

# Offshore<sup>11</sup> 1983

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.104/300円

昭和58年11月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可



第5回ミニトン全日本選手権レースに完全優勝の  
《レプトン・ターボ》 撮影：岡本甫／提供：舵社



## 第5回

# ミニトン

# 全日本選手権

日本ミニトン協会

第5回全日本ミニトン選手権大会は、四国の松山市、島マリン和気ハーバーをホーム・ポートとして、去る10月8日～10日に行われた。

国際的にレベルレースは衰退の傾向があり、日本でもその例にもれず、各レベル協会の活動は完全にとまってしまっている。そのなかでミニトン協会だけが頑張っているのが実情といえよう。

しかし、ここまで順調に育ってきたのではなく、第1回（国際ルールが統一された年）20艇近かった参加艇は年々数がへり、第3回はわずか6艇となり、第4回開催が危まれた時期もあった。そこで昨年、レベルレースの精神からやや逸脱するが、IORグループV（レーティング17.4ft以下）に参加枠を広げてみた。元来我々日本ミニトン協会設立の主旨のひとつに、クルーザーの底辺拡大、全国スモールボートにレース参加チャンスをとということもあったので、この枠拡大に抵抗もなかった。この結果、参加艇の数も上向き、大会も盛り上がってきた。

そして今年、四国松山は中央から遠隔の地であるが、スモールクルーザーのメッカであり、上記全国に参加のチャンスをとという協会の主旨、加うるに協会活動にきわめて熱心なミニトンの名士、中平達子女史のホームポートということで選定したが、大正解であった。

全日本と名のつくレースははじめてということで、当初尻ごみしていた松山の仲間も燃えはじめ、協会こぞっての応援だけでなく、NORC本部各氏、西内海支部、地元ヨット協会県連などのバックアップで、開催前からかつてない盛り上がりを見せてくれた。

参加艇は全部で15艇。地元愛媛6、広島4、神奈川2、山口1、福岡1、三重1で一応全日本にふさわしい各地からの参加であった。艇種はヤマハ21S、オセアン、デュボア⅓、レプトン、レプトンS、タカイ⅓とこれまた多彩。なかでもレプトンSとタカイ⅓は、この大会のために新たにデザインされたレースマシーンで、この選手権にかける参加者の意気込みが感ぜられた。

また出場艇の中には〈I am III〉（第1回、第2回にヤマハファクトリーの仕立てたヤマハ21Sのレースマシーン〈ヒント〉で、昨年西宮の田中氏が〈インフィニト〉と名前を変えて出走優勝した艇。今年オーナーがまた変わって、この艇名で出て来た。）、〈バックミラー〉（レプトンのセミレース仕様）と過去の優勝艇も2艇含まれている。それに常連の中平女史の〈サマンサ〉（オセアン）、1回以来久々の〈ウェザーコック〉と懐かしい艇も多かった。

さて、レースは途中から無風かつ強い潮流でサイドマークが流れ、ノーレースとなった第2レース（オリンピックコース）から、台風接近の第4レース（オリンピックコース）、第5レース（ロングオフショア）まで超微風から12～15 m/secの強風と広範囲な風力の中で競われた。風向きも北東、南と変化があり、加えて内海とくに当地独特のつかみどころのない川のような潮の激流、反流があり、きわめて変化に富んだ海象気象の中での各レースとなり、艇の性能、スキッパーの腕、潮つ気を競うに絶好の大会となった。

### 第1レース（オリンピックコース） 風、北東 6～4 m/sec

各々東と西でチューニングレースにおいて圧倒的な速さを示し、前評判の高かった関東自工デザインの〈レプトン・ターボ〉と高井デザインの〈エパーマウント〉は第1レースが初見参。お互に意識しすぎて、練習中潮が不利とすでに知っていた岸よりに2艇だけ突っ込んだため、上マークで6位、9位と落ち、スターボーで左に走り潮を利した艇群がトップ〈グリーンヤマト〉（ヤマハ21S）、〈スーパーミミ〉（デュボア1/8）、〈バックミラー〉（レプトン）……と先行。その後〈レプトン・ターボ〉は艇名通りターボを効かせて下マークまでにトップに追いつき、回航後はトップになり、そのまま差を広げて1位でフィニッシュ。〈エパーマウント〉も第2下マークまでは、ひしめくセカンドグループの

混戦に入って苦戦したが、最後の上りレグで一気にながりが2位。両艇まずは前評判通りの走りを示した。

### 第2レース (オリンピックコース) 風、北東 4~0 m/sec ノーレース

第1レースの走りでも〈ターボ〉、〈エバーマウント〉ともに固さがとれたが、このレースでは、第1上から1~2位で回り、これに前回優勝艇の〈I am III〉が続く。ここまではよかったが、やや離れた4位の艇が回航しようとしたころから風が落ち、逆潮にはばまれてマークのまわりでタックのくりかえしとなった。後続艇がどんどん集まって、タックのたびに順位が入れかわり、見ている方も乗っている方もイライラ……。

一方マーク回航した3艇は、今度は潮に乗ってどんどん走る。あたかも3艇だけのレースとなってしまった。NORC本部からわざわざ来ていただき、観戦中の武市氏が“交通信号レース”と命名して喜んでしたが、〈ターボ〉がグリーン、〈エバーマウント〉が真赤、〈I am III〉が黄色のハルカラーでまさに命名通り。

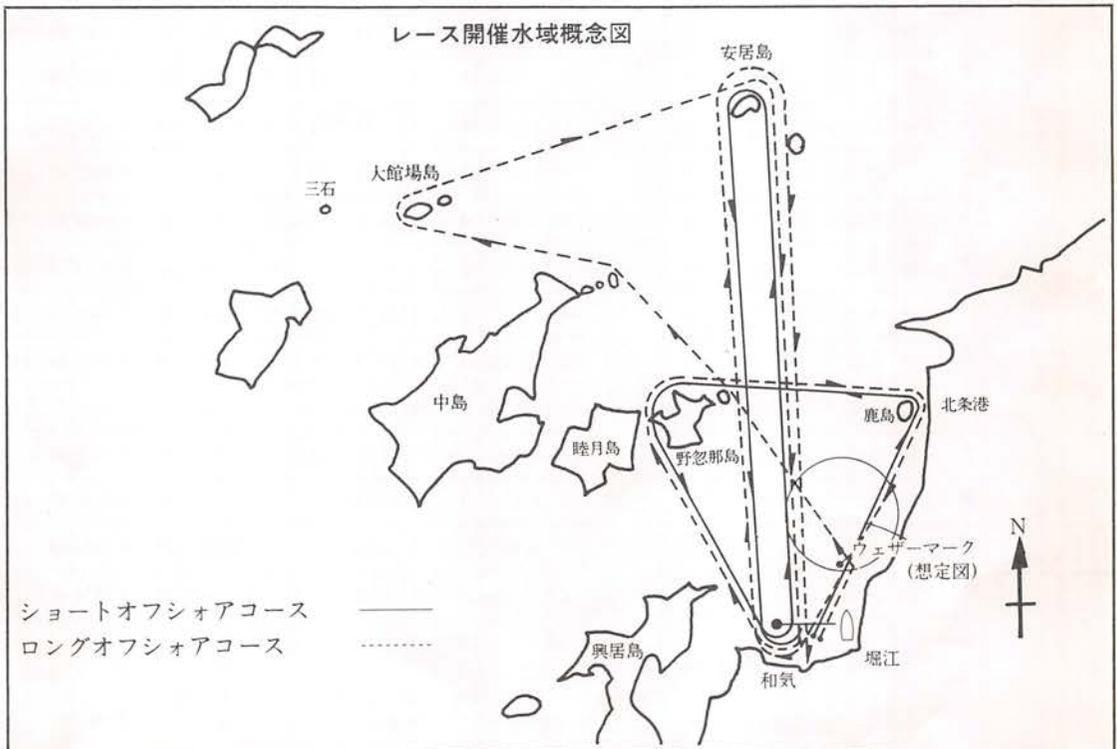
この3艇だけが走るのはいいが、しかるべき方向にサイドマークがない。強い潮でブイが流れてしまったのである。本部船指示で急きょ別の艇がブイがわりにアンカーリングしてマークになったが、これがまた流れだし、後で回るほど距離が延びるという不公平が生じた。これと無風が重なり、トップ艇フィニッシュ直前にノーレースとなった。タイムリミットがトップ



ポンツーンではみんなニコニコ顔で……

フィニッシュ後1時間なので2位の艇もこれにひっかかるかどうかというほど距離のひらいた1, 2, 3位で、以下は上マークをついに回航できなかった。トップはガッカリしたが、2位以下は生き返って、レースの興味は翌日以降に持ちこされた。

2レース終わった初日の夜、松山の三越で盛大なパーティーが開かれた。大会も5回になると知った顔もふえ、司会〈ウェザーコック〉の板坂氏の軽妙なエンターテイメントぶりで、パーティーは一気に盛り上がった。〈コンテッサ〉を駆って出場予定の石原慎太



郎会長が、例の政局で寸前に出られなくなり残念だったが、毎回ジュリー委員長をお願いしている石井正行氏、前述武市氏、関東支部長の菅原氏などのユーモラスかつ親みあるあいさつなど、地元西内海岩田支部長、中平女史などのそれ、各艇の自己紹介、と相まって実のある一夜だった。

### 第3レース (ショートオフショア) 風, 南 4~6 m/sec

第3レースはショートオフショア島めぐり。風は4~6 m/sec と中風以下で、速い艇には絶好のコンディションであった。

第1マーク鹿島を回るあたりから、潮に対する各スキッパーの考え方が引くコースに出、興味あるレースであった。鹿島でほとんど同時回航の上り強い〈ターボ〉、やや落として速い〈エバーマウント〉はそれぞれに合ったコースを引いて第2マーク野忽那島でまた同時回航。この近々1 km に満たぬ水道は時間的に逆潮となるが、島側ぎりぎりのところに物すごい逆流が

あり、これに乗った〈ターボ〉は水道を出たところで〈エバーマウント〉に1 km ほどの差をつけてしまった。また、セカンドグループでは横になった〈サマンサ〉(オセアン)と、まともに走る〈I am III〉が同じスピード(急逆流に乗って波も立てず浮んだ形で3~4ノット。一種不可思議)で通り抜けるという信じられぬ光景もみられた。ギャラリーのボート上で「流れに乗ったら横になった艇の方が水圧のかかる面積が大きいから速いのでは……」などとまじめに論議されたゆえんである。

閑話休題。話を1, 2位の競合にもどそう。その後、最長のレグ第4マーク安居島を回ってフィニッシュ前までに〈エバーマウント〉は〈レプトン・ターボ〉に追いつき、追い越し、ここでタッキング・マッチが始まった。だが、前述したように上り強い〈ターボ〉にラフィングされて、タックで逃げずに受けてしまったので、〈エバーマウント〉の善戦もそこまで。またまた〈レプトン・ターボ〉に1位を譲ってしまった。6時間半のレースで1, 2位の差30秒、セカンドグルー

### 第5回ミニトン全日本選手権レース成績表

艇名 (スキッパー名)	セ ル No	艇種	第1レース				第2レース	第3レース				第4レース				第5レース				T.C.F	総合 得点	総合 順位
			着	順	得	計		着	順	得	計	着	順	得	計	着	順	得	計			
エバーマウント (村瀬保文)	3257	TA%	2	4	12	12	第 2 レ ー ス ノ ト レ ー ス	2	2	21	33	RTE		34	9	9	14	48	0.6735	48	7	
サブリーナ (佐藤克則)	3196	OC23	14	13	3	3		14	14	3	6	14	14	2	8	14	15	2	10	0.6649	10	15
バックミラー (荒居達雄)	2552	LP21	7	7	9	9		10	12	6	15	2	2	14	29	5	6	20	49	0.6662	49	5
サマンサ (蒲谷敏彦)	2532	OC23S	5	失	0	0		6	3	19%	19%	4	3	13	32%	4	4	24	56%	0.6612	56%	3
レプトン・ターボ (小川直之)	3280	LP21S	1	1	15%	15%		1	1	22%	38%	1	1	15%	53%	1	1	30%	83%	0.6662	83%	1
何仙姑 (酒井修)	2733	DU%	12	11	5	5		9	8	12	17	7	7	9	26	6	5	22	48	0.6600	48	6
カエール (池田仁)	3195	YA21S	10	8	8	8		7	5	16%	24%	8	8	8	32%	11	10	12	44%	0.6624	44%	8
スーパーミミ (種本慎郎)	3265	DU%	4	2	14	14		12	10	9	23	11	11	5	28	15	14	4	32	0.6612	32	13
プラスチック (山本有一)	3266	OC23	13	12	4	4		11	11	7%	11%	9	9	7	18%	10	11	10	28%	0.6649	28%	14
スリーポイント (山本昇)	3278	YA21S	6	6	10	10		13	13	4%	14%	13	13	4	18%	8	7	18	36%	0.6637	36%	10
ウエザーコック (宇治田留次)	2497	LP21	15	14	2	2		15	15	1%	3%	10	10	6	9%	3	3	26	35%	0.6662	35%	11
グリーンヤマト (右野豊彦)	3183	YA21S	3	3	13	13		8	9	10%	23%	6	6	10	33%	7	8	16	49%	0.6698	49%	4
アイアム III (齊藤英明)	2531	YA21S	11	10	6	6		3	6	15	21	12	12	4	25	12	12	8	33	0.6686	33	12
フリーゲート (内田敬三)	2598	DU%	8	5	11	11		5	4	18	29	5	4	12	41	2	2	28	69	0.6624	69	2
ミスボテト (木村浩介)	3270	OC23	9	9	7	7	4	7	13%	20%	3	5	11	31%	13	13	6	37%	0.6674	37%	9	
			10/8				10/8	10/9	32理		10/10			10/10	13理							
			オリンピック 45°-4-5m スタート 9:00				オリンピック 40°-2-1m 13:00	ショートオフショア S-ES 5~8m 8:00			オリンピック 48°-12~15m 9:00			ロングオフショア 6°-13-10m 13:30								

ブ5~6艇の接戦も見ごたえあり、好レースであった。

#### 第4レース (オリンピックコース) 風、北東10~15 m/sec

一夜あけて3日目、台風接近で風は一転北東10 m/sec前後、時に15 m/secのブロー、泡立つ海面となった。この強風で、今まで低迷していたレプトン、ヤマハ、オセアンなどプロダクションボートが息を吹きかえし、前日までのレース運びとは全く様変わりした。

特に強風に強い〈バック・ミラー〉、〈ウェザーコック〉のレプトン勢は、他艇が全部1ポン、2ポンのリーフをしているなかで、フルメインでスタート。飛び出しのよかった〈バック・ミラー〉は、レースマシンの〈レプトン・ターボ〉よりこの海象ではよく切り上り、上マークで1位回航。サイド、下とプレーニングで抜きつ抜かれつの大接戦。この間スピンを上げて走り切ったのはこの2艇だけで、後できいたところによると〈レプトン・ターボ〉は6回もブローチングしながら頑張ったとのこと。下回航の接戦で〈バック・ミラー〉は潮を読みちがえ(それどころではなかったのだろう)マークタッチ。マーク回りなおしてひらいたギャップは遂に終わりまでつまらなかった。しかし〈バックミラー〉のスキッパー、クルーは昨日までのウサを吹きとばし、帰港後ポンツーンで1位フィニッシュのようにニコニコ顔だった。

結局1位は相変わらず〈レプトン・ターボ〉で、微風から強風までオールラウンドで優れた性能を実証したが、〈エパーマウント〉は内海レースということで微中風に徹したデザインだったのか、第1下をストームジブで回ったのち、2ポン3ポン、No2としぶとくセールトリム、交換でネパッタが、上らず、走らず、ワイルドタックとレース続行不可能で、両艇の競合もここで終わった。

#### 第5レース (ロングオフショア) 風、北東10~15 m/sec

午後に入ってさらに強風がつのり、ほとんどがナイ

トセーリングで計画されたロングオフショアはミニトンにとって危険となった。本部に全スキッパーを集めコース短縮で明るいうちにフィニッシュの案を計り、全員納得で最終レースが行われた。

前日まで14~15位を低迷し、ショートオフショアでは安居島回航順位を告げる島からの電話連絡で、14位まで報告され、そのあと「はるかに遅れて〈ウェザーコック〉といわれ、本部の爆笑をかっただけで走らずクサッていた〈ウェザーコック〉が、地元の利で、潮を利したコースをうまく引き、3位フィニッシュは艇の強風性能と相まってさすがであった。帰港してからのクルーのエビス顔も第4レースの〈バックミラー〉と同じだった。

これで全レース終了。〈レプトン・ターボ〉が全レース1位で完全優勝。2位は目立たぬ走りだったが着実に得点し、最後のレース(得点2倍)で2位に入った〈フリゲート〉(デュボア1/8)。松山開催最大の功労者、中平女史の〈サマンサ〉が、毎回クセになった失格(ジュリーの石井正行氏が彼女の苦勞を知っているだけに、忍びがたきを忍んで宣告)を今回も第1レースでやったにもかかわらず猛追、トータル3位に入ったのは見事だった。

また、今回から設けられた、量産艇トップに与えられるプロダクション・グランプリは、ヤマハ21Sの〈グリーンヤマト〉がコンスタントにレースをこなす腕のたしかさで獲得した。

総じて参加艇の平均レベルは前回よりさらに上がり、そのためセカンドグループの接戦は、トップ争いとは別の意味で、より面白かった。近來珍しい実のある大会だったといえよう。

最後に、いつもいうことだが、ヨットレースは走るよりそれを支援する人々の方がはるかに大変なことだ。県連の古田氏ほか多数の方々、西内海支部岩田支部長ほか、ホームポートを提供していただいた島マリーナご夫妻、そして経済のご支援をいただいた協賛各社に深甚の謝意を表す。

## 三宅島救援のお願い!!

さる10月3日、三宅島が21年ぶりに大噴火を起こし、ヨットマンも時々入港する阿古港はほぼ壊滅状態であり、島民の方々は大変お困りのことと申します。つきましては、関東支部の会員の方々にぎえん金および救援物資をぜひともお願い申し上げます。

ぎえん金：1口1,000円(何口でも可)

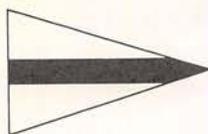
救援物資：衣類、食品、食器等の生活物資  
連絡および郵送先：

(社)日本外洋帆走協会関東支部

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル4F

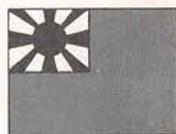
TEL 03(504)1911~4

会員の方々のあついで救援の手をお願い申し上げます。



# NORC旗とエチケツト

福永 昭



## エンサインとクラブ・バージ

NORCの創立時は、スコットランド人のマッケンジー氏の助言に負うところが多かった。そのひとつにクラブ・バージ（クラブ旗）とエンサイン（国籍旗）のことがある。

氏は、クラブを作るうえは、クラブ・バージとエンサインをきめ、ロイドに登録するものだと、分厚いグリーン表紙のレジスター・オブ・ヨットという本を貸してくれた。この本には、世界中のロイドに登録されているヨット・クラブ名とクラブ・バージ、エンサインが色刷りで載っている。

その中で、アメリカのCCA（クルージング・クラブ・オブ・アメリカ）のバージが目についた。白地の三角旗にブルーの横線が一本入った、あっさりしたものが、なかなか良い。日本では白地に赤がふさわしい。そこで白地三角旗に赤の横線一本の絵を画いて、皆の子承を得た。早速マッケンジー氏に見せたが、氏はちょっと物足りないと感じたのか、赤線の上にカモメをのせてはどうか、との意見を述べられたが強制はしなかった。

ロイドに登録する以上、エンサインも定めなければならない。アメリカのヨット・エンサインは、スターズ・アンド・ストライプの代わりに、錨の回りを13個の星が囲んでいる。イギリスでは、商船やヨットはユニオン・ジャックを掲げず、レッド・エンサインだ。また、ヨット・クラブによっては、海軍省の許可を得て、ブルーエンサイン（予備海軍旗）を使っているものもある。イギリス海軍の軍艦旗は有名なホワイト・エンサインだ。ロイヤル・ヨット・スコordonは、このホワイト・エンサインを使える特権を持っている。NORCも日の丸でない、ヨット・エンサインが欲しい。オカの上ではまあよいが、海の上ではちょっと寂しい感じがする。東京オリンピックの前に、グラフィック・デザイナー達から、日の丸の径をもう少し大きくしようという提案があったが、残念ながら実現しなかった。ただ、日航の旅客機の尾翼に描かれている日の丸は、赤丸が大きく描かれているようだ。

そこで思いついたのが日本帝国海軍の軍艦旗であった。朝鮮戦争後、アメリカの強い要請で、日本の再軍備が開始され、陸上のあとに、海軍の「ひよこ」ともいべき海上警備隊が生まれたばかりだった。海上警備隊の艦艇はアメリカ海軍の払い下げのフネで、ブルーのストライプに桜がついた奇妙な旗を掲げ、軍艦旗は持主不在だったのだ。

軍艦旗はデザインとしてもダイナミックで、軍艦マーチとともに、帝国海軍が我々に残してくれた遺産

のひとつとして、NORCで活用しようではないかと皆の意見が一致した。こうしてNORCのクラブ旗とエンサインは定まり、マッケンジー氏はポケットマネーでロイドに登録してくれた。1955年版のロイドのレジスター・オブ・ヨットにはNORCとエンサイン、クラブ・バージが載った。が、これには後日譚がある。

やがて海上警備隊は、旧海軍の人達を大量に採用して海上自衛隊となり、いつの間にか軍艦旗を使いはじめた。やはり、長年見慣れた軍艦旗でない、士気があがらなかったのだろう。

NORCから、軍艦旗はヨット・エンサインとしてロイドに登録してある旨、防衛庁へ手紙を出したところ、軍艦旗が使われるのは困る、という返事がきた。戦後、捨て去っておいて、今更何をとも思ったが、いさぎよく軍艦旗を返し、新しくヨット・エンサインを考えることにした。

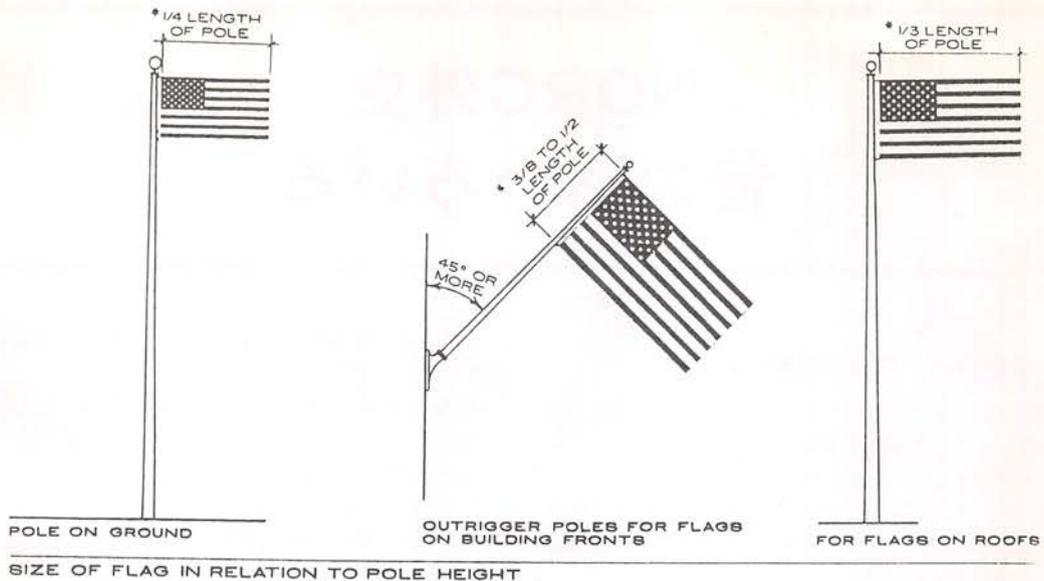
オーシャン・レーシング・クラブだから旗の地の色はブルーとし、上の1/4の隅に日本帝国海軍の大將旗を入れた。大將旗は日の丸から八条の線が出ているものである。全体の感じはイギリスのネーバル・リザーブの旗（ブルー・エンサイン）に似ている。これが現在のNORCエンサインで、早速ロイドに登録し直した。

## エチケツト

ヨットにきちんとエンサイン、バージが掲げられているのは、見て気持ちの良いものだ。ところが、近年、どの艇もマストヘッドに風向、風速計やアンテナなどを装備しだしたから、クラブ・バージを掲げる所がなくなってしまった。

大儀見さんの話では、外国では右舷のスプレッダーに掲げているとのことである。片舷からしか見えないのは残念だが、今後は右舷のスプレッダーにNORCクラブ旗を掲げることにしてはどうだろうか？ あるいは、バックステーの中間あたりに掲げて良いと思う（レース旗を掲げる場所）。NORCエンサインは、レース以外、なるべく掲げたいものだ。これを掲げるのにはちょっとした工夫をするとよい。旗ざお（クラブ・スタッフ）の頭の球の真下に細いロープを通す穴を開けておくことである。エンサインの上下に細いロープをつけておき、上はこの穴を通してから引き、下は旗ざおのつけ根近くに穴を1〜2個開けておき、これを通してとめておく。

第1回の神子元島レースの時だった。我々の〈ふるたか〉は横浜を夕刻スタートし、翌日は相模湾を横切っ



SIZE OF FLAG IN RELATION TO POLE HEIGHT

て伊豆半島へ向かうコースをとっていた。やがて遠くから、イギリスの駆逐艦とアメリカのコストガードのフネが近寄って来た。当時、レース参加艇の半数ぐらゐは、アメリカ人やイギリス人の艇だったのだ。各艇はレース中もエンサインを掲げていた。イギリスの駆逐艦が我が〈ふるたか〉に近寄って来たので、とものエンサイン（軍艦旗）を1/3下ろし、敬意を表した。こちらは、どういふ反応を示すかと双眼鏡で見ていると、伝令がブリッジからともへ伝わってゆき、エチケット通りにホワイト・エンサインを1/3下ろし、また上げて答礼した。

クルーザーの旗手にエンサインを掲げる場合、エンサインを上下する場合もあることを知ってもらいたい。

また日本では、クラブハウスの旗ざおにヨットエンサインを掲げる時（国旗の場合も同じだが）、一般に旗が小さすぎる。これはビルの上や、ビルの入口付近に立つ旗ざおでも同様である。標準としては、旗ざおの高さの1/4を旗の横幅とすべきである。（旗ざお10mの高さで、旗の横幅2.5m）さらに建物の屋上では、旗ざおの長さの1/3を横幅とすべきである。（別図にアメリカの例を示す。）

今から20年くらい前のことである。ノルウェーの国王がフランスを訪れたことがある。ノルマンにかつてフランスが占領されていた故事を偲んで、ノルウェー国王はアープル港に上陸し、列車でパリのオーステリッツ駅に着いた。コンコルド広場には国王を迎えるための巨大な旗ざおが建てられてあった。高さは30mぐらゐあったろう。なんと、風のない時には、ノルウェー国旗の先端が地面に届くばかりだった。旗は大きいほど立派だ。

エンサインは旗ざおの上、いっぱいに掲げるものである。テッペンボールと旗との間にすき間ができる

のを船乗りは嫌う。旗が上にあがっていないのは弔旗だからである。

ヨットではエンサインを、朝は8時に揚げ、夕方は日没時に降ろす。外洋でも、他船が見える時は揚げる。アメリカスカップの予選の写真を見ると、各国の艇はともに必ずヨットエンサインを掲げている。将来は、日本のクルーザーも外国を訪れる機会が増えてくるだろう。いつもヨット・エンサインを揚げ、国民一般に認識してもらう必要がある。

シップ・シェイプ（Ship Shape）という言葉がある。Ship Shapenのあとのenがとれた言葉で、辞書によると、フネのようにいつもキチンと整理された状態という言葉である。我々のヨットも常にシップシェイプであるよう努力しなければならない。

船底が汚れフジツボまでつけている艇、防舷物（フェンダー）をぶらさげたままや、スピンシートを引きずって帆走しているフネ、天気の良い日に小網代沖でよくお目にかかる風景である。

以前、シネラマでノルウェーの練習帆船（クリスチャンラディックとかいう名だった）を撮ったものがあった。最後に、フネが港に入り艦長がフネを下りる場面が印象に残った。船長は、舷門の近くの本の通用筒が船の首尾線に対し、角度がついているのに気付き、何気なく通風筒の向きを船首尾線と平向になるように直し、とものノルウェー国旗に敬礼して舷門から下りて行った。

徳川300年の間、海に出ることの少なかった農耕民族の日本人の家庭の中には、海洋民族の伝統やしつけはなかなか育たなかったようだ。NORCの仲間は、海の、また船乗りのエチケットや良いしつけを我々の子孫に伝えようではないか。

\*

# NORC外史

## 昔の話いろいろ

### シングルハンド大西洋横断レース

昭和35年、この年、ヨーロッパでは、初の単独大西洋横断レースが開催された。主催は英国のロイヤル・ウェストン Y.C. とスローカム・ソサエティー。

過去にもシングルハンドの大西洋横断や世界一周の記録はあったが、レースというのは欧米でもこれがはじめての試みであった。

コースはプリマスからニューヨーク。8隻参加の予定が、3隻がスタートに間に合わず5隻で実施。レーティングによる時間修正はなく、フィニッシュ順位のみ勝負である。

参加艇の最大艇は、〈Gypsy Moth III〉(13トンのパーミュルダー・ヨール)、最小艇は〈Cape Horn〉(JOG)で、このほか、〈Eria〉(26 ft フォルク・ボート)、〈Jester〉(26 ft フォルク・ボート)、〈Cardinal Vertve〉(25 ft スループ) などであった。

成績は〈Gypsy Moth〉、〈Jester〉、〈Cardinal Vertve〉、〈Eria〉、〈Cape Horn〉と大ききの順にフィニッシュしている。

また、全参加艇とも、自動操舵装置を装備しており、この点も日本のヨット乗りたちの興味をひいたし、このようなレースができる日が、日本のヨット界にも1日も早くきて欲しいと、当時の日本人セーラーたちは考えたものだ。

### 〈フェニックス〉(鳳凰丸)帰る

8月号のこの欄で紹介した世界周航艇〈フェニックス〉(鳳凰丸)が、昭和35年に、6年振りに横浜へ帰ってきた。

オーナーのレイノルズ一家4人のほかに、広大OBの三上仁一氏がずっとクルーとして乗り込んでおり、名実ともに日本人による初の世界周航を完遂している。

このとき、NORCの有志たちにより、歓迎会が開催されたのだが、その席上でのやりとりがオモシロい。

「暴風のときはどんな対策を講ずるのか？」

「ただ、神に祈るのみ」

「病気に対してはどう対処したか？」

「出帆前に四国の金比羅さんにお伺いしたら、大丈夫だと告げられた！自分たちはさしたる病気にもならなかったが、寄港地で訪ねて来たお客が、ボートを

ひっくり返して溺れかかったり、デッキから落ちて腕を折ったりして気の毒だった」

「病気は外科と内科とどっちが多かったか？」

「船酔いが一番多い」

「航海に要した経費は？」

「詳しくは分からないが、はたで考えるほどはかからない。少なくとも陸上の生活よりは、はるかに安い。なにしろ、金の使いようがないのだから」

「周航中、事故はなかったか？」

「今まではなかった。ところが横浜に停泊中、サンバンにぶつけられてバウスプリットを折ってしまった」

といった具合。

### ヨットを造るのに補助金が出る時代があった

ディンギーのお話だが、昭和35年に日本ヨット協会では、素人のヨット入門の普及と、多数の人々にヨットの設計や建造に興味を持ってもらおうと、新設計のヨットを造る人に対し、補助金を贈呈したことがあった。

その規定は、

- (1) 新設計であること
- (2) 全長4.2 m 以下。幅、深さ、帆面積は問わず
- (3) レースのときは2人乗りであるが、4人乗っても安全に帆走できること
- (4) 帆は2枚(スループ)とする。
- (5) 構造はなるべく簡単に建造費の安いこと
- (6) できれば高校生程度で自作も可能なこと

となっていた。金額は1艇につき2万円ということで(当時の雑誌・舵が140円であった)、けっこう大きな額である。ただし、この年は5艇分の割り当てしかなかったそうである。

補助金を受けて、何か拘束されるのでは、といぶかる向きもあったようだが、「ある種のヨット競技に出場を勧誘されること」がある以外には、何の拘束もなかったらしい。

### 高度成長とプレジャー・ボート

昭和35年といえは1960年代の幕明け。日本経済も安定し、高度成長期にさしかかるころだ。

こんな時代を反映して、この年、ヤマハ発動機がプレジャー・モーターボート界に参入した。6.9 m のカ

タマランをはじめとして、10数隻のランナバウトの発表会を芦の湖で開催している。当時の専門誌には、「同社のボート界への進出は、従来のこの業界とは異なった路線に行くものと予想され、わが国のボート産業に大きな刺激を与えるものと期待される。」とある。

この後、多くの他業種からの業界参入もあり、日本のプレジャー・ボート界の一つの黄金期が来るのである。

### 当時の艇置料はいかほどに

昭和35年の7月1日、4年の歳月と5,500万円の工

費を投じて建築中であった、須磨ヨット・ハーバーが開催した。総面積15,400 m<sup>2</sup> (うち水面積7,130 m<sup>2</sup>)、水深2 mで、ディンギー、スナイプ100隻を収容できる規模であった。そこで開港当時の使用料金を見てみると、5~10月の間の1カ月の料金は、ディンギーで1,400円、スナイプ1,900円、シーホース2,000円、スター2,700円、その他「大型」として3,300円の料金が設定されていた。また、11~4月のオフシーズンには500~1,000円ほど安くなり、加えて学生が使用する場合は、それぞれ半額になっていた。

## 船舶振興会補助事業

# アドミラルズカップ '83

志賀仁郎

## チームの編成により慎重な戦略を

1979年と今回の日本チームの編成はかなり勝ち味のあるものだったが...

西ドイツは、3艇のときすまされた快速艇をこのレースに送り、練度の高いクルーをそろえて、性格の違う5つのレースのすべてにムラなく得点を重ねて、この栄光の座をかちとった。3艇が、艇別得点において、2位、5位、7位と上位に並び、その得点も286点、283点、278点と接近していることを見れば、このチームの編成がいかにすぐれたものであったかが分かるはずで、最多得点艇〈ディーバ〉を持ちながら11位に甘んじたフランスや、2艇の高得点艇を擁しながら、他の1艇のとりこぼしによって、栄光の座を逃したイタリア、アメリカのケースは、このアドミラルズカップレースのきびしさを物語っている。

いかに飛び抜けた快速艇をもって、またいかに秀れたヨットマンをクルーの中に加えても、それが1艇あるいは2艇であったら、また、何人かに限られたものであったなら、このレースに上位を占めることはできないというレースなのである。参加するその国の外洋レースのすべての水準が試されるレースである。このアドミラルズカップが特別に重視される意味がここにある。

西ドイツの勝利は、このレースへの20年の経験を冷静に分析して、このレースに勝利する条件を備えた3

艇を選び出したという戦略の勝利であり、春のきびしい海に競い合うノードゼーレガッタをこの国のオフショアレースの底辺に据えての外洋レースへの取り組みの中で、練度の高いすぐれたヨットマンを多く生み出した、西ドイツヨット界の豊かな土壌のもたらせた栄光であったと評価できるはずである。

西ドイツは1973年S & S設計の中間レーティングの3艇で、この栄光のカップを手中にしているが、その最初の勝利の時から、次の今回の勝利までの10年間に5回の挑戦を続け、1979年11位の例外を除き、'75年2位、'77年4位、'81年3位と常にトップグループにあって、この栄光の座をねらっていたのである。

その10年間に、彼らがこのレースに送り込んだフネは、いずれもこのレースに勝利するための条件を備えた、いかなれば勝ち味のある強力艇で、その3艇は、常にその時代をリードするデザイナーによって描かれた精鋭艇であった。彼らがいかに冷静にこのレースを分析し、このレースに送り込むフネを造り出しているかが分かるはずである。

今回の西ドイツチームの編成は、新鋭デザイナー、ユーデル/フローリックの〈ピンタ〉(32.7)、〈アウトサイダー〉(30.0)とデノリイダーの〈サビーナ〉(30.0)の3艇で、この編成によって強風にも微風にも必ずどの艇かが得点できるという体制を可能にし、特に得点が2倍3倍になる2つのオフショアレースでは、TMF方式の利を生かして、軽量のミニマムレーターに高得点を期待するという布陣であった。

このミニマムレーター有利は、1975年のレース以降

のこのレースにおける高得点艇のリストを見れば歴然とした事実であったろう。

こうした軽量のミニマムレーターを中心にした編成は、今回、イギリス、西ドイツ、オーストリア、ベルギー、日本などが上げられるが、今回の西ドイツの勝利の結果から今後こうしたチーム編成がこのレースの常識として定着するに違いない。

2位と健闘したイタリアは、前回の1981年レースには8位ながら、'77年5位、'79年3位と上位をうかがう力を貯え、1980年に自国の海域に創設したサウディニアカップにおいて、イギリス、オーストラリア、フランス、西ドイツといった先進諸国と競い合うチャンスを作り、そのレベルを引き上げての参加であって、この数年その微風における力量が注目されていたチームである。

今回イタリアがこのレースに送ったチームは、前回'81年シリーズに、微風のインショアレースに抜群の走りを見せ、続く'82年サウディニアカップにイタリア勝利の原動力となった微風のエース〈アルマゴレス〉(32.9)、〈ブラバ〉(34.0)の2艇に、〈ブラバ〉のデザイナー、バリセリの軽量小型艇〈プリマドンナ〉(31.4)の3艇で、3つのインショアに〈ブラバ〉(2位123点)、〈アルマゴレス〉(4位123点)、の高得点を上げ、微風となったファストネットにもこの2艇は、2位、5位と健闘、2位の座を確保した。もし、最少艇〈プリマドンナ〉のインショアレースにおける荒っぽいレース運びによるペナルティーがなければ、このチームが西ドイツと入れ替わるシーンも可能といえるほどの力量を見せたのである。

自国でのレースを充実させることがこのレースへの戦略の大きなポイントであるということ、このイタリアチームは証明しているのである。

このイタリアの中間レーティング2艇、下限艇1の編成は、前回'81年の優勝チーム、イギリスの編成と同じで、また今回アメリカの3艇の編成に通じる戦略であった。

この戦略の基礎になる考え方は、3つのインショアレースにおける2トンクラス艇の優位と、微風になった場合のオフショアレースに軽量艇の高得点を期待するというもの。

しかしながら、その戦略は、イタリアにおける〈プリマドンナ〉、アメリカにおける〈ロクーラ〉の不振によって夢と消えたが、今後再検討を迫られる編成ではなからうか。

日本は、中間レーティングの〈フォーミダブル〉(33.5)、ミニマム艇〈トゴVII〉(30.5)、〈フラート・オブ・バジェ〉(30.1)の3艇で、前々回の〈コテルテル〉、〈トゴIV〉、〈月光〉のチームと同じような編成であった。しかしながら、今回のレースでは、現地でのさまざまな不運なトラブルの積み重ねの中で、そのチーム編成の有利を生かすことができなかった。

## 予選レースの充実こそ

### 強力チーム編成のカギだ

#### 日本の外洋レースの活性化を計れ

参加国15カ国、それは現在外洋ヨットをスポーツとして持っている国のほとんどを集めたといえる国の数とっていい。ソレント海峡に3艇を送らなかった外洋ヨットレースを持つ国は、遠いアルゼンチン、ブラジル、南ア連邦、そしてヨーロッパのノルウェー、フィンランド、スペイン、前回までの常連であったアジアのホンコンチームぐらいなもので、アドミラルズカップは、外洋ヨットのオリンピックと呼ばれ得る規模と内容を持ち続けている。

その15の参加国の代表艇の選考事情について知ることも、次回以降にも挑戦をもちろむわれわれ日本の外洋ヨット界にとって必要なことでもあろう。

優勝した西ドイツは、1973年の初優勝までは、カウズウィークにこのレース海域にフネを持ち込むオーナーの中から、アドミラルズカップにエントリーできるサイズの艇を選び出し、その艇に、ディンギーレースできたえられたクルー達を乗せるといった方法で、代表艇を決めていたと伝えられる。そして、予選と呼ばれるレースが企画されたのは、1973年からで、それも、キールを中心に行われるノードゼーレガッタの成績を参考にしての選考であった。純粋にこのレースのためのセレクションレースが行われるようになったのは、1977年シリーズ以降で、そのレースの順位によって選ばれる代表艇は、かなりレベルの高い精鋭艇となったのである。そして、その予選レースによって、クルー達の練度も大きく前進したのである。'73年以降この国の順位が上位に定着したのも当然といえるだろう。今回のエントリーのための予選は、約15ハイの快速艇が参加し、上位の3艇を西ドイツチームに指名したが、その予選に惜しくも破れた4位から6位までのフネは、直ちに隣国オーストリアの代表艇として登録され、今回のレースに参加している。

2位のイタリアは、自国で開催される新しいアドミラルズカップ方式のレース、サウディニアカップの成績を参考にしての選考で、'82年のサウディニアカップの優勝チームの2艇に、小型艇〈プリマドンナ〉を加えての編成となった。このイタリアが上位をねらえる力をつけてきたのは、サウディニアカップレースの創設と無縁ではあるまい。

アメリカは、アドミラルズカップとともに世界のビッグシリーズに数えられるアドミラルズの半年前に行われるSORCの成績を基礎に代表が決定され、予備艇を含めて6艇がカウズに送られるという方法を採用している。その結果、常にその年の注目デザインの精鋭艇を送り得る体勢を持っているといえるのであ

る。〈スカーレットオハラ〉、〈ロクター〉、〈シェナンドウ〉は、まさに現在のヨットデザインの頂点にあるフネといえるだろうし、その乗り手のレベルの高さはSORCのきびしいレースを経験しているだけに当然といっている。

予選レースがもっとも激しく争われる国は、イギリスとオーストラリアであろう。

イギリスは、5月から始まる予選で3艇を選び出す。今回のこの予選に参加したフネは24ハイ。そして予選のために指定されたレースは、オフショア3レース、インショア5レースとかなりきびしいもの。そのレース海域は、インショアは本番レースと全く同じソレント海峡で、またオフショアの一つはチャンネルレースと同一のコースで行われる。今回の予選のトップスコア艇は、〈インデリジェンス〉となって、前回まで常にイギリスチームにあった〈ヨーマン〉は4位に落ちた。

その結果、上位3艇をAチーム、4位から6位のフネをBチームに指定したわけだが、そのBチームの力量はかなり高く、もし、イギリスが、このBチームを出場させていたら、8位という惨めな成績にはならなかったろうと語られている。3倍の最多得点からえられるファストネットでは、その〈ヨーマン〉、〈パンダ〉がチームメンバーであった。4位、9位と上位を占めることが可能だったのである。

RORCの選考委員会のメンバーは、単純に予選レースの順位によって決定した今回のセレクションは失敗であったと語った。

こうした上位を占めたチームの選考事情を見ると、そのセレクションの内容が、そのまま本番レースにおける戦力を決定するということが分かるはずである。もし、日本が将来、再びこのレースの挑戦を計り、また、パンナム・クリッパーカップといった海外レースへの参加をもくろむなら、日本国内における予選レースの充実を計るところからスタートしなければ、いいチームは編成できないと考えられる。

沖縄レース、八丈島レースというきびしいレースを予選の中に加えることによって、今低迷している日本のオフショアのシーンを燃え上がらせる鍵があると思うのだが。

## 惨敗に終わった

### 日本チームと今後の課題

#### 国内レースの再検討と

#### 日本外洋ヨット界の充実を……

1977年、1979年に続く3回目の日本の挑戦は参加国15カ国中の最下位・15位と残念ながら惨敗であった。

外洋ヨットのオリンピック、世界選手権大会と呼ばれているこのアドミラルズカップは参加する国の外洋

ヨット界の水準をそのまま示すレースだといわれているレースである。

そのレースに日本から送り込まれたフネとクルーは、世界という尺度の中で、日本の外洋ヨット界の底の浅さをさらけ出したといっている。1973年サラブレットによるハーフトンカップ8位、1979年都鳥トランスバック総合2位、1979年クォータートンワールド開催と日本艇の快走、そして昨年のパンナム・クリッパーカップにおける〈飛梅〉、〈雲柱〉、〈スーパーウィッチ〉らの上位入賞といった日本の外洋ヨットの評価を高めたいくつかの快挙は、果たして日本の外洋ヨットの実力だったのだろうか。

日本の外洋ヨット界の成長に強い関心を持つ海外の関係者の間では、今回のこの成績にある種の困惑の表情がうかがえる。

3艇の苦戦の原因は何だったのか、現地での印象の中から、いくつかの問題点を上げ検証してみたい。

〈トーゴVII〉のオーナー山田先生は、「ホランド設計の〈トーゴVII〉は既に古く、このレースには向いていなかったのではないかと語ったが、デザインの選択というこのレースへの戦略の第一歩におくれをとったという。

確かに〈トーゴVII〉は1980年に描かれた1981年シリーズ向けのレーサーである。その'81年には、〈トーゴVII〉の姉妹艇、〈スイズルバブル〉、〈ウィーウィルウィンキー〉らは良く走り、特に〈スイズルバブル〉は最終ファストネットレースに高得点を上げて〈ビクトリー〉、〈ヨーマン〉を抜いてトップスコア艇となっている。

その結果、ホランドのフラクショナルのミニマム艇は1977年以降のホランドの快速小型艇群のポテンシャルを受けついで傑作として高い評価を定着させたのである。

今回は、そのホランドのミニマム艇は、〈トーゴVII〉、〈スイズルバブル〉(前回の〈ウィーウィルウィンキー〉)と日本チームのチャーターした〈フラート・オブ・バジェ〉の3艇だが、〈スイズルバブル〉の10位が最高であったことを思うと、山田先生のもうこのフネは古いというのは、当たっていないとはいえないだろう。

そして、〈フラート・オブ・バジェ〉も同じような評価が当てはまるはずだが、そのフラートは、前回にもエントリーされ、艇別得点は104点43位と下位に低迷していたフネであり、SORCクラス4位といってもその評価はかなり割り引かなければならないフネだったのである。しかしながら、そのデザインの古いフネであったとのエクスキューズを抜きにしても、この日本の2艇のレースには不満が残る。

天の利に恵まれたといえる。超微風のチャンネルレースで、その利を生かして中間のCH-1ブイをトップ回航、修整3位を占めながらレースを終了して〈トーゴ〉は13位となったのだが、CH-1で上位を占めてい

た〈マジェストリー〉(2位)、〈サビーナ〉(1位)が、そのまま1位、2位を占めているのに、〈トゴ〉の13位への転落は、惜まれる。

また、微風のファストネットレースにも〈トゴⅦ〉は、ファストネットロック回航時にはほぼ中間の23位という位置を占めながら、最終的には38位と順位を下げています。この結果は、長いレースへの日本人クルーの経験不足が影響していると思われることが出来るはず。ねばり強くレースを走り切る、外国のクルーたちの執拗さを身につけなければ大レースには勝てないことを思い知らされたのである。

ホランドの古い2艇に比べ、もうひとつのチャーター艇〈フォーミダブル〉は、デュボアがこの1983年シリーズを目標に描いた、まさに最新のアドミラルカップであった。

前回の優勝チームの最多得点艇〈ビクトリー〉をさらに洗練させた、33.5フィートは、インショアレースの優位を約束された快速艇で、そのハル、マスト、そしてセール、ギア、全てが現在世界の最高水準にあるフネであった。

その〈フォーミダブル〉は果たして有利に戦えたはずのインショアにその力量を発揮し得ただろうか。わずかに評価できるのは第2インショアの15位というのでは、決して満足のいくレースをしたとはいえないだろう。

その第2インショアでは、スタートしてから第1マークまでの上りレグでは、このレースのリーダーとなった、アメリカの〈スカーレットオハラ〉、〈ロクーラ〉のSORCの強豪たちと互角の戦いぶりを見せていたのである。それがマークを回航する度に順位を下げて15位に落ちたわけだが、諏訪スキッパーが語った、「こんな長時間の三角レースの経験がない」というモロさがその結果に表れたということなのであろう。

デュボアの同型艇〈プロモーション〉の総合9位、に比較して、〈フォーミダブル〉の40位は大いに不満の残る成績だったといえるだろう。

〈フォーミダブル〉、〈フラート・オブ・バジェ〉の2艇は、現地でのチャーター艇であった。〈フォーミダブル〉は、オランダチームの常連としてこのレースに豊かな経験を持つチームであり、〈フラート・オブ・バジェ〉は、バミュダからエントリーされるはずだったトップレーサーである。今回のレースでは、ルールによって求められているスキッパー、インショアレースにおけるヘルムスマンおよびクルーの半数を自国からという規定によって、8人対7人あるいは6人と5人という外人クルーを加えての混成チームでの参加となったが、そのチーム編成は、レースを重ねる間に思いがけない不協和音を生むことになったようだ。フネの上を日本語、英語、ドイツ語、フランス語、オランダ語が飛び交うといった事態は、とてもスムーズにレースを進行させ得る状態だったとはいえないはず

で、そうした言葉の障害は、時には不要な摩擦をクルーの間に生むことになるのである。

〈フラート・オブ・バジェ〉のムードは、そうした言葉の障害から端を発して、ついには人種的な偏見といった感情を下敷にして、憎悪とっていいトゲトゲしいものにエスカレートしてしまったのである。そうした空気の中では、どんなフネを与えられても、また、ひとりひとりの乗り手の力量がどれほど高いものであったにしても、満足なレースができるはずもないのである。このホランドの30.1フィートのチャーターは失敗であったといっている。

苦しいレースの中で日本チームは情報収集の不足、チーム編成の甘さ、クルーの練度の低さ、とさまざまな弱点をさらけ出してしまったが、それは、今回の3艇のチームのみが負わさるべき負債ではないはずである。

この苦戦を終えて日本の外洋ヨット界は、次の挑戦、そして将来への展望をひらくためにも、大きな課題をこのレースによって与えられたのである。

1977年、このレースへの日本の初参加の時、NORCは、いくつかの課題に直面した。それは、より濃密な情報収集の必要であり、より戦闘能力の高い代表艇の選択、そしてナビゲーターの養成、クルーの練度を高める努力であった。

続く2回目の挑戦では、より長期的な展望に立っての日本の外洋ヨット界の充実が求められていたはずである。

3度目の正直といえる今回の参加は、その過去2回の経験がほとんど意味をなしていないことを知らされたのである。

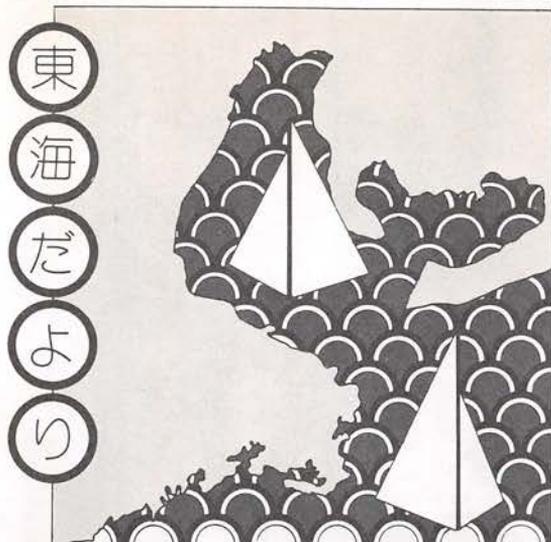
日本の外洋ヨットの足場を固めること、そこから再出発しなければ、こうした国際レースでの好成績は望めない。

日本の外洋ヨットレースの充実、それは沈滞しているNORCのクラブとしての活動の活性化を計る大きな鍵になると思うのだが……。

はなやかな海外レースへの参加を目指す前にわれわれは国内レースでの経験を充実させなければなるまい。日本をとりまく海のきびしさ、複雑さは、海外レースの海や空のそれを上まわっている。その海に学び、鍛えられたクルーを持ってこそ、海外レースに通用するチームを作り上げることが可能になるはずである。

勝てるフネを作り、練度の高いクルーを育て、その中から真に日本のナショナルチームと呼べるチームを送り出す体制を作ること、そうした、既に諸外国では常識となったビッグレースへの取り組みの姿勢をこそ、NORCは今、構築しなければならないのである。

このアドミラルズカップレースの各レースの経過については、「オーシャンライフ」11月号に掲載した劣文をお読みいただきたい。



## 第1回 津合同レース

(エンドレス・サマーカップ・イン・津)

昭和58年 9月18日(日)

レース委員長 川端 治夫

17日午後より各地から津ハーバーに回航艇が集結し、海洋スポーツセンター所属艇もクレーンで続々降ろされた。今回が第1回ということで、レースへの期待も高く、参加艇も33隻となった。

18日0830のスタートを目指して、早目に出港。セールを上げるころは4m/sもあった風がどんどん落ち、風向きも振れ出した。

0830スタート。リコール艇があり、フラッグが上がったのだが、これが第一代表旗だったので、ゼネラルリコールとなった。15分後はマーク変更したにもかかわらず、片上りとなった。上マークは大型艇が先行したのだが、サイドへ向かう途中で凧となり、次に吹き出す風を求めて、それぞれのポジションへ。

ここで抜け出した艇が、サイド下マークへと順位を上げた。コースが短縮され、2回目の上マークでフィニッシュ。トップは〈ビンド7〉、着順4位には〈アイアム3〉が入り、総合優勝となった。

1300から表彰式と昼食会があり、小

林支部長より名称を「エンドレス・サマーカップ・イン・津」という提案を推薦するとのことで、次回よりこの名称になります。時間およびレース回数、そして前夜祭も検討され、来年の再会を期してホームポートへ吹き出した風の中散って行った。

## '83オータムシリーズ・レース

(第2回東海支部フリート対抗レース、チャンピオンシップレース、全日本支部対抗レース選考を兼ねる)

レース委員長 山田 克己

10月2日(日) (第1レース・オリンピック)

北北東0~3m。風がなく、良くふれ、コースの設定が出来ない。

レースを少し延期する。風も少し安定してきたところでコースを設定し、スタート10分前を鳴らす。

1回目のスタートはゼネラルリコール。2回目から

### 第1回津合同レース成績表

順位	セールNo.	艇名	フリート	T.C.F	所要時間	修正時間	クラス順位
1	2531	I AM III	津	0.6723	6173	4150	7-1
2	3142	LAPINE	津	0.7290	5795	4224	5-1
3	3022	長良	幡豆	0.7258	5982	4341	5-2
4	2672	PETER PAN	四日市	0.6662	6625	4413	7-2
5	1975	赤とんぼ	四日市	0.6807	6591	4486	6-1
6	2558	VIND 7	幡豆	0.8327	5399	4495	14-1
7	2448	ミュー	津	0.7128	6364	4536	5-3
8	3025	SUPER YUKILADY	津	0.6947	6541	4544	6-2
9	3012	CHEERFUL III	四日市	0.7322	6212	4548	5-4
10	2362	GARIBER II	津	0.7301	6260	4570	5-5
11	2736	ハミング	四日市	0.7172	6442	4620	5-6
12	2658	桃山	四日市	0.7610	6221	4734	14-2
13	3211	MERCURE III	鬼崎	0.7343	6624	4864	5-7
14	2429	富羊	四日市	0.7312	6709	4905	5-8
15	2924	SHOVE CHUVA	津	0.6924	7164	4960	6-3
16	2091	POSEIDON II	鳥羽	0.7519	6671	5015	14-3
17	1432	COO COO	鬼崎	0.7280	6895	5019	5-9
18	2989	MICKY MOUSE	四日市	0.6924	7328	5073	6-4
19	3125	FLAWLESS	津	0.7364	6921	5096	5-10
20	3260	PROPAX	四日市	0.7322	6976	5107	5-11
21		フリーク	津	0.6723	7850	5277	7-3
22	1481	QUERIDA II	鬼崎	0.6854	8083	5540.09	6-5
23	2159	ジョナサン	津	0.7204	7691	5540.60	5-12
24	3497	SILVER WAVE	四日市	0.7128	7867	5607	5-13
25	2927	HARIMAO V	四日市	0.7280	7727	5625	5-14
26	3243	みなさん	四日市	0.7016	8093	5678	6-6
27	2784	ロンサムレディIII	津	0.6947	8883	6171	6-7

は1分間ルールがあるので、ライン上で流している船があり、風下の船と接触し抗議を出される。微風のわりにコース設定が長かったので、第2マークでコース短縮。フィニッシュ。

10月2日(日) 〈第2レース・オリンピック〉

南南東2~5m。風もよく安定してきた。第1レースが長かったので、第2レースも予定より少し遅れることになった。今回は1回でスタート。

スターボードとポートに分かれる。スタート後スターボードで岸に突っ込んだ艇は大雨の影響で、矢作川の流れて押されていて上マークまでの順位を落とした。ポートで走った艇が最後までリードするレース展開になった。

10月9日(日) 〈第3レース・20マイルショートインショア〉

南東0~7m。スタート時点では風がよく吹いており、順調にすすむ。

1時間後、風がなくなり先行艇がフィニッシュ直前でタイムリミット。全艇DNFとなる。



チャンピオンシップレース優勝の〈マーク〉手前

'83オータムシリーズレース成績表

1983年10月2.9.10日

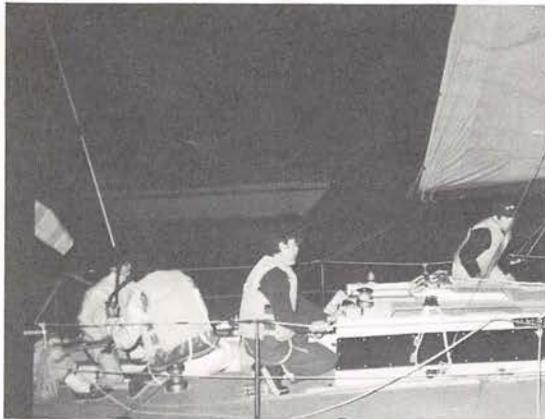
クラス	艇名	セー ル No.	第1レース				第2レース				第3レース			第4レース				総合順位						
			総合		クラス		総合		クラス		総合	クラス		総合		クラス		総合		クラス				
			着順	順位	得点	順位	得点	着順	順位	得点	順位	得点	着順	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位		
II	VIND 7	2558	6	10	16	1	5 1/2	2	10	16	1	5 1/2	1	1	DNF	DNF	1 1/2	DNF	1 1/2	34 1/2	13	13	2	
	CARERRA	2210	DNS	DNS	1	DNS	1	DNS	DNS	1	DNS	1	1	1	DNS	DNS	1 1/2	DNF	1 1/2	4 1/2	24	4 1/2	5	
	NACHI	2312	19	20	6	2	2	17	21	5	3	3	1	1	DNF	DNF	1 1/2	DNF	1 1/2	13 1/2	22	7 1/2	3	
	MINO	2080	17	16	10	3	3	DNF	DNF	1	DNF	1	1	1	1	DNS	DNS	1 1/2	DNS	1 1/2	13 1/2	22	6 1/2	4
	SELENE	2962	12	14	12	4	4	4	11	15	2	4	1	1	1	1	10	24	1	7 1/2	52	9	16 1/2	1
III	丸玉丸	2339	22	19	7	3	2	13	18	8	3	3	1	1	DNF	DNF	1 1/2	DNF	1 1/2	17 1/2	21	7 1/2	3	
	朝鳥	2477	7	9	17	2	3	9	12	14	2	2	1	1	DNS	DNS	1 1/2	DNS	1 1/2	33 1/2	15	7 1/2	3	
	コルセイア	2410	3	5	21	1	4 1/2	3	4	22	1	3 1/2	1	1	3	12	21	2	4 1/2	65	5	13	1	
	EPICURIAN	225	DNS	DNS	1	DNS	1	DNS	DNS	1	DNS	1	1	1	2	7	28 1/2	1	6 1/2	31 1/2	18	9 1/2	2	
IV	ハラフレンアン	2668	20	17	9	3	1	8	8	18	3	3	1	1	DNS	DNS	1 1/2	3	1 1/2	29 1/2	19	6 1/2	3	
	MARK	2634	1	2	24	1	3 1/2	1	1	25 1/2	1	3 1/2	1	1	4	2	36	1	4 1/2	86 1/2	1	12 1/2	1	
	桃太郎	3121	4	4	22	2	2	7	6	20	2	2	1	1	7	13	19 1/2	2	3	62 1/2	6	8	2	
V	NARUMI	3225	2	1	25 1/2	1	13 1/2	6	3	23	2	12	1	1	8	5	31 1/2	4	15	80 1/2	3	41 1/2	2	
	NAGARA	3022	5	3	23	2	12	11	7	19	4	10	1	1	10	4	33	3	16 1/2	76	4	39 1/2	3	
	MEGU	2580	21	15	11	9	5	21	20	6	12	2	1	1	DNF	DNF	1 1/2	DNF	1 1/2	19 1/2	20	9 1/2	12	
	LAPINE	3140	22	18	8	10	4	19	16	10	9	5	1	1	12	9	25 1/2	7	10 1/2	44 1/2	12	20 1/2	7	
	フローレス	3125	10	7	19	4	10	20	19	7	11	3	1	1	9	6	30	5	13 1/2	57	8	27 1/2	5	
	HORIZON	2500	14	11	15	6	8	12	9	17	5	9	1	1	DNS	DNS	1 1/2	DNS	1 1/2	34 1/2	13	19 1/2	9	
	NOBODY	2600	18	13	13	8	6	18	17	9	10	4	1	1	13	11	22 1/2	8	9	45 1/2	11	20	8	
	JUST	3203	13	8	18	5	9	15	14	12	7	7	1	1	DNS	DNS	1 1/2	DNS	1 1/2	32 1/2	16	18 1/2	10	
	S.LUCY	3255	8	6	20	3	11	5	2	24	1	13 1/2	1	1	5	1	37 1/2	1	19 1/2	82 1/2	2	45 1/2	1	
	トモエリカ	2845	15	DSQ	0	DSQ	0	10	5	21	3	11	1	1	11	8	27	6	12	49	10	24	6	
	アヤ	3256	11	DSQ	0	DSQ	0	14	13	13	6	8	1	1	14	14	18	9	7 1/2	32	17	16 1/2	11	
	NOAH	2923	9	DSQ	0	DSQ	0	DNF	DNF	1	DNF	1	1	1	DNS	DNS	1 1/2	DNS	1 1/2	3 1/2	25	3 1/2	13	
RARA X	3037	16	12	14	7	7	16	15	11	8	6	1	1	6	3	34 1/2	2	18	60 1/2	7	32	4		

10月9日(日) 〈第4レース・50マイルロングインショア〉

北北西3~10 m。スタート位置がわからなかったようだ。しかし、ゼネラルリコールで、わからなかった艇も救われて、2回目のスタートで全艇ラインを横切って行った。風が吹いているのでフィニッシュは早い時刻になりそうだ。

先行艇は10日朝6時台にフィニッシュ。平均7ノットぐらいで走っていることになる。最終艇で7時台でフィニッシュ。今年度東海支部のオートムシリーズレースが終わる。

今年も昨年同様、50マイルのスタートの本部船の確認に各艇右往左往していた。艇長会議の時、図も書いて説明済みにもかかわらず、どこにマークを打っているのかとドヤサレル有様でした。



オートムシリーズ第4レース、ライジャケ・ハーネスの準備を終えてスタートラインに向かうクルー

### 第2回東海支部フリート対抗レース成績表

順位	フリート名	艇名	艇別得点	総合得点
1	輪豆	スーパールーシーナルミ長良	82% 80% 76	239%
2	衣浦富貴	マークコルセアメグ	86% 65 19%	170%
3	衣浦武豊	桃太郎セレーネエビキュリアン	62% 52 31%	146
4	碧南	ノーボディホライズンアヤ	45% 34% 32	112
5	三河湾	ララトモエリカ	60% 49	109%
6	津	フローレスラビーヌ	57 44%	101%
7	五ヶ所	朝鳥	33%	33%

また、本部船に掲げているフラッグの意味を知らないのか、いろいろ質問してくる。オートムシリーズに出てくるのだから、もう少しルールなども勉強してきてほしいと思います。

## 船舶振興会補助事業

### '83東海フェスティバル

総括委員長 都築勝利

本年は、トヨタ自動車(株)、半田港運(株)、衣浦海上保安署、半田消防署、そして半田青年会議所の協力をいただき、例年より時期を1カ月遅らせ実施されました。

オートムシリーズレースの方は、うまく台風の中を縫って恵まれた天候の中、無事終了できました。昨年の台風接近の苦い経験を生かし、1カ月遅らせたことが良かったと喜んでいたにもかかわらず、前夜祭当日は秋雨前線の北上で、午後から雨模様となりました。

ヨットの出足も今一步振るいません。

本年は好天を予想し、公園でバーベキューパーティーの準備に富貴フリートの森さん中心に午後から各艇より集まった手伝いの方達も用意万端で一先懸命走り回っていましたが、雨は一向に上がりそうになく、急ぎょ外でテントを張り、焼けたバーベキューを半田港運(株)の好意でお借りした3階ホール会場へあわただしく運搬しました。7時ごろには人数も130名を超え、主催者もホッと一息。生バンドの演奏にリズムをとり、最後は皆でディスコ大会に挑戦。日ごろのヨットのうとは勝手が違いますが、思いがけない人が踊りに酔ったり、狂ったり、爆笑を誘っていました。

翌日朝方少し雨は残りましたが、安全訓練の始まるころから晴れ、続々とヨットが会場に集まって来ました。

沓名安全委員長の指揮で、落水者救助を実施。巡視艇〈きぬかぜ〉も出動し、皆真剣にその模様を見ておりました。引き続き半田消防署救急隊の指揮で、人口呼吸法、心臓マッサージ法の実技を学び、このころから集まった体験乗船の子供達、そして父兄の皆さんもこの見学は大変参考になったようです。

12時から子供達を各艇に配艇し、1300スタートの合同レースに参加しました。途中、碧南寄航中の〈日本丸〉を海上より見ながらレース海面に向かいました。

天気、風とも申し分なく、最高のレースとなりました。乗船した子供達140名、参加したヨット40艇、無事1500には終了し、初めて乗船したヨットに、想像を越えた感激を私達に見せてくれました。

最後に、東海チャンピオンカップを寄贈いただきましたトヨタ自動車(株)、遠路この合同レースに応援、乗



衣浦保安委員長・間宮署長より海上安全についての説明

船下さいました、関東自動車株・菅原留意さん、準備委員スタッフとして、当初からご尽力いただきました地元、半田青年会議所の皆さん、有難うございました。そして、このシリーズレースと合同レースのコミッティーを快くお手伝い下さった碧南フリーストの方々、心からお礼を申し上げ報告とします。

## 安全訓練報告

安全委員長 沓名洋一

前夜の雨がすっかり上がった10月16日午前9時より11時まで、愛知県半田市、半田港運(株)海面にて巡視艇

### '83東海フェスティバル合同レース成績表(日本丸歓迎合同レース)

IOR I ~ V 34艇 スタート：58/10/16 13：20 コース：オリンピック タイムリミット：58/10/1614：41：09

クラス	艇名	セールNo.	T.C.F	回航時間	所要時間	修正時間	順位	
							総合	クラス
II	VIND 7	2558	0.8327	14h 18m 03s	3483	2900.3	10	2
	NACHI	2312	0.8301	14 23 33	3813	3165.2	19	4
	八州	3240	0.8485	14 11 09	3069	2603.1	4	1
	MINO	2080	0.8186	14 23 56	3836	3140.1	18	3
III	丸玉丸	2339	0.7844	14 22 25	3745	2937.6	12	3
	コルセイア	2410	0.7910	14 21 00	3660	2895.1	9	2
	EPICURIAN	225	0.8041	14 18 39	3519	2829.6	8	1
IV	MARK	2634	0.7519	14 15 31	3331	2504.6	3	1
	桃太郎	3121	0.7600	14 24 10	3850	2926.0	11	2
	ヒプロス	2255	0.7540	14 31 32	4292	3236.2	21	4
	MOSSY-TIE	2921	0.7450	14 32 00	4320	3218.4	20	3
V	NARUMI	3225	0.7322	14 16 02	3362	2475.8	1	1
	NAGARA	3022	0.7258	14 21 21	3681	2671.7	5	3
	MEGU	2580	0.7215				25	14
	LAPINE	3140	0.7290	14 21 26	3686	2687.1	6	4
	フローレス	3125	0.7364	14 23 27	3807	2803.5	7	5
	HORIZON	2500	0.7364	14 28 20	4100	3019.2	16	9
	NOBODY	2600	0.7333	14 26 51	4011	2941.3	13	6
	トモエリカ	2845	0.7364	14 16 31	3391	2497.1	2	2
	アヤ	3256	0.7364	14 29 33	4173	3073.0	17	10
	NOAH	2932	0.7364	DNF			32	21
	KAZE		0.6600	DNF			32	21
	セフリン	65	0.6810				25	14
	K & K		0.6500	DNF			32	21
	プラズマII	1371	0.7070				25	14
	サンチョバンサー III	233	0.7237	14 35 11	4511	3264.6	23	12
	ガンバルジャン		0.6900				25	14
ジャジャウマ		0.6662				25	14	
OCEANIDEX	2765	0.7290	14 27 43	4063	2961.9	15	8	
ASKA II	2762	0.7271	14 35 20	4520	3241.7	22	11	
うらなみ	2431	0.7215	14 37 22	4642	3349.2	24	13	
クォーターデッキ	24	0.6750				25	14	
悟空	2484	0.6830	14 32 12	4332	2958.8	14	7	
オデッセイ		0.6870				25	14	

〈きぬかぜ〉と代表艇2艇による合同安全訓練を実施しました。

1艇はラダートラブル、応急操舵装置により急を逃れましたが、航行不能。もう1艇は落水者を救助、ところが落水者の体を温めるために使ったコンロが原因で出火。両艇は巡視艇の活躍で難を逃れましたが、本番さながらの実演に、集まった大勢の見学者の拍手と巡視艇〈きぬかぜ〉に向け、全艇感謝の気持ちをこめて一斉にフォグホーンを鳴らしました。

さて、場所を移動し、半田港運楯3階ホールでは、半田消防署救急隊の指導により、溺水時などに必要な人工呼吸法、心臓マッサージ法を訓練用人形を使って実演しました。ヨット乗員、そして地元子供達、父兄達、200余名は、初めて見る美人のマネキンの顔をのぞいたり、マウスツーマウスにとまどったりしました。真剣な顔、笑い顔、となごやかなうちに'83年安全訓練は終了しました。

ご協力いただきました衣浦海上保安署、半田消防署そして多大なるご支援をいただきました半田港運楯には心から御礼申し上げます。



落水者救助演習を見学する地元子供達



消防隊によるマウスツーマウスに身を乗り出して食い  
いるように見る子供達

## '83東海フェスティバル 合同レース

(日本丸歓迎合同レース)

レース委員長 山田 克己

〈オリンピックコース〉 西北西3~5 m

多数の艇が〈日本丸〉(碧南に停泊中)を見学に行っ  
てか、スタート予定時刻にスタート出来なくなる。20  
分遅れのスタートになるが、全艇きれいに1回でス  
タートする。

全出場艇34隻がスタートする景観は見事でした。〈八  
洲〉、〈マーク〉、〈ナルミ〉がよく走り、そのままフィニッ  
シュ。風のふれに合わせたタックを入れた船が前の方  
へ出て来たようだった。

また、本部船としては非常にはずかしいことで、フィ  
ニッシュラインをタイムリミット前に引き上げてしま  
った。これは帆走指示書を読み間違えてしまつて30  
分前に回収してしまった。これは今レースの珍事。「逃  
げたフィニッシュライン」事件であった。

この逃げたフィニッシュライン時点で、最後の力を  
ふりしぼり完走した各艇には、まことに申し訳なく  
……すみませんでした。本部船上、手を合わせており  
ました。誌面を借りておわび申し上げます。

## 「艇名」

玄海支部 片倉 静江

ヨットを購入して、楽しみである半面、頭を悩ませ  
るのが名前ではないだろうか？ 子供の名前はすんなり  
決まるのに、ヨットとなるといろいろありそうだ。

小戸ヨットハーバーのクルーザー群を見渡しても、  
各艇とも趣向を凝らした日本名または英語名、フラン  
ス語、ドイツ、ポルトガル、中国、インドネシアなど  
と実に多彩で、鬼子母神のサンスクリット名のヨット  
も浮かんでいる。そのうちにスワヒリ語やウルドー語  
の艇名が出現しても驚かないほど、見事に整列した。  
艇名をつないでみると、



## ヨット〈スリム〉のオーナー

イラスト：片倉静江

〈マリエ〉は、〈ブルームーン〉を仰ぎ、ため息をついた。最近、年下の〈KAYO〉に傾きはじめた〈DR. HIRO〉の心変わりが悲しく、〈ジグザグ〉に乱れる思いを、親友〈ヒミコ〉の姉〈カセンコ〉に打ち明けたくて、〈山笠〉でにぎわう町へと〈SUMA〉の海岸を、〈すず〉かに〈アルフィ〉た(歩いた)。

(次回直木賞候補作品の一部)

以前乗っていたBW 21のオーナーも、あれやこれや考えた末面倒になり、ヨットの製造番号200をスペイン語に直し、〈ドス・スイエントス〉にした。いつもドベを走っていたので、人呼んで〈ドベ・スイエントス〉……。数年前、新登録艇紹介欄で、眉をひそめるような下品な英語名を見たことがあった。発音することさえはばかれる名前をつけられたヨットが衰れ、無神経なオーナーにがっかりした。

ロマンティックな名前もあれば、おふざけもあり、また、奥方や愛娘の名前をつけている艇もある。S艇は奥方の名前を外国語に直したものだとも聞き、何気なく、前福岡大学教授シュルツ氏に話し、その後、進水祝いの席にS御夫妻とシュルツ先生が同席されたことがあった。「おお、貴方ですね？ 奥様の名前をつけていらっしゃる方は」。通訳したが、S氏はニヤニヤ笑っているだけ。慌てた通訳、重ねて「そうでしたか？ 奥さんの名前ですよ？」。S夫人がすかさず答えた。「違いますよ！ 父ちゃんの彼女の名前ですよ」。これくらいの日本語はわかるシュルツ氏が今

度は慌てる番。OHとか、WELLとか、やたらに感嘆詞や何やら並べ、そそくさとフライチキンにかぶりつき、「VERY GOOD! DELICIOUS!」。(御自分で料理して持ちこんだチキンを褒めるなんて)。クルー達は急にコックリ、コックリ舟をこぎ出し、何秒もたっていないのに鮎をかいたり……。仲間達の素晴らしい演技に感心しながらも、こちらは宴席のホストとして話の接ぎ穂を失って参った。

おふざけの名前も、地方独特の方言が出てくるとちょっとわからなくなる。以前浮かんでいた〈へっばく〉号はその最たるもの。つまり、「へっばく こな！」のへっばくで、理屈をこねるなどか、ゴチャゴチャ言い訳するなどという意味になる。(……ですね？ 大原先生)。だから、〈へっばく〉号は、博多弁をしゃべる巡視艇の役人や、漁業関係の人達と言い争ってはいけない。先方から飛んでくるセリフがわかっているから悔しい思いをするだけだ。そういえば〈のんだくれ〉という名前のヨットも浮かんでいたっけ。

大荒れの海から、メーデーを呼びつづけているヨットがいる。「メーデー、メーデー、こちら〈よっぱらい〉、JE6FES、ヨット〈よっぱらい〉、応答願います！」。これに対してすぐ応答するハムがいるだろうか？「JE6FES、ヨット〈よっぱらい〉、こちら巡視艇小戸、いたずらにメーデーを発してはなりません。御了解頂けましたでしょうか、ヨット〈よっぱらい〉どうぞ。「こちら、〈よっぱらい〉、大変なんです！すぐ救助艇を出して下さい！こちら〈よっぱらい〉どうぞ！。「JE6FES、〈よっぱらい〉！速やかに飲酒をやめることを命令します！了解しましたでしょうか、〈よっぱらい〉どうぞ！。「何？酒をやめろだと？もう肩まで水が来ているんだ！化けて出てやるから覚えとけ！……てなことになりかねない。

転覆した艇を放棄し、ライフラフトで漂流中、タンカーに救助された。全員やっとな甲板へあがった。疲労困憊、濡れねずみのクルー達へ、腋の下をくすぐっても笑わない感じの老船長が近づき、

「お疲れでしょうが、保安庁へ連絡しますので、先ず船名から伺わせて下さいませんか？」

「チャ……ボラ……」

「え？何ですって？」

「チャラン……ポラン……」

「チャランポラン？それが船名ですか？」

「そうです。我々……チャランポランのメンバー……です」

「チャランポランのメンバー？……ですね？」

後方のデッキで誰かが吹き出しても責められないだろう。

\*

「電話級無線通信士」受験勉強会のお知らせ

通信委員会

59年2月に施行されます電話級無線通信士の国家試験にむけての勉強会を下記の日時で行います。  
 日時 12月1日(木)より6回(毎週木曜日)1815~2045  
 場所 船舶振興ビル(虎ノ門)10F会議室  
 費用 13,000円(問題集および資料付き)  
 講師 岩瀬靖近氏

なお、教科書は特殊無線技士(国際・甲)の勉強会で使用したものを使用します。さらに岩瀬靖近講師の労作「過去15年の電話級無線通信士・国家試験の出題傾向」を資料として使用します。こ

れは今までに出題された問題をすべて集計し分析したもので、短い時間で受験勉強をする際の非常によい指針となり、今後の出題を予測する上でも貴重な資料で、他では入手不可能のものです。

電話級無線通信士の国家試験は2月期と8月期の年2回です。なお受験申請書の受付は12月中旬(期日未定)です。年末、正月をはさみ、何かと多忙な時期ですが、夏が来る前にチャレンジしてはいかがでしょうか。

受験勉強会の申し込み、受験申請の期日の問い合わせはNORC事務局へ電話して下さい。

結局ヨットチャートについて

大橋 郁夫

日本水路協会の本年度事業ヨットモーターボート用参考図・通称ヨットチャート東海水域シリーズの刊行

はいよいよ大詰めに近付いております。

春以来、名古屋、幡豆ニッサンマリナー、津海洋スポーツセンター、それに最近のVOC志摩ヨットハーバーと現地関係者各位のご意見を聞く打ち合わせ会を開き、現在早い図から編集、さらに製図段階に入っておる由。年末にはH-185三河湾分から現物がみられることを期待しています。

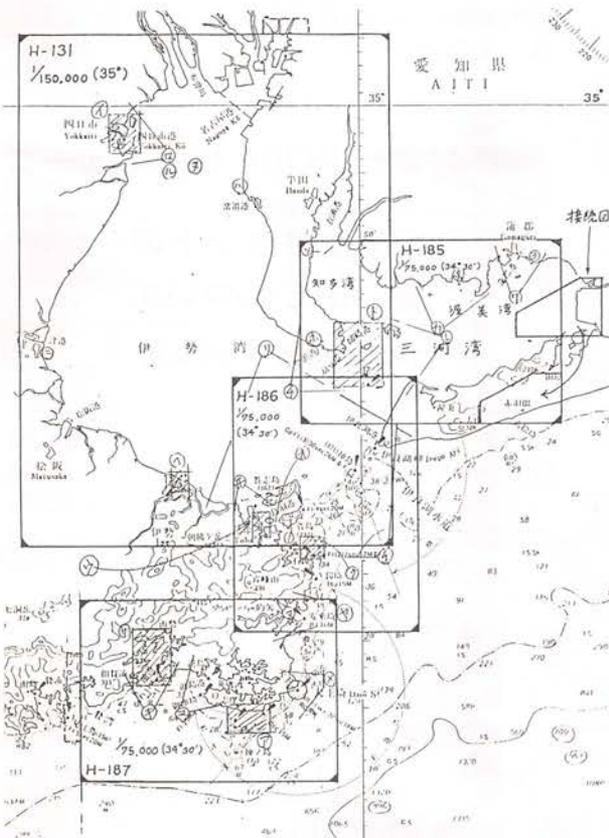
図割りはoffshore-99号でお知らせした通りで、別図をご参照ください。それでもかなりムリをいって枠をズラしたり、枠外ハミ出しで目標物を入れてもらったりしてあります。

欲をいえばキリがありませんが、1/4判・7万5千という図は、30級級あたりまでのボートの日常の使用に意外に至適なのではないか、使い慣れてみようと思います。東京湾シリーズ(H-171~174)と同縮尺で、これを利用した新しい用具や技法の開発も期待できそうです。

各地の打ち合わせ会で印象に残ったこと……ヨットマンの発言には方位と距離をふまえたチャートワークをするための図という意識が感じられるのに対し、マリナー関係からは概念図的というか、眺めるための道中絵図式のとらえ方が感じられる場面もありました。また、前者が航海途中の航路目標などを問題にするのに対し、後者は図中におけるマリナーの位置・案内が関心の的、これは当然のことですが、空中写真などが役立つでしょう。

本シリーズ発行を機会に、昔まとめられた「NORCアマチュア航海士講座」の復刊再認を切望するものです。

ヨットチャートの入手については、東海地方でも多くのマリナーや業者・書店などのご協力が得られそうで、一覧表をお送り出来る日もあろうかと思ひます。



# レースのお知らせ

## 国際ヨットレース 第5回1000マイル杯

第5回1000マイル杯が1984年1月28日南米チリ（バルパライソ港＝ロビンソンクルーソー島＝タルカウアノ港＝アルガロポ海岸）で行われます。

第5回1000マイル杯国際ヨットレースは次の3行程で行われます。

第1行程：バルパライソ港よりロビンソンクルーソー島（365マイル）

第2行程：ロビンソンクルーソー島よりタルカウアノ港（350マイル）

第3行程：タルカウアノ港よりアルガロポ海岸（240マイル）

前回までの参加国はオーストラリア、アルゼンチン、フランス、南アフリカ、ペルー、英国等です。ヨット規格はIOR MKⅢまたはMKⅢAで、最少限21.5フィート、最大限70フィートです。

委員会ではヨットの運送、時期、費用等に関し便宜をはかりたいと思いますので世界各国からのご参加をお待ち致しております。なお、詳細は下記までご連絡下さい。

連絡先

Federacion de Yachting de Chile

Comite Organizador de la V Copa Mil Millas

Av Vicuña Mackenna 40 oficina no. 2

Santiago, Chile

Telex : 40976 CL coch for Fedeyates

または、チリ大使館武官室（TEL 03-400-4522山本）まで。

## 東京～グアム ヨットレース(仮称)

### 〔実施要綱〕

主催 日本外洋帆走協会

後援 神奈川県

三浦市

グアム州政府

グアム観光局

協力 シーボニアヨットクラブ

マリアナスヨットクラブ

スタート 12月30日(金) 1100  
コース 小網代沖～グアム（アプラハーバー）  
約1330マイル

参加資格 IOR MarkⅢA による有効なレーティングを所有し、レーティング24.0～27フィートの艇。ORC 特別規定、NORC 特別規定…カテゴリーⅠおよび NORC 設備規定…カテゴリーA、ならびに東京～グアムレース特別規定に合格しており、NORC の登録艇であること。あるいは各国の公認のヨットクラブに登録されている艇で、レース委員会が参加を認めたもの。

搭載無線器 SSB 中短波帯（2 MHz）および短波帯（4, 8, 12, 16 MHz）の送受信が出来る無線器の搭載を義務付ける。また EPIRB の搭載を強く推奨する。

行事 前夜祭：12月29日夕刻

場所：シーボニアヨットクラブ

表彰式およびパーティー：1月10日

場所：グアムホテル

申込締切 12月16日(金) 1700

その他 スタート前1～2週間の関東水域での臨時係留は可能ですので事前に申し出て下さい。レース終了後のグアムでの長期係留も可能ですので早めに申し出て下さい。

実行委員会 大儀見薫、武市俊、朝河、志村

レース委員長 朝河



## NORC協会ニュース

### ビデオカセットの 貸し出しについて

海事思想普及 今岡又彦

NORC では下記のビデオカセット（VHS とβ・ベータ）を在現保有しております。つきましては会員および会友の方々に一週間にかぎり3,000円で貸し出しをしたいと考えております。ご希望の方はNORC事務局まで申し込みください。なお、送料につきましては自己負担となります。

記

1. クォータートン・ワールド・チャンピオンシップ 1978年 IN 佐島
2. 第2回びわ湖レース
3. 石原裕次郎主演「男たちの海」
4. 世界一周レース
5. ザ・ベスト・ディフェンス・アメリカズ・カップ
6. 1983年 初日の出レースIN シーボニア

- 7. 1982年 パンナム・クリッパー・カップ・レース
- 8. 1980年 パンナム・クリッパー・カップ・レース
- 9. 1980年 練習船〈日本丸〉
- 10. アメリカズ・カップ〈フリーダム〉
- 11. 第1回J-24全日本選手権

※※※ **NORC創立30周年** ※※※  
 ※※※ **記念パーティー** ※※※※※

(日付変更)

すでに10月号でご案内いたしました、NORCも来年の1月21日で満30年をむかえようとしております。つきましては功労者の表彰、レース表彰、そして新年会を下記のスケジュールにて行いますので会員各位の奮っての参加を委員一同心よりお待ち申し上げます。

記

日時 昭和59年1月20日(金) 1800~2100  
 場所 キャピトルトウキユウ (旧ヒルトンホテル)  
 内容 1800~開場 ビデオ、スライド等上映  
 1830~セレモニー 会長、運輸大臣、船舶振興  
 会会長あいさつ、功労者表彰  
 1930~パーティーおよびレース表彰式 アトラ  
 クションとして、ビンゴ大会、オークショ  
 ン等  
 2100 閉会式 解散

総司会 E. H エリック氏  
 会費 1名 1万円(パーティー券)  
 オーナーの方はできるだけクルーの方々をとり  
 まとめて申し込んで下さいますようお願い申し  
 上げます。多数の参加を期待しています。  
 交通 千代田線・国会議事堂前(赤坂方面出口)1分  
 銀座線・赤坂見附7分  
 住所 千代田区永田町2-10-3  
 キャピトルトウキユウ 電話03-581-4511  
 申込先 (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4F  
 電話 03-504-1911~4

今年は30周年でもありますので会員の方々の参加を  
 ぜひとも500人以上としたいと考えておりますのでご  
 協力お願い申し上げます。

事務局からお願い

NORC 事務局では会員に対する郵便物が  
 返送されて来たり、また、電話連絡がつか  
 なくて困ることがあります。氏名、住所、勤務先、  
 所属支部、フリート、所属艇名、電話番号等  
 に変更がありましたら、その都度ハガキまた  
 は電話で事務局あてご通知をお願いします。

頒布物品の紹介

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

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53 cm  
 ヨコ38 cm  
 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]

## ウインドブレイカー

10月号でご案内いたしましたウインドブレイカーは10月20日で完売いたしました。ありがとうございました。なお、その後も会員各位よりたくさんのおオーダー希望をいただき、関係業者と打ち合わせしましたところ、なんとかあと100着作ることが出来ることとなりましたので、ご希望の方は電話でNORCまでお知らせください。



〈サイズ〉：S, M, L, LL の各サイズ  
 〈価格〉：会員価格 7,800円  
 会友価格 8,800円  
 市場価格 12,800円(限定100着)

### スペシャルオーダー

#### ● No.1 チーム名をプリント

背中へチーム名を白にて入れます。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をいただいてから約21日後です。

#### ● No.2 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。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)

## スワロフスキー「ハビヒト」

### NORC 会員特別販売のお知らせ

このほどスワロフスキー・ジャパン(株)よりスワロフスキー「ハビヒト」の特別下取りセールのご案内がありましたのでお知らせいたします。

\*

さて、このたびスワロフスキー・ジャパン(株)ではNORC(社団法人日本外洋帆走協会)の御賛同を得

まして、スワロフスキー・オプティック社製双眼鏡「ハビヒトSL7×50」の特別下取りセールを実施致すことになりました。この機会に、NORC会員の皆様より多数の御用命を御寄せ下さいませよう、御待ち申し上げます。

記

全天候型・高性能双眼鏡スワロフスキー「ハビヒトSL7×50」特別下取りセール

#### ■下取り条件

- ① 御手持ちの双眼鏡で、御購入時¥30,000以上のもので、現在も使用可能なものならば機種は問いません。「ハビヒトSL7×50」御購入1台につき、御手持ちの機種1台を下取り致します。
- ② 下取りによる特別販売価格 ¥100,000

※参考 希望小売価格 ¥146,000

NORC 会員特別価格 ¥129,000

皆様より下取り致しました双眼鏡は、NORCを通じ、(社)日本海洋少年団連盟をはじめ、諸団体へ寄贈させて頂く予定です。

#### ■御注文方法

御手数ながら、下取り機種をNORC事務局宛御郵送下さい。



## エンブレーム

エンブレームを20個限定頒布いたします。(先着順)プレザーのエンブレームと同じ物です。定価は8,000円ただし、艇名、セールナンバー入りは10,000円。



## スカーフ

NORC では女性会員用に製作いたしましたスカーフ(絹100%)を30枚限定頒布いたします。(先着順、価格=3,000円)



エンジと紺の緑どり  
の中にロープと波の  
模様

## 新登録艇の紹介

セール番号, 艇名, 帆装, フリート, 全長×  
水線長×巾×吃水, オーナー名, その他の順  
☆印は会友艇

3236 ネフノレオ ゼプルス30 葉山マリーナ 8.98  
×7.20×3.30×1.75 馬谷原宣彦/艇名の由来:ア  
メリカの有名な喜劇スター「ダニー・ケイ」は、自分  
の背広に「mine」とネームを入れていたという。これ  
をパロディー風に「俺の船」……「オレノフネ」を逆  
にして〈ネフノレオ〉と命名した次第です。至極簡単  
明瞭/クルー:馬谷原洋二, 宮島弘昌, 深谷辰雄,  
深谷恒治

3267 BIG・BANG ヤマハ R42 葉山マリーナ  
12.8×9.70×4.13×2.20 久保勇治

2497 WEATHER, COCK レプトン21 島マリン  
(松山) 6.44×5.96×2.41×0.706 板坂幹雄, 池内  
敬訓, 宇治田留次, 白石範史, 坂本和典(共同)/艇  
名の由来:第1回ミニトン全日本選手権に出場した,  
〈ウエザークック〉を今年松山にて行われる全日本に  
出場すべく購入。船名が大変素晴らしいので, そのま  
ま使用することにしました。/抱負:今年の全日本ミ  
ニトン選手権に出場するために購入した艇であり, 全  
日本にしぼってもっか練習中。瀬戸内海は我が庭みた  
いなもの。かならず勝ちます。〈ウエザークック〉に  
注目されたし。セール No 2497ですよ!!/クルー:ス  
キッパーは西南大学ヨット部 OB の宇治田留次。腕  
は一流。その他はザコばかり。でも気分のいい連中で

す。/NORC への要望:特になし。その内, ちぼち  
ぼ要望も出したいと思います。よろしく。

3279 アルカディア なかよし30 西宮マリーナ  
8.80×7.16×2.94×1.615 福原幸洋, 福原正博(共同)  
/艇名の由来:ギリシャの地名ですが, 別に幸福の夢  
想郷の意味があるようです。アルカディア号は, 私に  
とってアルカディアなのです。/抱負:風と友だちに  
なれたらレースにも長期クルージングにもと思ってい  
ます。

3227 むつごろーⅢ K-30 日産マリーナ東海 浅  
野吉弘/艇名の由来:愛すべき表情のむつごろーにち  
なみ家族で協議の上つけました。/抱負:レーシング  
に, クルージングに, と少しでも経験をふやしてゆき  
たい。どうか良きご指導を……。/クルー:内野達雄,  
浅の兼司/NORC への要望:まだ経験も浅く, ま  
とまったクルーにも恵まれておりませんので, 良き方  
がありましたら良縁をお願いします。

3237 フォレスティ・キッズ ヤマハ26S 関西ヨッ  
トクラブ 798×625×280×150 ハヤシシゲル, ハヤ  
シタケヤス(共同)/艇名の由来:ハヤシを英語にして  
フォレスト。57年末に子供が出来, フォレストを呼び  
やすく語尾に Y を付け, フォレスティとなり, 子供  
のキッズを付けました。FORESTYは辞書にはのっ  
ていません。/抱負:まだ始めたばかりですが, どん  
どん練習して都合のつくかぎりレースに出ていきたい  
です。/クルー:兄弟二人と21歳になる従姉の子供に  
ヤマハの鶴谷君

3287 KAIYO スループ 琴塚 10.36×8.40×3.30  
×1.75 吉田弘三/艇名の由来:徳川幕府の海軍の最  
強といわれた軍艦/抱負:主にクルージングと外洋  
レースに参加したい。/クルー:主にシングルハンド  
のため, きまったクルーはいない。/NORC への要  
望:別になし

2800 SAKI VI スループ 的形 11.98×3.98×1.98  
多胡康敬/艇名の由来:1・2・3・5世に続き,  
SAKI です。/抱負:レース活動を中心に, ヨットラ  
イフをエンジョイしてゆきたい。/クルー:宮内雄治,  
阿部隆, 高尾育太郎, 西村克己, 森賢一郎, 吉角立自,  
川上敏, 霞末昌宏, 木村澄子, 森岡栄子, 以上10名。

OFFSHORE 第104号 昭和58年11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

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。



# グレードが帆走を始めた。

## 誕生、クォーターナー最上級艇。ヤマハ26C EX

最高の居住空間をもつクォーターナーを。

このコンセプトのもと、ヤマハ26Cをベースに完成した  
ヤマハ26C EX。フォックスル、メインキャビンをはじめ、

トイレームまで独立空間としたゆとりの設計を施しました。

内装にはFRPトリム、デッキライナーを使用し、

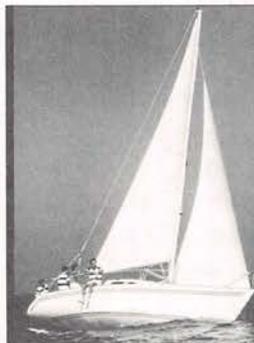
数ランク上のインテリアを実現しています。

スレンダーな艇体には、優れた帆走性・操作性を凝縮。

イージーセーリングからハードセーリングまで、

幅のある帆走が楽しめます。

クォーターナー最上級艇として、いまヤマハから。



- 全長/7.98(m) ● 水線長/6.40(m)
- 全幅/2.80(m) ● 吃水/1.55(m)
- 船体重量/2,045(kg) ● 完成重量/2,150(kg)
- バラスト重量/650(kg) ● 全セイル面積/27.0(m<sup>2</sup>)
- バース数/5(名分) ● 呼称最大馬力/7.5(ps)
- 連続最大馬力/6.5(ps) ● 燃料タンク容量/25(ℓ)
- 清水タンク容量/70(ℓ) ● 航行区域/沿海

新 発 売 YAMAHA-26C EX