見が一致、そのためには阿波踊りレースの最大の特色である踊りを十分に楽しんでもらうことが一番だということになった。

そこで「池田パワーに負けず踊るっきゃない」というテーマが決められた。踊りを堪能してもらうには、まず、鉦、太鼓の鳴り物を充実させなければならない。ところが、この鉦、太鼓は技術がいるうえ、あくまで裏方ということであまりやりたがらないんですね。特にヨット連は約500人もいるわけだから、鳴り物の

第11回阿波踊りレース成績表

総合成績	船名	艇種	クラス順位	
			I	II
1	秋	桜	YOK32	1
2	麻	規	YA34R	2
3	カ	リ	TAK34	3
4	ニ	ヨ	YOK32	4
5	トップオブザモーニング		DOU42	5
6	ビ	グ	U36	6
7	パ	ル	YOK30	7
8	M	I	YOK30	8
9	H	O	YOK31	9
10	リビングス	パイ	YOK32	10
11	カ	ザ	U30	11
12	ハ	ヤ	J24	1
13	ホ	ラ	DUB30	12
14	イズン		DOB30	13
15	スイートブロンディー		U37	14
16	レ	ディー	KIH30	15
17	パード		NAK295	16
18	プロモントリー		J24	2
19	ベ	ネ	J24	3
20	ロー		J24	4
	プ			
	ロ			
	ン			
	コ			
	ジュ			
	エ			
	グ			
	ゾ			
	セル			
	ー			
	ジュ			
	J			
	of			
	J			
	エ			
	ク			
	セル			
	ス			
	ポー			
	ーツ			



優勝した地元 TYC の〈秋桜〉のメンバー



レースは順調に展開したのだが……

数も太鼓が7つ、鉦が15丁もあるので、これだけで20人以上の人間が必要になる。そこで、TYCからのレース参加艇から一人ずつ強制的に鳴り物要員を徴用、7月から毎週2回練習を開始した。

——ヨット神社へお百度——

7月末の締切日には115艇の申し込みがあり、それに合わせて、各種案内、帆走指示書、パーティーの準備などが進められ、各担当者が夜遅くまで頑張ったのにこの「台風」である。案内には、台風の接近が予想される場合はレースを中止しますと書いてあるのだ。

中止するのは簡単だが、準備したものは一体どうすればいいのだ。ここはひとつ神様の力におすがりするしかない。というわけで、今年の5月、TYCのヨットフェスティバルに合わせてケンチョピアに建立した「ヨット神社」へ私はお百度を踏んだのであります。“台風よ来るな”の願いがかないすぎてか、阿波踊りレース前日の8月13日に行った第2回NORC徳島フリートレース（参加15艇）とJ-24阿波踊りチャンピオンシップ（17艇参加）は全くの超微風に終始し、大幅なコース短縮で何とか成立するありさま。

ただ、台風の進路予想は当初見込みより大幅に遅れてはいるが、相変わらず四国へ近づくだらうということだったので、参加を取りやめたのが30艇に達し、8月13日の艇長会議には58艇のスキッパーが集まったのであった。

台風情報は決して楽観できないが、どうやらレースはできそうである。むしろ適当な風が吹いて、いいレースになるのではないかと潜かに思ったりもした。

——レースは順調に展開——

8月14日、早朝6時すぎ、徳島港沖に設定されたスタートラインには例年よりやや少ないとはいえ80艇のヨットが集まった。これだけの数のヨットが集まると、やはりそれだけで興奮してしまう。

風は西寄りですぐ2～3m。全くいつものパターンと変わらず、どちらからくるか分からないようなおかしいうねりがあるのが台風の影響といえたい。

午前7時、例によって花火の合図で全艇がスピンをあげてスタートした。スタート直後、風が北へ振れ、さらに東へ振れたが、最大でも8m程度。台風さえなければむしろ絶好のレース日和といえた。

ただ、うねりのためにスピンをフォアステイにからませる艇が多く、1時間後くらいに何艇かがリタイヤーしたのが目立った。

回航点の舟磯灯台はスリークオーターの〈カリニョ〉がトップで回航、〈ビッグバル〉が続いたあとは一団となってつぎつぎに回航。午後3時30分のタイムリミットまでに全艇がフィニッシュした。

このあと予定通り表彰式とパーティーが行われたが、これには参加せず、帰路を急いだ艇が多かった。このため、たくさん準備した料理がかなり余ってしまうというこれまでにない現象が起こり、面食らってしまった。また、例年500人を下らないヨット連だが、今年は200人程度になり、それだけに踊りに参加したヨットマンは、台風のことも忘れて踊りまくり、当初計画した通り十分に踊りを堪能してもらったと思う。

レース結果は、ファーストホームは〈ビッグバル〉(DOU 42)、総合優勝は〈秋桜〉(YOK 32)と、いずれも地元TYCが取るという第1回以来の快挙。この両艇のオーナー、クルーはことのほかご機嫌で、ひととき踊りに熱が入っていた。

——小鳴門海峡で事故発生——

午後10時、踊りが終わって事務局のシーマンライクへ帰って一息つき、今年も何か終わったなあと考えているところへ、小鳴門海峡で〈アルカディア〉というヨットが遭難、女性一人が行方不明になっているという情報が保安部からもたらされた。

「しまった」と私は思った。そして、説明を聞かなくてもその事故の様子がどうであったかほぼ察せられた。「しまった」と思ったのは、当然、小鳴門海峡や鳴門海峡を通して帰る艇があるのだから、そのへんの海象について説明しておけばよかったという悔いがあった。

たまたま集まってきたTYCの主要メンバーと現場へ駆けつけたところ、私が考えた通りの事故であった。

小鳴門海峡の入口の巻き波で30フィートのヨットが横転、コックピットの4人が全員落水したのだ。そのうちクルーの2人は船へ帰ることができ、艇とともに岸へ打ちあげられた。オーナーとその奥様は流されてしまったが、オーナーは自力で岸へたどりつき救助された。しかし奥様はその夜、鳴門市の消防団や警察官あるいは海上保安部の捜索でも見つからず、4日後に

遺体で発見された。

事故を起こした〈アルカディア〉は、阿波踊りレース終了後、パーティーを中途退席して淡路島の西淡町へ向かう途中であった。小鳴門海峡のことについては、「舵」10月号で説明しておいたので参考にさせていただくとして、陸とは目と鼻の先で起こった事故だけに、ライフジャケットさえ着用しておれば、おそらく救助されたのではないかと思われる。

身近で事故が起こってしまうと、やはり人間の生命の重要さというのをひしひしと思い知らされる。ヨッ

トマンは、海で死んではいけない。海で死なないためには、やはりライフジャケットを着用しなければならない、というのが結論だ。

台風に脅かされ、台風の余波で事故まで起きてしまった第11回阿波踊りヨットレースではあったが、〈アルカディア〉のオーナーの弟さんがわざわざあいさつにお見えになり、「そのうちまた海へ帰って来ますので、その時はまた仲間に入れて下さい」といわれたときには、何故か救われた気持ちになった。

今はただ故人の冥福を静かに祈るのみである。

「エンジン故障とビニールとうれし涙」

玄海支部 片倉 静江

荒天の洋上で、いそいでセールをおろし近くの港へ逃げこむ時ほど、あのエンジンの音が頼もしく聞こえる時はないだろう。いつだったか、エンジンはかからず、メインはおりきらず風をはらみ、暗礁へどんどん押し流され、もう駄目だと思った時、いきなり聞こえてきたあの「ブルーン！」うれしかった。

アリランレースは、集結地对馬から釜山まで、平均4ノットで機走することになっている。エンジンフルワークにそなえ、冷却水のまわりが悪かった〈カラコルム〉は、いつもの業者が他艇の整備に忙しそうだったので、ヤンマーから専属の方に来ていただいた。古くなったと思われる部品は新品にかえ、試走までしたのに、出港日ハーバーを出た所で冷却水がまわっていない警報音が鳴りひびいた。何時間帆走したのだろうか、もしや？と思ってスイッチを入れた。水が出る！よしこの調子でと喜んだのもわずか1時間余り、またピーッと警報。また帆走。高気圧の張り出しで風力が落ちた。「エンジン故障で帆走中」の無線は流していたが、全艇心配しているだろうと思うと、申しわけないやら、情けないやら、あれだけ点検したのに……。釜山入港どころか、対馬までも危ぶまれ、リタイヤーを決意した。

しかし、それをどこで仲間に発表しようかと、気が狂いそうで、食欲も無く、ただ青空を見上げるばかりだった。その時飛びこんできた無線、「こちら広島ヨット〈カズ〉、エンジンに詳しい者が乗っています。接触しますので用意して下さい」と有田先生の落ち着いた声。〈カラコルム〉のために大きく迂回して近づいてきた〈カズ〉も、バルビットに足をかけてこちらに乗り移ろうとしている人もばやけてしまった。「泣くな。みっともないぞ。お前はそれでも海の男(ノ)か？」と自分自身に言い聞かせるのが精いっぱいだった。

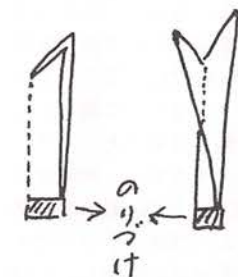
「原因は分かりませんが、とにかく低速で走ってみて下さい。一度ばらした方がいいかもしれませんね」。

エンジンは直り、それから対馬、釜山入港、そしてスタートまで元気に水をとはしていた。スタート後、ス

ピンランで数時間走った後、バッテリーをチャージしようとしてスイッチを入れたらまた水が出ない。もうこの時は驚かなかった。ただ折角直して下さった和久良廣氏に申しわけなく、オーナーの言うことを聞かないエンジンをけっとばしてやりたい思いだった。

帰国翌日、代休をとってハーバーに行き、スイッチをひねった。水は出る！ 何が何やらサッパリで、出発前点検して下さった馬野秋生氏にバラシてもらった。職人としての意地もあり彼も必死で、本体に水を通すことより、反対に抜いてみた。ホースから口で吸い出すこと半時間余り、とうとう元凶が出てきた！ お菓子の包装紙の切れっぱし。縦長の二つ折りで、片方はのりづけされ、反対側は三角にとがっており、その三角頭から吸いこまれたようだ。本体の中を泳ぎまわり、ある時は(高速?)開いて入口をふさぎ、ある時は細くなりプカプカ泳ぎまわる。わずか6センチ、幅1センチもないこの紙のおかげで、本部船および全艇に心配をかけ、〈カズ〉は比田勝入港が大幅に遅れ、知久氏はへとへと、我が仲間は意気消沈、ETC、ETC。その紙を受け取った時、思わずひきちぎろうとしたが、気を静め、外から見えるプラスチックの箱に納め、神棚の横の気圧計にぶら下げた。(おのれ、憎つけき包装紙め！)

水を通すことのみ考えていた馬野氏が「押してダメなら引いてみな」という言葉を思い出し、水を吸い出してみたという言葉が印象的だった。



JAPAN BIG BOAT SERIES

「優勝」あれこれ

ヤッタネ!!〈ワッキーⅢ〉

守石 一博

エー! ウソだろ、イヤ本当、〈ワッキー〉がビッグ・ボート・シリーズに優勝したんだって! ちまたではそういう声がちらほら? 私も信じられません。でもホッペタをつねってみる、「イター!!」ホント? うれしいです。でもワッキーチームは潜かに7月初め(OOPEN)から、メンバー全員でビッグ・ボート・レース目指して練習をしていたのです。

そもそも船を建造した時からそうでした。かの有名なYAMAHA発動機株式会社に、「今度は関西でビッグ・ボートがあるから、それに勝つ内海向きの船を建造してくれ!」と注文をつけていたのです。それからすべてが始まったのでした。(その時のヤマハの返事は「努力します。でもレースは水ものですからネ」でした。)そして出来たのが、YR-38、38フィート、レーティング29.5フィート、中間リグのビームのない、女の子につけそうなウッ・シッシ(もともとそれを意識してヨットをやり始めたのだから?), スマートな船でした。

それから練習、練習、また練習と暗い青春の日々を送り(本当は、レースに出たりした明るい日々、原稿を長くするため許されて)、7月から、かの有名なMr. Yacht Man輝やけるスーパースター・小松一憲選手、箱守康之選手、470軍団とともに本格的トレーニングに突入。西宮ポイントレース、鳥羽パールレースに参加、調整し、クルーのコンビネーションを計った。ビッグ・ボート・レースにいどむ方針として、どんなに技術をもったものでも、どんなに有名人であっても、練習に出て来ない者はレースに出さず、個人の技量より船全体のコンビネーションを大事にすることを第一義として、レースメンバーを選出、レースに挑んだ私達でありました。(カッコイイ! イヤ、ホント!)しかし、メンバーに選ばれた人も、選ばれなかった人も、NCAAドリンクを……(何かの宣伝であったと思う)。年を一つ重ねるごとに己のための時間が取りにくくなるのがサラリーマンの仲間達(メンバー)、練習に出られないで、メンバーに選ばれなくてもなげくでないぞ! これは皆(ワッキーメンバー)の優勝カップ、出場した者だけのものではありません。そういうところもよく分かっているいいオーナーですぞ! と一人で納得、納得。実はだれも思っていなかったりして、でも確信、そういうチームではありません。

前置はこのぐらいいしてレースの本文、本文!!

第1レース、8月13日(土) オリンピック20渚

台風の前の中、NE 10~15ノットの風を受け、クロススタート。コースは、西宮六甲観測灯台ブイ沖より、大阪港沖マークを回り、六甲沖マークを回るオリンピックコース。我が〈ワッキーⅢ〉は、スタート前に風を計る。本部船有利のところ、5度程度損失があるが、フレッシュ・ウインドをつかむために混乱をさせ、ただ1艇のマークぎりぎりのスタート。

スタートラインを切り、すぐボートにタック。全艇の前を横切ることができ、「ヤッター」の声。しかし〈ワッキー〉は、ここにかぶとの緒を締める。セールはフルメイン、ヘビーゼノア。風は、内海向きの我々には不利な強風。でもがんばるぞと、岸よりのコースでタックをくり返し上マークへ。すぐうしろを(雲柱)が走る。ミートでは〈ミストレスハナ〉に前を切られ、沖へ出した〈コテルテルⅡ〉や〈カザ7〉に先行され苦戦。でもレーティングでは勝ってるぞと勇気づけ、上マーク回航。スピンを見事に上げ(練習の成果)、先行艇を追う。サイドマーク、下マークを回航し、ふたたび上・下を回り、関西ヨットクラブの旗のもと、フィニッシュラインへ。

4時間35分04秒、〈コテルテルⅡ〉(ファースト・フィニッシュ)より9分遅れて4時間44分41秒で6着フィニッシュ。我々は下から3番目のレーティングなのに、名だたるビッグボートの中、6番目のフィニッシュと喜び、ひよっとしたらと思う。しかしながら、運命とは残酷、修正では〈カザ7〉、〈コテルテルⅡ〉に続いて第3位。〈ワッキー〉のクルーみんな半分がっかり(本当は喜んでいたが!), でも好位置につけ第2レース以降に期待する。

第2レース 8月14日(日)

第1レースと同じコース

NE 15~25ノットの風。昨日より台風が近づき、波が高くなった海面を、第1レースの味が忘れられず、またまた同じマークぎりぎりスタート。しかし、柳の下にどじょうは2匹いず、タック出来ずにスターボのまま走る。打ち合わせでは、昨日と同じ風なので沖有利と分かっていたのに、なぜか岸よりを走り上マーク

へ。沖よりをとった船に先を行かれ、またたき苦戦。でも〈ワッキー〉には新兵器〈高倍率望遠鏡〉がある。スピランで、岸よりへ向けて行く先行艇に反し、我が艇は、20度ぐらい沖よりへ……。もうここまで行くと信念、信念、“こっちにサイドマークがあるはずだ”と我が道を行く。やはり神は見捨てず、ピッタリありました、サイドマークが……。そこで順位を上げ、下マークへ。それからレース前の打ち合わせどおり、沖よりのコースをとり、クロスで走る。

セールはスタート時、フルメイン-No.2。2回目の上り以降、〈ワッキー〉はセールエリアが大きいので、他艇より一つおとしたセールをはるのがベスト（練習の成果）でNo.3におとす。

この時、大型艇にもいわせ、二宮選手の乗る〈八洲〉、〈ビンド7〉の中京軍団に大きく遅れをとり、上・下を回航。これではだめだと下マーク回航後、沖寄りより、中間でタックをボートに返し、一発勝負。これが大いに当たり、フィニッシュライン手前では最も岸寄りとなり、好位置につける。このころ、風はますます強くなり、一時は30ノットになる。たえ切れなくなり、フィニッシュ手前でワンポイント・リーフしてフィニッシュラインへ。〈八洲〉、〈カザ7〉に続いて3番手でフィニッシュ。4時間30分48秒、ヤッター、ヤッターと大喜びの〈ワッキー〉、しかし世の中うまくいかないもの。修正では着順はそのまま、トップに1分10

秒の差をつけられ、またまた第3位に。残念、あの時、フィニッシュ前までリーフしないでがんばっていたらよかった……。何を言っても後の祭りでした。

しかしそれでくじけぬワッキーチーム。明日の第3レースが台風でなくなったのをいいことに、〈雲柱〉、〈月光〉のメンバーと合同の大ディスコティック大会で、神戸のディスコへ。総勢40名近くなだれ込み、ディスコは貸し切り状態。ヤンヤ、ヤンヤのサタディ・ナイト・フィーバー！ あまり狂いすぎてディスコの人におこられること数度！！ でも楽しい夜でした。

第3レース 8月15日(月) 台風のため中止

この時点で、総合では、第1位の〈カザ7〉に3.25ポイントをあけられ、22ポイントで第2位につける。第4レースに期待する。

第4レース 8月20日(土) 120漕

台風一過となり、好天快晴。風はなく、内海用に仕立てた〈ワッキー〉にとって絶好条件、「よし・よし！」。

コースは、西宮をスタート、やぐらを回り、洲本沖ブイ〜六甲ブイ〜泉佐野観測ブイ甲ブイ〜サントピアフィニッシュとなった。遠方から来ている方々のため早朝7時スタートとなる。眠い目をこすり、こすり〈ワッキー〉へ。我がチーム女性軍（ボンボンという女の子1人だけ）の見送りで、いざ戦場へ。

「おもしろい」、「おもしろい」。風がないので、船の方向が右へ向いている船や左へ向いている船、東西南北、いろんな方へ向いてのスタートでした。でも〈ワッキー〉は頑張り、ブローをひろい、やぐらをトップ回航。すぐ後には〈雲柱〉で、最高のスタートでした。

それから望遠鏡でブローをさがすことしきり、ブローの帯に乗ってスタート1時間後には他艇を1〜2マイルぐらい離してしまった。信じられない状態、きっと勝利の女神が我々にはほえているのでは！！ 六甲よりリーチングで洲本沖へ。またまた1番手回航。この後また六甲へ戻るの、他艇、とくにレーティングの大きい名だたる艇とすれちがう時の気持のよかったこと！

しかし六甲ブイへ近づくとともに風は落ち無風となり、すぐ後にいた〈ビンド7〉、〈カザ7〉が近づいてくることしきり。「たのむ風よ前から吹いてくれ」。しかし横から吹いてきました。でもまだ横からでよかった！！ そしてまたまた六甲ブイを一番手で回航し、神戸の夜景をながめ、泉佐野ブイへスピランをはってGO！ 真暗な海面をスピランで行く。私にとってはめずらしく酒も飲まないまじめなレース・シーンでした。（本当は暗いため他艇が見えず心配で酒が飲めなかったのです。）

その後ウトウトしだしたころ、いきなり大きなボートが近づいて来て、泉佐野ブイにモーターボートが出ているといったので、そうかと思いきや「そのヨッ



優勝した〈ワッキーⅢ〉

トどこへ行く」と保安庁さん。そこですかさず皆で免許証をさがす。見付かったとたん、保安庁さんの「レース中ですか、頑張って」のお言葉。保安庁までに激励され、ここで頑張らねば男がすたと、またまた1番回航。一路クロスで六甲ブイへ。

そこで我々はオーバーコースをひいてしまい、六甲ブイの近くで夜間の点滅U信号のブイをさがすことしきり。気がついてみると、すぐ横で〈ビンド7〉も六甲ブイをさがしていたが、我々より先に見つける。先に回られるかなと思いきや、あちらは真ラン、我々はアビーム、あぶなく先に1番回航されるところだったと胸をなでおろしたのもつかのま、すぐ近くに三船親族、高木選手470軍団を乗せた〈ミストレスハナ〉がせまってくるではないですか、ここで気を引きしめ、我々はリーチングでフィニッシュへ。

何とかトップを守り切り着いてみると、フィニッシュ・マークがなく、右往左往。しかしオフィシャルの方がモーターボートで急ぎフィニッシュラインを設定し、めでたくトップフィニッシュとなりました。

我々は完全優勝でヤッター、ヤッターの狂喜乱舞。またこのレースでは〈カザ7〉が遅れたため、ビック・ボート・レース総合優勝まで手中に収めてしまった。

私自身ヨットをやっていて良かったとつくづく思いをかみしめて表彰台へ。「やりました。やりました。」とクルー皆と“カラオケ”へ……。これが〈ワッキー〉パターンの思い、喜びのカラオケの一夜でありました。

本当に私のヨットライフに残るレースでありました。特に最終レース、下から3番目のレーティングで、オールマークをトップで回り完全優勝!!

小松一憲選手も10年に一度あるかないかのことだといっていました。本当によかった!! オーガナイズを務めたビック・ボート・クラブの皆さん、野村先生、山口さん、山村さん、荒井さん、KYC、サントピアの皆さん、本当にごくろう様でした。また遠路はるばる関西まで来ていただいて、しかも我々〈ワッキー〉に優勝させていただいた皆さんありがとうございました。また、本当にビック・ボートに勝てる船を作ってくれたYAMAHAの皆さんありがとう。最後に〈ワッキー〉のクルーの皆さん「ヤッタネ!!」おつかれさまでした。

*

1983 JAPAN BIG BOAT SERIES成績表

(8/13~8/21)

セーラー No.	艇名	T.C.F.	第1レース				第2レース				第3レース	第4レース				総合 得点	総合 順位
			着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点	着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点		着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点		
2301	コテルテルII	0.8248	1	4:35:04 3:46:52	2	12	4	4:31:26 3:43:52	7	7		RET	—	—	2	21	7
1777	カザ7	0.8159	2	4:35:44 3:44:58	1	13.25	2	4:26:00 3:37:01	2	12		RET	—	—	2	27.25	5
2611	雲柱	0.8114	7	4:44:01 3:50:27	6	8	7	4:33:56 3:42:16	5	9		RET	—	—	2	19	9
2220	慎記郎	0.7863	11	4:52:55 3:50:19	6	8	12	4:40:52 3:40:50	4	10		5	28:04:13 22:04:17	5	18	36	2
2455	マルジェ	0.8301	4	4:36:44 3:49:42	4	10	6	4:33:24 3:46:56	11	3		RET	—	—	2	15	10
2000	月光V	0.8195	12	4:54:37 4:01:26	13	1	10	4:39:24 3:48:58	12	2		RET	—	—	2	5	13
3150	麻里絵	0.8195	10	4:50:56 3:58:25	12	2	8	4:34:24 3:44:52	8	6		RET	—	—	2	10	12
2235	ノミIII	0.8301	9	4:45:51 3:57:17	12	2	5	4:32:22 3:46:05	9	5		4	23:39:15 19:38:07	4	20	27	6
2558	ビンド7	0.8327	5	4:37:44 3:51:16	8	6	9	4:34:59 3:48:58	13	1		2	22:48:36 18:59:37	3	22	29	4
3115	ミストレスハナ	0.8105	8	4:44:41 3:50:44	8	6	11	4:39:40 3:46:40	10	4		3	22:58:06 18:36:57	2	24	34	3
2976	ワッキーIII	0.8031	6	4:43:21 3:47:33	3	11	3	4:30:48 3:37:28	3	11		1	22:45:02 18:16:15	1	26.5	48.5	1
3177	ハツ	0.7863	13	4:54:38 3:51:40	9	5	13	4:43:16 3:42:43	6	8		RET	—	—	2	15	10
3240	ハ洲	0.8482	3	4:36:20 3:54:23	10	4	1	4:15:01 3:36:18	1	13.25		RET	—	—	2	19.25	8

海洋性レクリエーションとマリーナの役割

(株)シーランド計画 犬塚 英

去る6月14日付朝日新聞社会欄において、福井県若狭和田マリーナをとりあげ、ヨットハーバーは「道楽」であり、その施設に対して、国および県は「湯水」のごとき金を使っているという、センセーショナルな記事が掲載されたのを読者諸氏も記憶されていると思う。

この記事を読んで最も残念であったのは、マスコミを代表する全国紙であるにもかかわらず、ヨットを道楽として位置づけていることであり、そのような理解度でしか見ていないということである。

私自身、ヨット愛好家として、学校教育の一環としての大学ヨット関係クラブの監督として、また、港湾、海岸などの臨海域計画や施設整備計画等に携わる者として、その記事は、一般大衆に対して非常な誤解を招くことが予想されると考えられるため、それについて私の諸見を述べたい。

週休2日制、夏休み一斉休暇の普及による国民の余暇時間の増大が一般化し、余暇の過ごし方は多種多様な傾向をみせ、なかでも、テレビ（横になってテレビ聴視に時間を費やす）に代表される消極的利用から、一歩進んだ積極的活用へと顕著な変化を見せている。積極的活用の大部分を占める身体的活動は、昨今のジョギングブームをはじめとする、水泳、テニス、野球、バレーボールなどのように健康管理面を含めたレクリエーションが大眾化すると同時に、ヨット、ウィンドサーフィン、釣り、海水浴などの海洋性レクリエーションがマリーナブームとまで呼ばれるくらいに増加の一途をたどっている。

このような状況を踏まえ、余暇時間の増大に伴う余暇活動機会の増加に対処する方策が必要であるとの認識から、余暇環境の質的充実と量的拡大が今後の課題として大きくクローズアップされてきている。

海洋開発についての将来的展望については、国の海洋開発審議会第一次答申によれば、西暦2000年の展望としてレクリエーションは「国民生活に占めるレクリエーションの役割はますます大きくなり、日帰りおよび宿泊レクリエーション活動については倍以上となり、特に海洋性、山岳性等のスポーツ型レクリエーションの比重が高まる」ことを予想している。続けて1990年の開発目標のうち、レクリエーションの場については、「1990年における1人当たりの余暇時間は3,014時間（昭和50年2,760時間）に達し、そのうちレクリエーションに充当される時間は437時間（昭和50年207時間）と推定され、その伸長率は著しい。とりわけ海洋性レ

クリエーションの比重は、今後ますます高まることが予想される。1990年における海洋性レクリエーションのために必要な海域は、海岸延長で1500kmと推計され（三全総）、マリーナおよびボートینگ海域は約19万HA（現状の約10倍）と推定されている（運輸省港湾局『海洋開発に関する長期展望』）。

以上のように海洋性レクリエーションは今後とも大きな伸びを見せると思うが、マリーナはそのような海洋性レクリエーションの基地あるいは、核としての役割りを担うものであり、海をはじめとするあらゆる情報の集積の場として社会的に機能するものである。

マリーナの持つ社会的役割は運営が公共か民間かを問わず、その性格や提供している内容からみて次のような社会的責務を持っているといえよう。

①健全なるレクリエーションの基地として果たすべき教育的役割（社会教育、体育両面からの役割）

②施設提供者としての安全確保

③海岸線の適正利用

④地域社会との調和と利益還元

⑤安全かつ適正なる海域利用の指導

これらの社会的責務は各地の地域特性や、マリーナ本来が持つ個性以前に共通に持つべきものであり、究極的には臨海地域におけるコミュニティセンターとして成長すべき課題を背負った前提条件である。（マリーナ開発の展望と課題より）。

マリーナ整備に伴う効果としては、

①利用者に対して

◎各種の肉体的、精神的制約からの解放
・活力の保持、創造性の開発、緊張からの解放、人間性回復、主体性の回復 etc.

◎レクリエーション機会の増大

◎艇の安全性の向上、保管場所の確保 etc.

②地域住民に対して

◎雇用機会の増大

◎人口流出防止

◎合理化、近代化の促進

◎生活環境施設の整備

◎新しいレクリエーション機会の増大 etc.

③地元産業に対して

◎投下資本に起因する所得増加

◎マリーナ稼働後の消費需要量増大に伴う所得増加

◎地元産業に対する融資促進

④マリーナ関連産業に対して

◎需要顕在化に伴う所得増加（ボート関係、マリー

ン商品 etc.)

◎投下資本に起因する波及効果 etc.

⑤国および関連公共団体に対して

◎税収の増大

◎労働条件の緩和

◎後進地域開発へのインパクト

◎生活環境の改善

◎経済的見地からの有効需要促進

◎国家的見地から健康にして健全な海洋への理解と親しみをもたらす etc.

などがあり、漁業者との調整、海上交通の危険の増大、建設にともなう環境の変化等マイナス面を考慮に入れても、マリーナ整備に伴う社会的波及効果は計り知れないものがある。

公共マリーナの特性として、広く都道府県民に海を開放し、体位向上と社会的教育の場を提供するものであり、団体をはじめ、都道府県民体育大会などの開催会場や基地としての活用など、地域の催しものにも利用の場を提供するものである。いわば、海の公民館あるいは、海の文化センターとして機能するものであり、公開の原則と低料金および利用者負担の原則に基づく公共施設である。また、公共事業として整備した目的の大きな柱ともいえる。

一方、民間マリーナは、公共マリーナでは得られない各種サービスを営業の特性として、利用者に提供するものであり、量的拡大、質的充実の担い手としてそ

の存在は大きなものがある。また、民間マリーナといえども先に述べた社会的責務を持つことから、社会への利益還元をしているとみてよい。

以上のように、海洋性レクリエーションとマリーナの役割を主体に、その存在意義について言及してきたのであるが、繰り返すと、マリーナは、

健全なる海洋性レクリエーションの基地であり、社会教育、学校教育の役割を持ち、ヨッティング等の安全確保、適正なる海域利用の指導的役割を持つと同時に、臨海地域におけるコミュニティセンターである。

最初に述べた記事のようにあまりにも断片的な見方は、海洋性レクリエーションの将来、ひいては国民の健全なる余暇活動に大きな誤解を持たせるものである。福井県の若狭和田マリーナの例は、極端すぎる例であり、計画年度の需要予測時点に至る一過程での事象である。たとえていえば、陸上競技場において10人で練習している姿を見て、競技場の施設整備費を10で割り、1人何億円などと計算する人はいないのと同様、マリーナについても、多種多様な役割を考慮に入れた見方をすべきであろう。

最後に、今回の新聞記事については、あるいは氷山の一角であるとの見方も出来るため、今後とも関係諸機関と連絡を密にし、ヨットをはじめとする海洋性レクリエーションに対して深い理解と温かい協力を求めてやみません。

チビッコヨットレース

夏休みも間近に迫った去る7月17日、常例のチビッコヨットレースが行われました。

このレースは、三浦市教育委員会の協賛で、油壺フリートの皆様方の並々ならぬご努力で油壺湾口にて行われました。このレースに当たって、前夜祭が三崎マリンで行われました。バーベキュー、おでん、各種飲物、花火などと盛だくさんの催物があり、油壺フリートの皆様のなごやかな雰囲気の中でお互に親交を温めることができました。

当日は心配された天候もやや強風ながら絶好のレース日となりました。参加者は夏休み直前ということもあって、昨年より少な目でしたが、各チビッコは元気にボランティアのヨットマンの指導に従い、レースを行いました。始めは強風のためか、沈する艇が続出しましたが、慣れるにつれて好レースが展開されました。また途中でコースを外れる者、岸壁に衝突する者も多く出て、各レスキュー艇は大変でしたが、事故もなく終わりました。

レースが終わった後のチビッコやその父兄達は、海上散歩を楽しみ、中にはクルーザー乗船が始めての人

も多く、上位入賞者はやはり昨年参加組でした。昨年はO.Pヨットでしたが、今回はダグリングで行いました。今回の艇の方が新品のせいもあり好評でした。

この催しを通じ、三浦市教育委員会の方々、父兄、子供たちも、我々ヨットマンに対して大変感謝しておられました。

この機会を通して、我々の立場を三浦市民の方々に少しでも理解していただけたら幸いに存じます。

教育委員会、NORC、油壺フリート、三崎マリン、通信関係の皆様、大変ご苦勞様でした。



慣れるにつれて好レースが展開された



みなとみらい21着工記念 フェスティバル マリンカーニバル

横浜市で、21世紀へ向けての都市づくりである「みなとみらい21」事業を推進しております。

この「みなとみらい21」事業は、ヨコハマを魅力と活力あふれる都市にしようという計画であり、我が国の21世紀を展望する都市づくりの先導的な役割を担う、国家的プロジェクトとして注目と期待を集めています。

本年秋より、いよいよ「みなとみらい21」事業が着工しますので、当実行委員会では、この機会をとらえ、「みなとみらい21」に対する市民相互の理解を深め、広く世間にピーアールすることを目的とする「着工記念'83みなとみらい21フェスティバル」を実施したいと考えております。

ヨコハマが、港を中心に発展してきたという歴史をもっていることから、現在、海を最大限に利用した海上イベントを実施するほか、野外音楽祭および全国の祭り等を行うことを企画しております。

つきましては、NORCのヨットの皆様にご参集いただき、横浜港を舞台に、海を愛する人の力強さとロマンを十分に発揮されて、大いにこのフェスティバルを盛り上げていただきたいと期待しております。

皆様の参加を心からお待ちしておりますので、ぜひともよろしく願い申し上げます。

みなとみらい21着工記念フェスティバル
実行委員会会長 上野 豊

マリンカーニバル概要

主 催：みなとみらい21着工記念フェスティバル実行委員会

主 管：日本外洋帆走協会関東支部

連絡場所：日本外洋帆走協会横浜フリート

横浜市中区本町1-6横浜開港記念会館横浜
市政調査会内

TEL (045) 201-4867

(参加申し込みを電話にて受け付けます)

日 程：昭和58年11月3日、5日、6日

内 容：大型外洋ヨット30艇によるオーシャンバ
レードほか、ディンギーヨットおよびカ
ヌー、ウインドサーフィン、水上スキーに
よる模範演技、遣唐使船の参加

参 加 料：無料。弁当、記念品他支給致します。

申し込み：10月30日(日)までに上記の連絡場所に申し込
み下さい。(先着30艇まで申し込みを受け
ます。)

連絡会議：10月30日(日) 1700より

場 所：後日参加各艇に連絡致します。

10月30日(日)より各艇の保管を引き受けま
すので、他フリートの参加艇は30日に回航し
て来て下さい。

パーティー：11月3日(木)1800~2030みなと横浜秋まつ
りのパーティーと合同で、多田雄幸氏をお
迎えして行います。

パーティー費：1名¥2,000

第2回みなと横浜秋まつり記念

BOC・シングルハンド・世界一周 レース優勝・多田雄幸氏を囲む会

第2回みなと横浜秋まつりを記念して、下記の如く
多田雄幸氏の優勝記念報告会を行います。当日、第2
回みなと横浜秋まつりおよびみなとみらい21着工記念
の両海上フェスティバルの合同パーティーをも兼ねて
おりますので、皆様のご参加をお待ちしております。

また当日には、ポーランド国籍の帆船、ダルモジェ
ジイが、当会場前の大桟橋に入港が予定されてありま
す。ビール、ウイスキー、その他料理も多数準備して
おりますので、同フェスティバル参加者以外の皆様にも
ご参加頂きますよう、お待ちしております。

主 催：みなと横浜秋まつり実行委員会

横浜ヨット連絡会

日本外洋帆走協会関東支部

日 時：昭和58年11月3日(木)

会 場：横浜港大桟橋2F先端ロビー

プログラム：受付1700~1800、報告会1800~1930まで
パーティー1930~2100まで

会 費：1名¥2,000(中学生以下無料)

申し込み：当日会場にて1700より受付致します。

連絡場所：早川清光 TEL 045-662-0111

藤森紀明 TEL 045-781-8228

'83 大阪世界帆船まつり協賛 鈴木政輝 大帆船・海洋画展



後援：大阪市

会期：昭和58年10月20日(休)→25日(火)

(最終日は午後5時閉場)

会場：大丸大阪心斎橋店南館5階美術画廊(入場無料)

油彩画における〈日本丸〉・〈海王丸〉をはじめ、現

代帆船から大航海時代までさかのぼってくりひろげられる壮大な海のロマン。

栄光の帆を掲げて七つの海を馳せる大帆船、そして海洋日本、大阪港の海の祭典にふさわしい、大海原、渚等、厳しい感性で的確にとらえた海洋画の真髄30余点を一堂に展覧いたします。

THE AMERICA'S CUP 速報

アメリカズカップ、それは1851年にイギリスのワイト島一周レースにアメリカのスクーナ〈アメリカ〉が、当時イギリスが誇った快走艇15隻を相手に、完全優勝したことに始まる。

今年はチャレンジャーを決めるレースから〈オーストラリアⅡ〉の軽風での速さが目立ち、アメリカにとって最大の危機ではないかとささやかれてきた。

レースは、9月13日からニューポート沖において行われた。結果は次のとおり。

第1レース：アメリカ(リバティー)、スキッパーはデニス・コナー)、第2レース：アメリカ、第3レース：オーストラリア(〈オーストラリアⅡ〉)、スキッパーはジョン・パートランド)、第4レース：アメリカ、第5レース：オーストラリア、第6レース：オース

トラリア、第7レース：オーストラリア

この結果、133年目にしてはじめてアメリカが敗れたのである。チャレンジャーであった〈オーストラリアⅡ〉のオーナー・アランボンド氏は今年で5回目のチャレンジである。デザイナーはベンレクセンとそのグループ。そして今回〈オーストラリアⅡ〉に勝利をもたらす一因となったキールのアイデアをスキッパーのジョン・パートランドが出した。

これで次の1986年にはオーストラリアのバースでアメリカズカップ・レースが行われる。そこには南半球最大のホテル「ブルメリア」(オーナー：アランボンド)があり、大繁盛となるであろう。とりもなおさずアランボンドは今やオーストラリアの英雄なのである。

デイスラスト状況報告 〈KARASU〉

スキッパー 大槻正宏

7月17日に進水した〈KARASU〉(高井40ft)はチューニングのため、城ヶ島沖、南西2海里を帆走中デイスラストしましたので、状況報告いたします。

御前崎の微風に8時間あまり悩まれた鳥羽パールレースの記憶もまだ新しい8月7日、快晴、進水後不十分であったチューニングには絶好のコンディションとばかり、高井デザイナー、竹内、堀内、中村、西村、のメンバーで、1330に三崎マリンを出港。南の風、風速30ノット、波高2mの海上を、1ポイントリーフ、No3ジブにて、クローズホールドで快走(7.5ノット)していました。20分ほど帆走したところで突然マストが折損、ロワースプレッド下80cmのところでした。幸い視界も良く、デイスラストを数回経験しているベテランクルー達のスムーズな対処により、30分後にはマストを回収し、自力で帰港することが出来ました。

40ftクラスになると、マストも全長20m、重量200kgにも及ぶため、スムーズとはいってもマストの引き上げには苦勞しました。引き上げのさいに、ポートサイドのスターンバルビット、スタンション2本が損傷しましたが、メインセールは2カ所ほど5cmぐらい切っただけで回収できました。

帰港後、マストの折損状態などから原因を検討しましたが、①直接の原因はオーバーバンド、②シュラウド調整の不十分、特にロワースターの調整、③パンチングのショック、④マストの補強材であるダブリングとフラットバーの継ぎ目のオーバーラップの不足、などが考えられ、これらの要因の複合作用によるものと判断しています。〈KARASU〉のようなグランプリレーサーの場合、軽量化、バンド量の確保などのため、シビアな設計がされていて、許容応力の限界に極めて近いストレスが負担されます。従って、シュラウドの調整には厳密なチェックを必要とします。今回の場合、増締を行っていなかったことからスターが伸びて、テンションが弱くなっていたのではないかと考えられます。状況によっては大事故に結びつくこともありうるだけに、深く反省いたしました。とくに、これから冬

の厳しい海をむかえるにあたり、改めて、出艇時の入念なチェックを怠ることのないよう、肝に銘ずる次第です。新しいマストは、補強材接合部の強化、スプレッドの延長、ダブルチェッカーシステムに改良していま

す。

最後に、この誌面をお借りしまして迅速なマストの製作をしていただいたT & Mの方々、関係諸志に対し、御礼申し上げます。

頒布物品の紹介

申し込み先：(株)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

ウインドブレーカー

NORC では会員各位からの強い要望のありましたウインドブレーカー（冬物、濃紺）を頒布することとなりましたので、ご希望の方はNORC事務局までご連絡下さい。

〈価格〉

サイズ：SS(女性用)、S、M、L、LLの各サイズ



イラスト：若井あゆ子

会員価格 7,800円

会友価格 8,800円

市場価格 12,000円

限定 100着

スペシャルオーダー

●NO1 チーム名をプリント

背中へチーム名を白にていれます。人数は6名以上、価格は1カ所(大きさは自由) @800円。文字、デザイン、大きさをご指定下さい。出来上がりはご注文いただいてから約21日後です。

●NO2 ワッペンに艇名を記入

1着でも結構です。上段のホワイトのところに入れます。@500円。

ウインドブレーカーがNORCに到着いたしますのは10月20日の予定です。また、非会員の方には頒布いたしませんのであしからず。

なお、現品は料金到着と同時にNORCより発送させていただきます。(送料1着800円)

協力：(株)ヘリーハンセン

ヨットカレンダー

NORC では昨年に引き続きヨットカレンダーを販売することとなりました。つきましては身近な支部までお申し込み下さい。お待ちいたしております。

〈内容〉

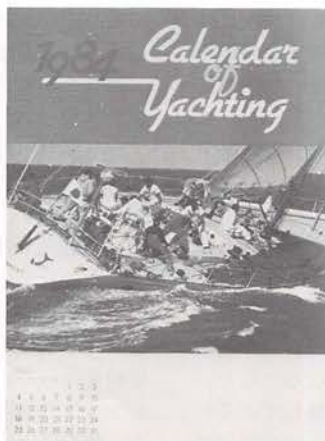
全カラー13枚 サイズ：タテ53cm
ヨコ38cm

全国レース日程表および潮汐表付

〈価格〉

定価：1,500円 NORC 会員価格
1,200円

送料は別途実費を申し受けます。



〈申し込み先〉

関東 03-504-1911～4

駿河湾 0543-52-1526 (今尾)

東海 052-971-5835 (谷口)

近畿北陸 075-661-0325 (三井)

内海 0792-46-2836 (妹尾)

西内海 082-254-0506 (井岡)

玄海 092-731-1370または
804-5225 (光安)

沖縄 0989-39-1750 (桃原)

これに北海道と津軽海峡支部が加わる予定です。どうぞ各支部事務局へご連絡下さい。お持ち申し上げております。〔協力：(株)舟艇広報〕

安全委員会よりのお知らせ

児玉万平

I 新海上衝突予防法の施行と外洋ヨットの設備規定の変更について

去る9月1日、小型船舶検査機構検査部と合同ミーティングを持ち、新海上衝突予防法と船検への影響について討議した結果、次の見解がまとまりましたのでお知らせ致します。

1. 今回の改正の基本姿勢の一つに小型船の設備負担の軽減がうたわれており、検査機構としてもその主旨に沿って今後の検査に対処する。
詳細は表①の通り。
2. 海上交通安全法等の適用海域を主たる行動エリアとする艇については、オーナーと検査員との協議によって搭載品のチェックを行う。
3. NORC 安全委員会としてはこれを受け NORC 設備規定中より⑭紅灯2を削除⑮黒球形象物3個を1個に変更することとする。
4. NORC 安全委員会は12m以下の外洋ヨットの灯火の簡略化をすすめる上で三色灯と白色灯の組み合わせのマストトップライトの開発をメーカーに強力

に働きかける、ないしは外国製品の早期受検（舶用品検定）と輸入を業者に働きかける。

以上となっています。ここで本改正にともなって考えられる灯火の設備の仕方を次に図示します。

（次ページ参照）

ここでお分かりのように現在 NORC 登録艇の中心を占める7m～12mのクラスにあっては大幅な灯火設備の軽減が可能になります。しかしここで困ったことは、マストトップの三色、白色灯2灯あるいは三色灯1灯でも検定品を持ため現状ではこの恩恵を受けられないことなのです。そこで安全委員会としては、強力にこれらの製品の開発をメーカーあるいは輸入業者に要望し、可能な限り早期に実現できるよう推進してまいりたいと考えております。

現在入手している情報では、小糸製作所が三色、白色の組み合わせ灯用の新型電球を開発しており、舶用品検定受検のめどが立っていると聞いています。その他の製品については情報が入り次第お知らせする予定です。

表①

船 長		機 走 時	帆 走 時	びょう泊時	乗り上げ時	運転不自由時
12～20m 未 満	施行前	マスト灯 げん 灯 船 尾 灯	げん 灯 船 尾 灯	白色全周灯 前後2灯 球型形象物 1個	白色全周灯 前後2灯 あるいは 紅色2灯 球型 3個	紅色全周灯 2灯 球型 2個
		円すい型形象物				
	施行後	↓	あるいは 三色 灯	白色全周灯 1灯 球型 1個	白色全周灯 1灯 球型 3個	↓
		円すい型形象物				
7～12m 未 満	前	↓	↓	↓	白色全周灯 2灯 あるいは 紅2灯 球型 3個	↓
		円すい型形象物				
	後	あるいは げん 灯 白色全周灯	↓	↓	表示 不要	表示 不要
		円すい型形象物				
7m未満	前	↓	↓	↓	↓	↓
		円すい型形象物				
	後	↓	↓	特定水域 以外不要	↓	↓
		円すい型形象物				

II 安全委員会議事録より

1. 新海上衝突予防法と設備規定について（上記参照）

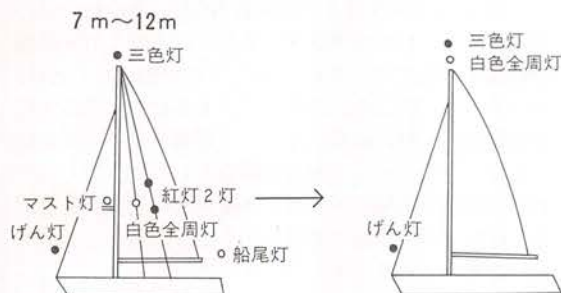
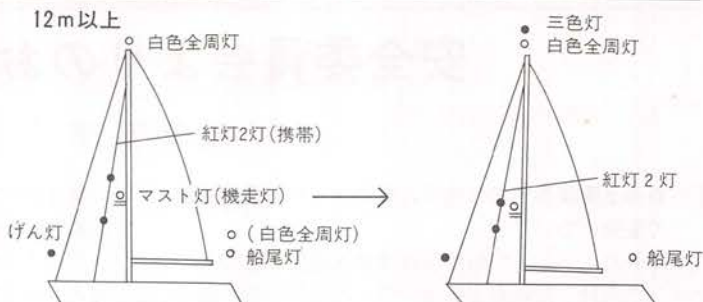
2. ヨット用レーダーリフレクターの開発について
現在市販のアルミ製リフレクターは反射面積の点で ORC 特別規定の規格を満たしているものが少なく、また入手も困難であったので、所有の有無をチェックするだけであった。この現状を打開する意味でヨット用リフレクターの開発を行い、会員に広く斡旋することとなった。

特徴は、①規格を満たす十分な面積と反射能力
②軽い
③安価
④組み立て容易
⑤水に浮く etc

詳細は完成時に会報にて告知する。（発売12月ごろ）

3. 秋のレースシーズンに

向けて積極的に安全検査を行うこと。
 (例)・支部対抗レース、インスペクション(対象—全艇)
 ・神子元島レース(対象—任意、重点—ハーネスの装着等)
 4. 安全のための特別規定ルールブックの編集について。
 (9月6日の出席委員; 児玉, 松浦, 松原, 村田, 才田の計5人)



通信委員会よりお知らせ

9月号でお知らせいたしました無線従事者受験講習会は下記日程にて行っております。今回は12月に施行されます特殊無線技士(国際無線電話・甲)に向けての講習会ですが、2月に施行されます電話級無線通信士を受験希望の方も電気の基礎から勉強できる良い機会です。ふるってご参加下さい。

日時 10月6日～11月24日(毎週木曜日)

18時30分より20時45分

場所 船舶振興ビル(虎ノ門)10F会議室

お問い合わせ、申し込みはNORC本部まで電話で申し込んで下さい。

OFFSHORE 第103号 昭和58年10月15日発行
 毎月1回15日発行
 昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
 1部定価300円(郵送料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

東京都内で行ないます

高合格率の一、二級講習会(先着30名)

日程 学科 11月6日(日)・12日(土)・13日(日)の3日間 (AM 9:00～PM 5:00まで)

費用 35,000円

学科試験日 12月6日(火)・東京都内
 学科講習 東京都内

実技は、学科合格者対象59年1月下旬予定

費用…60,000円～80,000円(NORC会員割引あり)

会場 → 関東水域

詳細・カタログの請求は

主催 近畿小型船舶教習所

〒656 洲本市千草己421-2

TEL.(07992) 4-1600

ハーケンのファーリング・システム

ディンギー用

HIGH LOAD JIB FURLER FOR SMALLBOAT



その耐久性と高品質が全世界のヨットマンに知られている艀装品メーカー、HARKEN社のディンギー用ジブ・フーラー。ディンギーのみならずジブセール面積14.5㎡以内の小型クルーザーにも最適です。ボールベアリング内蔵のため滑らかなファーリングが可能。しかも軽量です。

NO.164、NO.165

重量190g セット価格 ¥33,000

クルーザー用

JIB REEFING & FURLING SYSTEM FOR BIGBOAT



24フィートから43フィートまでのクルージングボートに使用できる堅牢でスムーズなシステム。ジブのリーフィングとファーリングを適確にこなす能力は、有能なフォア・デッキマンを上まわります。荒天下の危険なジブ交換作業から解放され、安全な航行が約束されます。

- ドラムとフォア・ステイのコネクターとして標準品の他にノースマンフィッティング、スタロック、ナブテクのスタッドが用意されています。

**37フィート以下のクルーザー用
NO.551 価格 ¥240,000**

**37フィート以上の大型クルーザー用
NO.600 価格 ¥480,000**

HARKEN YACHT FITTINGS





海に挑む。

SWAROVSKI

HABICHT SL7×50

私の愛艇「MAY-KISS」では、スワロフスキーを使っています。森 繁久
双眼鏡は海水や衝撃に強い、全天候型が安心してすね。

スワロフスキーが生んだ、高性能・全天候型マリーナ専用双眼鏡。

ユニークな構造と機能的なデザイン、数々の特長を備えたハビヒトです。明るくシャープな視界を持ち、ショック吸収式に内蔵された光学システムは、製法特許取得。技術革新のトップを行く中央ピント合わせ装置、ボディは耐熱・耐寒(+70°C~-40°C)性を持ち、特殊ポリウレタン製によるソフトなグリップは操作性抜群。どんな条件下でも、あなたを疲れさせません。また、水深5mでの水圧にも十分耐えられる完全水密・防水型ですから、曇りやカビ、腐蝕、塩害等を一切シャットアウト。もちろん水洗いもできます。またひとつ、海の世界の謎が解けるかもしれません。

スワロフスキー《ハビヒト》SL7×50

¥145,000

●倍率7倍 ●対物レンズ有効径50mm ●ひとみ径7.1mm ●明るさ50.4(薄暮係数18.7) ●完全水密・防水型 ●耐熱・耐寒・耐腐蝕ボディ ●重量1,080g

(高級化粧箱入り)

※資料ご希望の方は、下記スワロフスキー・ジャパンまでお申し込みください。パンフレットをお送りします。

オーストリア工業グッドデザイン賞受賞。



SWAROVSKI OPTIK

製造元/スワロフスキー・オプティック社(オーストリア・チロル州)

輸入・総発売元/スワロフスキー・ジャパン株式会社 〒105 東京都港区浜松町1-18-14 スワロフスビル3F PHONE 03-431-8280(代表)