

Offshore 1

1984

社団法人 日本外洋帆走協会 発行 No.106/300円

昭和59年1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



昨年活躍した《眞記郎》
写真提供：舵社

1984年 謹賀新年

年頭挨拶



社団法人
日本外洋帆走協会会長

石原慎太郎

明けましておめでとうございます。

本年は、当協会にとって創立30周年の年であり、運輸省の外郭団体として社団法人となって20周年を迎える、ひとつの節目となる記念すべき年です。

在日アメリカ人を中心とした、CCJを前身として、我が国のクルーザー乗りの草分け達が、英国人マッケンジー氏のアドバイスを受けながら、安全規則を作り、レーティングルールを作り、いわば、見よう見まねで、日本オーシャン・レーシングクラブとして、1954年に創設した当協会は、当初は相模湾の一部で活動しているに過ぎませんでしたが30年を経て、南は沖縄から北は北海道まで全国で10支部が、各地で活動し、会員数、登録艇ともに3,000を超えるに至りました。

また、国内に限らず海外レースへも多くの艇が遠征し、特に近年の活躍は目ざましいものがあります。

四面を海に囲まれ、世界でも有数の変化に富んだ海域を持つ我が国において、この30年間に、当協会が、海洋スポーツの健全な発展、また、海事思想の普及に果たしてきた役割は、極めて大きいものであると自負しています。

1962年11月の初島レースでの遭難事故を契機に、運輸省の指導のもと社団法人となり安全委員会を設置し、安全規則・安全検査を強化して、暫くの間、事故らしい事故のなかった外洋ヨット界も、残念ながらここ数年、毎年のように事故が発生し、我々の仲間の尊い生命が失われています。

どうか30周年の今年を、無事故の年の始まりの年と

していただきたいと思います。

会員の皆様の、御健康、御繁栄、そして素晴らしいセーリングを、お祈り致します。

'84年 年頭に当たって



社団法人
日本外洋帆走協会副会長

秋田博正

新年おめでとうございます。心より皆様のご健勝と幸多いセーリングをお慶び申し上げます。

新春も既に初乗りを楽しまれ、あるいはこの一年の多彩な計画に胸をふくらませておられることでしょう。

この1月20日には日本オーシャンレーシングクラブが創立されて30周年、社団法人日本外洋帆走協会となって20周年の祝賀式典が開催されます。顧みましてその間におけるわが国の外洋帆走における躍進、また当協会の発展は誠に目覚ましいものがあり、会員の皆様とともにご同慶に堪えません。またここまで発展出来たことに格別のご尽力、ご熱意を傾けて頂いた諸先輩、仲間の方々に衷心より敬意と感謝を表したいと思います。

この輝かしい時点において私どもは次の充実、飛躍に決意を新たに、全員協力して当たりたいものと念願いたしております。幾多の課題があります。安全の確立、当協会の内部充実、レース等技術面の向上、懸案の日本ヨット協会との連携の強化、ハーバー対策等、いずれも重要な問題であります。

安全面については、毎年、年頭に当たり、事故のな

いよう声を大にして誓うのでありますが、誠に残念ながら昨年また防ぎ得なかったのであります。昨年西宮で起きた事故の場合、昼間の西宮沖のレース中の落水事故であります。ベテランがフォアデッキで作業中、足を滑らせ落水、一命を失いました。合羽にゴムの長靴をはいており、ライフジャケットはつけておりませんでした。それほど強風ではなく、我々が常時置かれている環境での事故であります。ライフジャケットやハーネスをつけようとは常に私ども互いに戒め合っていることではありますが、実際にはなかなか行われておりません。ともかく、クルーザーには大変快適で、また安全性も高いものですが、一步間違えば事故と紙一重であるということをも更に強く認識し、会員一同心を引き締めて進みたいと思います。またNORCの第一線であるフリート、支部等においても最重要課題として具体的な、分かりやすい安全講習会を度々と開く等取り上げて頂きたいものと願っております。

次に協会の活動の在り方の問題です。会員数が増加しその指向が多様化している今日、期待に十分にこたえることは誠に容易ではありませんが、当協会のフレッシュな運営により、常に会員の期待にこたえるよう努力することが必要であります。それには会員の生の声を出来るだけ多く聞き、またそれに応じた即応の具体的な対応が必要であり、その点、各クラブ、各ハーバー、各フリート、各支部といった現場におられる方々の積極的な活動、努力を心より期待しております。また協会としてもその活動に対し色々の形での協力、支援を出来るだけ十分に行いたいと思います。これは当協会の魅力に直接かかわる問題で、会員増強、財政基盤の確立にもつながるものでありまして、ぜひ最善の配慮を用いたいものと思います。

また、国際レースへの参加、あるいは当協会本部主催の長距離レースの整備、発展等もぜひ力を入れて行きたいところです。どうしてもヨットマン、艇の質的向上のためには苛酷な条件に臨んでこそ、また優れた外国勢と接することにより得られるものであり、これらの点についても地についた緻密な万全の準備の上で大いに広がって行くことを願っております。

終わりに当協会と日本ヨット協会との提携の問題であります。かねてから折々の会合は持たれておりましたが、昨年両協会連絡協議会の会則も正式に決定し発足いたしました。本年は更にその充実、強化を計って行く積りです。同じ海の仲間です、それぞれの地方では両協会の協力が行われ、人的関係も極めて密接であります。両者の生いたち、組織、運営等の内容からすぐに合併というようなことは困難ではありますが、現在ヨット界を取りまく環境は種々の法的規制、ハーバー問題等誠にきびしいものがあり、両者が一体となって解決に当たって行く必要があります。また大きな行事等も出来れば両協会の協力の下に運営されれば

一層の充実が見られることでしょう。新春早々にも第一回の会合を開くことが話し合われており、本年はぜひ具体的な成果を得たいものと存じております。

海、それは私どもに夢と希望を与えてくれる場です。お互いに一日でも多く海に出て潮風にふれようではありませんか。NORCの最大の課題はその機会を多く作り、安全に楽しくセーリング出来る諸条件づくりだと思います。皆様方全員の積極的な活躍とご協力を心から期待しお願い申し上げて年頭のご挨拶とさせていただきます。

新しい年を迎えて



社団法人
日本外洋帆船走協会副会長

大儀見 薫

NORCの30周年と外洋ヨット界の発展

本年でNORCも満30周年を迎えることになったわけだが、この30年の外洋ヨット界の発展は目を見張らせるものがある。

昨年10月末の大阪帆船パレードに結集したクルーザーの数は600隻を超え、参加したヨットマンは「一体どこからこれだけのヨットが現れたのだろうか」と一様にびっくりさせられ、また大きな感銘を受けたようである。

一方では、一昨年のワイキキ・ヨットクラブ主催のクリッパー・カップでの〈飛梅〉の優勝に代表されるような国際的外洋レースの分野では、ようやく世界のトップ・レベルと互格にチャレンジする水準にまで達してきている。

帆船パレードでのクルーザー群の大結集とクリッパー・カップでの〈飛梅〉を中心とする日本を代表するトップ・レベルの外洋レーサーの活躍は、そのまま、日本の外洋ヨットのこの30年間における量と質の両面での素晴らしい充実を端的に物語っている。

しかし、大きく変わったのは日本のクルーザーの世界ばかりでなく、世界の外洋ヨット界もこの間に素晴らしい勢いで発展し、大きく様変わりしていることも見逃せない。私は昨年末のORC (OFFSHORE RACING COUNCIL) の年次総会に出席して、そこで取り上げられたテーマ、討議の内容等を通じて、外

洋ヨットが、ここ20～30年の間に一人前のスポーツとして完全に成熟し発展を遂げてきたことを強く印象づけられた。

IORがもたらしたものは……

IOR (INTERNATIONAL OFFSHORE RULE) が世界外洋ヨット共通のレーティング・ルールとして制定されたのは1970年のことであるが、この IOR の基で、外洋レーサーがぎりぎりの極限まで、スピードとパフォーマンスを求めて、無駄のない、洗練された完全なレーシング・マシーンとして進化を遂げてきている現在の到達点に立って、振り返って見ると、IOR の採用は、レーティング・ルールが変わったという表面的、技術的な変化以上の本質的な変化を外洋ヨットの世界にもたらしたのではないと思われる。

IOR前に最も普及していたレーティング・ルールは RORC (ROYAL OCEAN RACING CLUB) のルールだったが、NORC としても30年前の創立当初からこのルールを採用して、世界の仲間入りをしたわけだ。この RORC 時代の外洋クルーザーを代表するのは、この時期の外洋デザイナーの王者として君臨していたアメリカのオリン・ステフェンス氏の一連の設計だった。

クルーザーのスクラッチ (ハンディキャップによらない) レースとして初のワントン・カップ・レースが発足したのが1965年だった。このワントン・カップを目指して、各国のトップ・レベルのヨットマンがしのぎを削る激しい闘いを演じたのが、日本にもお目見えしたセール No. 600 の〈竜王〉に代表されるオリン・ステフェンス設計の RORC 時代のワントン艇であった。No. 1111 の同じくワントン艇だった2代目〈サンバード〉も同じステフェンスの最新艇として、進水当時注目され、またシドニーのワントン・カップにも出場して大活躍をしたのもこのころのことだ。

ワントンに始まったスクラッチ・レースは、その後どんどん外洋レースの世界に取り入れられ、1966年には $\frac{1}{2}$ TON、1967年には $\frac{1}{4}$ TON と、小型艇の分野で急速に普及していった。そしてこれらのクラスで、ホランド、マル、ピーターソン等の新進気鋭の若手デザイナーが頭角を現した。

IOR ルールへの切り替えとともに、 $\frac{1}{2}$ TON、 $\frac{1}{4}$ TON の小型艇をベースに急速に力をつけたこれらのデザイナーが、ディンギーの発想による、軽くて速い新しいタイプのスーパー・レーサーを続々登場させ、ステフェンスに替わって外洋レース艇の世界を代表するようになっていった。

ステフェンスに代表される RORC 時代はその原点を600連のファストネット・レースに求めることができる。19世紀末ごろから、小型帆船を業務用ではなく、レジャー用として運航することから始まって、これが外洋ヨットの発展につながったものだが、ファスト

ネットは「本格的なオーシャン・レースをこういったレジャー用の帆船でやってみよう」というところにその発想の原点があった。

RORC ルールの下における外洋ヨットの発達には目覚ましいものがあった。レースである以上、勝つために性能の向上を計るのは当然のことであり、近代外洋ヨットの原型は RORC 時代に造られたといえる。

このように RORC 時代にも外洋クルーザーはレース艇として急速に洗練されていったが、しかし、そのベースには外洋での航洋性、生活の営みの場としての船という考えを中心とした、クルーザーの発想があり、このクルーザーとしてのルーツを完全には脱却できなかったことは、その後の外洋レース艇の発展に照らして見ても明らかだろう。

IOR がもたらしたものは、単に新しいルールではなく、外洋ヨットのクルーザーからレース艇への完全な脱皮とクルーザーによる、たまさかのレースといった素人による素人の外洋レースから、小型艇の世界では早くから見られていたような、スピードを上げるためにすべて従属させられるような、スピードの極限を求めての、勝つことだけが目的となるような「一人前のスポーツ」としての成熟への質的転換だったといえる。このような「進化」のプロセスは他のスポーツでも見られることで、これ自体、なりゆきとしては当然だったといえる。

外洋ヨットの発達に伴う問題点

現在、世界の主要な外洋レースで常時トップを走る艇は、例外もたまにはあるが、レースに勝つためのマシーンであり、ひと昔前には考えられなかったような軽量化と、一切の無駄を排除した、ダイナミックな機動性で、スリルに満ちた、迫力満点のレースを展開してくれるようになっていく。

しかし、同時にこれらのサラブレッド艇も、時として非常に扱いにくい「じゃじゃ馬」となって暴れまわり、強風の追手では、ヨットにとって最も危険なブローチングを繰り返しながら、オールハンズで、クルーをできるだけスターンに集めて、文字通りディンギー的に走らせなければならないようになっていくことも事実だ。

そして、これら最先端の IOR 艇を乗りこなして、世界のトップレベルのレースで勝つためには、この「じゃじゃ馬」をコントロールし、その鋭敏な性能を十分に引き出すことのできるプロのクルーが絶対条件となってくることもなる。

これは、ひと昔前の (RORC ルールの時代にはよく見られた) サンデー・セーラーが仲間とクルーを編成し、オーナー自らがティラーを握ってのレースの世界とは、もはや全く質的に違う土俵である。

昨今、ORC の世界で取り上げられてきた主要な問題は、いずれも今日の IOR 時代の外洋レースが、ギ

リギリ極限のパフォーマンスを追求して、スーパーディンギー的に「進化」発展してきたことを物語っている。

「高価な新素材は、未だ十分にその安全性等についての検証がなされていなくても、スピードにつながるものであれば採用すべきだ」という主張もそうだし、IORルールではクルーの重量の効果的活用によるスタビリティの向上によるスピード・アップは規制されていないため、20人近い(大型艇ではそれ以上)クルーをウエザーレーンに並べて強風での上り性能の向上を引き出す、そしてそういう乗り方をすることを最初から計算に入れて設計された、艇体自体のスタビリティが不十分な艇の出現をどう防止するか(本年から採用が決まったクルーの制限条項はこのために生まれた)といったテーマ。

また、コンピューター連動の各種航海計器の採用にしても、安全性という側面よりも、勝つためにナビゲーションの無駄を如何に少なくするかの問題に対する回答であったし、外洋ヨットにスポンサーを認めてもよいではないかとの論議も、「勝つためのスポーツ」としての世界では、金が物をいうということは避けられない以上、起きるべくして起きたといわなければならないだろう。スポンサーに関しては、今のところ、幸い外洋ヨットでは直接艇体そのものに広告表示をし、個々の艇にスポンサーを付けることは認められていないが、その方向に向けて年々プレッシャーが掛かってきていることも事実だ。

外洋ヨット界の二分化に対するNORCの今後の課題

こういったサラブレッド・レースとしてのIORの世界が、様々な問題をかかえていることは間違いないことだが、今、NORCとして考えなければならないことは、外洋ヨットの世界が、1970年代からのIOR時代となって、完全に二分化したという事実だろう。

つまり、どのレース、どのスポーツの場合でもそうなのだが、プロ的な(あえてオリンピック的といってもよい)最先端の世界が、独自のペースで、独自のロジックで発展して行く一方で、アマチュア的な(オリンピックのマラソンに対する、いわば青梅マラソンの世界)素人セーラーによるレジャーとしての外洋レース、そしてクルージングの世界が、これまたそれ独自の分野を切り開いていっているということであろう。

数の上では、日本でも世界各国でも、後者の方がもちろん圧倒的に多いわけだが、問題はどちらの方が数が多いとか少ないとか、あるいは、どちらを重視すべきかといったことだけではなく、今や二つの質的にかなり違った外洋ヨットの世界が現実存在するようになっていることをはっきり認知しなければならないことではなかろうか。

IOR時代には、この二つの世界は未だ明確に分離してはいなかった。それぞれ独自の方向に分化して

行くという傾向はあったにしても、単一の「外洋ヨット」といった対応で十分だったように思われる。しかし、この二つの相異なる分野にそれぞれが独自に発展している現状では、NORCという外洋ヨットの組織体としては各々の分野を明確に位置づけて個別に対応する必要に迫られているのではなかろうか。

世界のトップの水準に立派に通じるようなIORの運営と、ルール上も、運営上も、レースの内容としても、今や世界共通のチャンピオンシップシリーズとして完全に定着した、アドミラル・カップ方式(600漕前後のロング、200漕前後のショート、それにオリンピック・コース3本の5本シリーズ)を日本で独自に企画し、実現させることを、一方の柱としなければならない。中途半端なIOR対応では、世界的に通用しないことは、計測の問題はもちろん、厳しい国際レースでのここ数年間の経験が明白にこれを物語っている。

しかし一方では、日本の絶対的多数を占める「素人レーサー」、サンダー・クルーザーの世界の課題に正面から取り組む必要があることも明らかだろう。ゴールド・プレートの「サラブレッド」レースとは別の世界で、クルージングはもとより、楽しく、安全に、気軽にやれるレースが、様々な面で多様に展開されているのが実情である。

手軽な新しいJOR——計測の手間、コストもそう掛からない、それでいてある程度の整合性を持ち、合理的基準となり得るようなハンディキャップ・ルール——の開発と提供、安全思想の普及、一般シーマンシップの向上、外洋ヨットに関する情報の提供、税金、泊地問題等、すべての外洋ヨットマン(レーサーも含めてだが)に共通の課題がこの分野には多く存在している。

創立30周年を迎えて、今、基本的に必要なことは、外洋ヨットの世界がこのような二つの異質の世界に分化してきているという現実を踏まえて、NORCの基本スタンスをもう一度はっきりさせることではなかろうかと思う。

30年前、NORC発足当時は、もちろん、アマチュアクルーザーが基盤だった。そこでは文字通り「倶楽部」ライフ——ともに楽しむ活動——が中心だった。しかし、1960年代からのレースとしての外洋ヨットの飛躍的発展は、その先端的部分の極限の性能を求めている急速な展開と、それについて行けない多数の一般外洋ヨット乗りとの分離をもたらした。有機的に、同じ海で走ることではつながっているこの二つの世界だが、再び、昔のように区別し難く、単一の母体となることはないだろう。そうだとすれば、「社団法人日本外洋帆船走協会」としての対応の道は一つしかないのではないか。それは、それぞれに個々に対策を確立し、それぞれの問題に具体的に対応することだろう。

IORの強烈にして新鮮な刺激が未だ覚めやらずで、30周年の年頭に思うことはこのことである。



着工記念'83

みなとみらい21フェスティバル マリンカーニバル

NORC横浜フリートキャプテン 藤森紀明

横浜市が21世紀に向けて都心再開発を目指す一大プロジェクト“みなとみらい21”事業の着工を記念するフェスティバルが、11月3、5、6日の3日間、横浜駅から桜木町駅に通ずる海側、旧三菱重工横浜造船所跡地の“みなとみらい21”（MM21）計画地にて行われた。

MM21フェスティバルは、陸上フェスティバルと海上でのマリン・カーニバルとで行われた。陸上フェスティバルでは「ヤング・イン・MM21コンサート」の野外コンサートが行われ、宇崎竜童、原田真二、桑名正博、柳ジョージほか多数の出演者が、2日間強烈な音を港内に響かせた。

お祭り広場では、全国の祭りとヨコハマの祭りの大競演。石見神楽（島根）、岡谷大鼓（長野）、花笠踊り（広島）、ほか多数が出演し、お祭りを盛り上げるため、熱気球が登場したり、子供会のバンドや、市民音楽隊の演奏が行われた。5、6の両日も、多彩な行事が催され、8日にはMM21着工の起工式が行われ、いよいよ21世紀に向けて新しい街づくりの大事業が始まった。

さて、11月3日のMM21フェスティバルの幕開けには、百年以上の歴史の幕を閉じた横浜ドックや、間もなく埋め立てられる高島ふ頭を一目見ようと、約5万5千人の人が訪れた。MM21フェスティバルのマリン・カーニバルは、午前11時の遣唐使船の入港の儀より始まった。

遣唐使船は、全真言宗青年連盟が、今年の「弘法大師入定千五百年」を記念して建造した30メートルの

和船で、東映映画“空海”に登場した平安の往時そのままの姿を復元した。

遣唐使船上では、真言宗の僧りょ15名が正座し読経を唱え、遣唐使船がお嫁入りする長崎県、平戸市の市長さんも乗り組み、海上保安庁および横浜市消防局の放水により入港した。市民の祭りばやしやみこしで着岸を盛り上げ、細郷横浜市長も出迎えた。

この遣唐使船にはマリン・カーニバルに参加したヨットマンが水夫役として、東映の“空海”の映画に着た、平安の往時そのままの衣装にて乗り組み、おさ役（船長）としてロータスの金原良一氏が入港の指揮を取った。

この遣唐使船の入港には、NORCのレースで、その関係者が悲しくも海難にて亡くなった人達のご冥福を、22名の氏名とともに真言宗の僧りょの読経により慰霊して頂いた。くしくも11月3日は20年前の早稲田大学ヨット部の〈みや〉号の遭難した日でもあった。

岸壁では、第3管区海上保安部の巡視船〈みうら〉の一般公開が行われた。12時より別項の如く、港で働く官庁艇10隻と、第3管区海上保安部の6隻がパレードを行い、羽田より飛来した。“特救隊”のヘリコプターによる救助訓練が披露された。

巡視船〈みうら〉のブリッジでは、NORC関東支部長・大儀見薫氏と土井悦氏とともに前田武彦さんの司会により、普段あまり市民には触れ合うことのない官庁艇の船が一般披露され、船長名およびその船の帯びた任務が市民に紹介された。

そして、あざやかな消防艇の放水の中、BOCシン

官公庁艇パレード番号順位

5分～10分間、海上保安庁の案内を〈みうら〉にて行う。

番号	艇名	所	属	番号	艇名	所	属
1	ひばり	港	局	9	ま	消	局
2	きよら	港	局	10	よこ	消	局
3	すずか	入	管	11	いそ	保	庁
4	ふじか	入	管	12	やま	保	庁
5	ゆり	水	警	13	ひり	保	庁
6	そ	水	警	14	しら	保	庁
7	第五	水	先	15	く	保	庁
8	はま	税	関	16	ほ	保	庁

海上保安庁“特救隊”ヘリコプター救助訓練

グルハンド世界一周レースに優勝した〈コーデンオケラV〉号が入港した。多田雄幸氏とともにコーデン社の伊藤社長も乗り組み、世界一周レースで優勝の栄誉を受けた晴れ姿を市民の前に現した。巡視船〈みうら〉のブリッジの前武さんより、レースの経過報告と、多田雄幸氏の人がらなどが披露され、海上ステージにて花束が贈られ、その偉業をたたえられた。

この巡視船〈みうら〉には6,500人もの人が乗船し、この官庁艇のパレードおよび〈コーデンオケラV〉号を一目見ようという人で、さしもの〈みうら〉も10度近くもヒールして、お祭りも最高潮に達した。子供達は熱気球に乗り、空から横浜港の見物だ。そしてウインドサーフィン、カヌー、ホーバークラフト、水上スキーと、華麗なるショーが繰り広げられ、いよいよヨットの順番である。

マリン・カーニバルの海面では、小さいながらも行事指定区域が指定され、ミニトライアングルコースを設置して、25隻のヨットがパレードを行った。54フィートの〈サンパードV〉を先頭に、〈スピリット・オブ舵〉、〈ロータス〉、〈月光V〉、〈ジュール〉、〈イーグル〉と大型艇が続き、小さな海面はヨットでいっぱいとなった。普段あまり市民が見たことのないセールワークが、アドミラルズカップの如く市民の目の前で披露された。

港内帆走禁止の法的問題も海上保安庁のご理解を頂き、このようなパレードが実施できることとなった。ヨットマンからは、「本当にスピンを展開してもよいのか!!」との質問もあった。海上ステージでの大儀見氏と前武さんの司会により、巡視船〈みうら〉の前をヨットマンが胸を張ってパレードした。

5日もこのような多彩な催しが行われた。6日の最終日には、残念ながら冬の雨となったが、海上では雨にも負けず、ウインドサーフィン、ジェットスキー、ホーバークラフト、ヨットなどのデモンストレーションが行われた。さらに、5日、6日には日本最大のヨット〈シナラ〉号の無料乗船会が行われ、また横浜港内に停泊中の帆船3隻の見学で、大変な人気であった。

写真提供：舵社



昔の粉装で遣唐使船に乗り込む

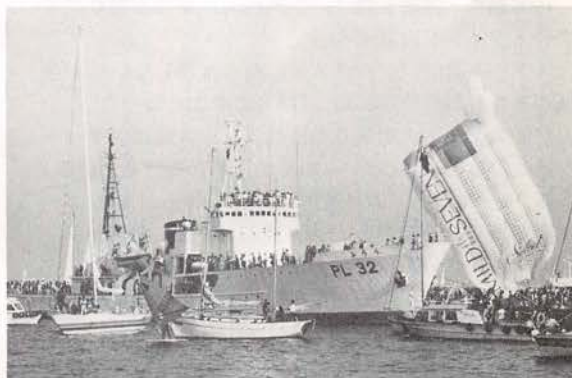
また4日のフェスティバルの休みの日には、石月昭二海上保安庁長官がマリン・カーニバル会場に〈シナラ〉号に乗ってお見えになり、〈コーデンオケラV〉号の多田雄幸氏とともに〈オケラV〉号の船内で、シングルハンドレースの話がされたり、船内に備え付けてある手回しの骨董品のレコードプレーヤーをかけたたり、楽しい会談のひと時となる。また遣唐使船を見学され、平安の時代の航海の話に花が咲いた。

この度のマリン・カーニバルのように、官庁艇とマリンレジャー関係者とが一体となったイベントは、おそらく日本でも初めてのことと思われます。港で働く船も、海上保安庁の船も、ヨット、ウインドサーフィン、カヌー、ジェットスキー、ホーバークラフト、水上飛行機、水上スキーなども、皆海を愛する人達が一体となって、この都市型のマリン・カーニバルを盛り上げたのである。港にはたくさんの船があって、海には多種に渡るマリンレジャーがあるということを市民の目の前で披露することができ、そして海をより理解して頂き、大きな感銘を与えたことと思う。

今後さらにこのような海上イベントが開催されてゆくことと思うが、今回、海に働く人も、海を目指すマリンレジャーも、このイベントによってお互いの“心”を通じ合えたことが、このマリン・カーニバルの最大の収穫であったことと思う。

最後に、MM 21 フェスティバル、マリン・カーニバル開催にあたり、第3管区海上保安部、横浜海上保安部、そしてこの催しの直接の開催の窓口にあたられた横浜市港湾局、ほか多数の関係者の皆様に、この誌面をお借りしてお礼を申し上げます。

笑顔で花束を受ける多田氏



フェスティバル会場

参加艇リスト

艇名	オーナー名	泊地	艇名	オーナー名	泊地
サンバードV	(株)シーボニア	シーボニア	竜馬	真道恒平	油壺
スピリット・オブ・カジ	土肥由夫	銀座ヨットクラブ	ウインディ・レディ	加納正俊	金沢マリンクラブ
ロータス	金原良一	油壺	イントレピット	嶋山印太郎	横浜市民ヨットハーバー
月光V	行木	油壺	デンチケル	田中靖夫	おおとり運河
ジュール	鈴木弥彦	横浜市民ヨットハーバー	ゲイル	田中邦道	おおとり運河
イーグル	下川肇	船橋海洋スポーツ	旭Ⅲ	五十嵐博之	横浜市民ヨットハーバー
ズイヨー	高山	千葉	和加江	桑本良知	横浜市民ヨットハーバー
シール	伊藤隆	おおとり運河	タートル・レディ	山本憲生	浦和泊地
ベラトリクス	鈴木念	横浜市民ヨットハーバー	かきくけこ	中山峯一	横浜市民ヨットハーバー
シースタイ	手塚誠二郎	横浜	ミラージュ	木庭康	リバーサイドマリン
ナオミⅡ	牛田義正	神奈川区	エックス・プロロー	関壮好	(コミッティーボート)
瑤沙	田代雄一	走水	コマンダー	鈴木秀茂	(パトロール艇)
トワイライト・ドリーム	坂爪正博	おおとり運河	つる号	服部昭二	(パトロールボート)
モーニング・サン	水木信彦	横浜市民ヨットハーバー	シナラ	(株)シーボニア	特別参加
ほのぼの	大木真	おおとり運河			

第21回小網代カップ・レース報告

——ファーストホーム〈カラス〉、優勝はクラスVの〈エミリーⅢ〉——

「KELONIA」グループ 中馬 勇

NORC 関東支部主催、今年の掉尾を飾る小網代カップ・レースは、11月19日(土)、20日(日)の2日間にわたって行われた。

3日間吹き続けた大西風が前夜ピッタリ止んで、19日(土)の朝は一点の雲もない快晴。風もなくポカポカした小春日和。予想もしない天候。海は静かで、コミッティーはまず安心。

0700から出艇申告の受け付けを開始。1時間たったところエントリー40艇のうち約3分の2の27隻が申告。

フィニッシュ時に適宜ライフ・ジャケットとハーネスのチェックを行うことを告げ、早々に艇長会議を終える。

1000過ぎ大謀網を避け、小網代湾口東油壺寄りにスタートラインを設置する。

スタート直前〈ソルタスⅢ〉から出場しない旨の連絡があり、最終的に26艇、178名の参加となった。

1100スタート。南寄りの微風、レース艇はスタートラインいっぱいに広がり、わずか下手が先行している。各艇、セールのトリムに苦労している様子。1艇リコール艇があり、号笛長音一声を発し、X旗を掲げたが、そのままスタートして行った。

スタートから6時間がたち、西へ向かった数艇を除き、1700ごろまで大部分の艇が“ベロンコ”の屈の中、城ヶ島南5マイルの所をわずか潮に流されながら漂っ

ていた。日が暮れるまで待とう、じっと耐えてまさに「オシン」の心境。ここで3艇が我慢できず帰港する。1800近く、日が西に沈み暗くなると、東寄りの北風が吹き出し、各艇一斉にスピンを展開して大島に向かって行った。

1600、コミッティーは明るいうちにフィニッシュラインを設定する。リミットマークに白色点滅灯を取り付けるのにいつも苦労する。今回はちょっと工夫して、木の枠を作り、その中に点滅灯を固定し、黄色大ブイの上部に縛りつけた。これで夜間フィニッシュする艇が見やすくなるだろう。

2200からコミッティーボート上でウォッチに入る。4時間交替で4名ずつ2班編成とする。2200には全艇竜崎をクリヤーする。風はだんだん強くなり、北東15kt~20ktの真のぼりのレグになる。

風早崎の西、それに南1マイルの所で船体の事故により2艇がリタイアした。潮があり波が悪くパンチングによるものか原因は定かでないが、〈雲柱〉はフォアステイを切断し、〈セラビⅢ〉はデismastし、伊東港へ入った。

明けて20(日)の0300すぎ、沖合いに航海灯が三つ浮かび上がった。トップ艇団だ。北の風8kt。満月が流れる雲に見えかくれるなか、こうこうたる月の光を浴びて、まず〈カラス〉が3時27分32秒にファーストホーム。その後、踵を接して7分後に〈ビッグ・パン〉が、

その4分後に〈慎記郎〉がフィニッシュした。

そして、3時台に6艇、4時台に5艇、5時台に7艇、6時台はなく、7時台に1艇、8時台に最終集団の2艇がフィニッシュし、レースは終わった。

早速、横須賀海上保安部に電話を入れ、レース終了を報告し、お礼をいう。

成績は、着順8位でフィニッシュしたクラスVの〈エミリーⅢ〉が17時間14分20秒で走り切り、修正時間12時間37分20秒で2位のクラスⅥの〈ロデムⅤ〉を18分引き離して優勝した。3位はクラスⅢの〈パンガード〉、2位に修正で3分の差であった。

デッド・カームでDNF艇あり、強風でトラブルRET艇あり、変化に富んだ(?)レース展開であった。それにしても、当レースの担当フリートである小網

代フリートはどうしたのだろうか……。5艇のエントリーのうち、まずコミッティーを引き受けて〈ケロニヤ〉が抜け、〈桜Ⅱ〉、〈アルファ〉が出ず、参加艇は“老雄”〈飛車角〉それに〈波勝〉の2艇だけであった。

〈竜王〉、〈さがみ〉が先行し、ヨールの〈サルモン〉が頑張り、JOGの〈どんがめ〉、〈モサ〉、〈飛車角〉、〈くろしお〉、〈ケロニヤ〉が追うといったはなばなしいレース展開はふた昔前の夢物語となってしまった。当時の相模湾のNORCのレースをあばれ回った“小網代艦隊”はどこへ消えてしまったのだろうか……。

16年前の昭和42年に新鋭艇の〈飛車角〉がファーストホームで総合優勝して以来、たえて久しく「小網代カップ」は我々の手を離れたままである。

出艇27隻、完走21隻

第21回小網代カップレース成績表

帆走委員長 中馬 勇

クラス	セール番号	艇名	TYPE	龍王回航	フィニッシュタイム	着順	所要時間	T.C.F.	修正時間(秒)	総合順位
I	2112	FUJI III	FRE 46	2045	03-46-24	4	16-46-24	.8575	14-22-59	18
II	2611	雲柱	YOK 41	2050	RET(風早沖1マイル)フォーステイ破断			.8114	—	RET
	2999	LAZY ALBATOROSS	TAK 40	(1600)	DNF(城ヶ島沖5マイル)			.8114	—	DNF
	3031	SUPER SUNBIRD	YAM 42	2106	03-48-11	6	16-48-11	.8239	13-50-38	13
	3220	KARASU	TAK 40	2105	03-27-32	1	16-27-32	.8132	13-23-03	10
	3267	BIG BANG	YAM 42	2100	03-34-34	2	16-34-34	.8204	13-35-56	12
III	2001	SOLTAS III	T&P 38		DNS			.7976	—	DNS
	2220	慎記郎	CAS 37	2057	03-38-06	3	16-38-06	.7863	13-04-48	4
	2905	JACK TAR	TAK 34	(1650)	DNF(城ヶ島沖5マイル)			.7699	—	DNF
	3003	つばくろ	YAM 34	2100	04-00-05	7	17-00-05	.7709	13-06-22	5
	3284	VANGUARD	V&O 36	2040	03-47-59	5	16-47-59	.7719	12-58-03	3
IV	1850	VEGA V	DOU 33	2140	05-58-28	18	18-58-28	.7458	14-09-04	16
	1900	龍飛 III	DOU 33	2144	05-38-36	14	18-38-36	.7437	13-51-54	14
	1985	波勝	WAT 32	2135	05-54-55	17	18-54-55	.7458	14-06-25	15
	2640	青海波	KIH 33	2117	05-52-43	16	18-52-43	.7580	14-18-35	17
	2857	白鯨 III	IKE 34	2118	04-38-40	11	17-38-40	.7580	13-22-28	9
	3035	MARTHA	WAG 33	(1620)	DNF(城ヶ島SSW5マイル)			.7640	—	DNF
	3050	BLUE NOTE II	ITO 34	2125	04-32-41	9	17-32-41	.7620	13-22-08	7
	3083	SONN BLUME	VAN 30	2140	07-27-15	19	20-27-15	.7499	15-20-18	20
	3093	FORTY III	YAM 34	2118	04-33-51	10	17-33-51	.7600	13-20-55	6
V	610	飛車角	WAT 36	2215	08-22-31	21	21-22-31	.7301	15-36-21	21
	1910	SERABI III	DOU 30	(2355)	RET(風早西1マイル)ディスマスト			.7280	—	RET
	2011	がめら	TAK 31	2117	05-17-06	12	18-17-06	.7312	13-22-11	8
	2234	桃李 II	DOU 30		08-11-40	20	21-11-40	.7237	15-20-18	19
	3001	EMILY III	YOK 31	2105	04-14-20	8	17-14-20	.7322	12-37-20	①
	3002	SYLPHIDES III	KIH 31	2140	05-36-15	13	18-36-15	.7301	13-34-58	11
VI	2260	RODEM V	T&P 26	2140	05-43-11	15	18-43-11	.6901	12-55-06	2

'83 大阪世界帆船まつり

ウェルカム・トールシップ・
メモリアル・レガッタ

観覧船同乗解説者の 苦戦記

〈熊野III〉 大石 守

まずは一通の文書の要点を書き出します。

10月22日阪南港沖合で行われるウェルカムトールシップメモリアルレガッタは申込隻数500以上という日本では初めての大ヨットレースであり、帆船とこのヨットレースを見るためにフェリー5隻をチャーターした観覧船を運航する……。次は原文のまま「観覧客の大部分は初めてヨットレースを見る人達だろうと考えられます。つきましては国民の皆さんにヨットに対する理解を深めていただくことも考え、各船に1名以上ヨット関係者が乗船し、ヨットの概略、レースの進行状況などを説明することに致しました。この点お含みの上適宜ご解説下さるようお願い致します……」以下略。以上のことを十分考慮して頂いてこれからの当日の状況をご想像下さい。

大阪南港フェリー埠頭5号バース、乗船予定の日本カーフェリー〈はまゆう〉に0930に到着。ちょうど乗客の受付、乗船が開始されたところでした。家族連れ、アベック、お年寄り、さまざまな楽しそうな人の波がつづいています。中にはプロ顔負けといえるくらいの撮影機材をかついだグループ等々。

1005乗船終わり。乗客つまり観覧客の数、約850人と知らされる。1010定刻通りに離岸、すべて定刻通りに関門通過、大阪港を後にして南下してゆきます。や

がて明日のパレードに備えて泊地に移動中の帆船、また泊地に投錨中の帆船が見えてきました。船内に歓声が上がり、その都度“うぐいす嬢”のすき通った各帆船の見事な説明の声が流れてきます。この後で小生のガラガラ声のレース解説では、考えるだけでもどうもいけません。エーイままよといった心境。やがて1105阪南港沖の観覧予定地に投錨、いよいよ出番です。

当日の天候薄曇り、風ほとんどなし、視程約1浬。予定では1000にレースはスタートしているはずですが、スタートの海面の方を見てもスモッグが掛かったようになって、ヨットの影も形も見えないではありませんか。いよいよ放送開始。取りあえず、本日のレースコース、レースの方法、参加艇の数、種類、ヨットレースとは等々、簡単に説明し、間もなく見えるはずですから、見えたら解説しますと置いてマイクを置きました。

さあそれからが大変です。待てども待てどもヨットの影と思えるものも見えてきません。風がなくてスタート時間を45分遅らせたこともしばらくしてから知りました。レーダーをのぞくと、ヨットの物すごい集団が海を埋めているのが見えます。しかしその影が全然動きそうにもないんです。ヨットの連中も一生懸命になっているだろうと思うのですが、如何ともできないのでしょうか。時々マイクは持ちますが、何ともしようがないのです。乗客の中には不満の声をもらす人も出てきました。「ヨットレースを見にきたのに全然ヨットが見えない、3,500円返してもらえるのかな」とか……。船の方も1340分帰港開始予定になっており、ブリッジではイライラしております。帰港して荷役を開始して20時に出航、宮崎へ向かうとか。やがてレースを短縮して機帆走で観覧船の横を集団で通過すると連絡が入りました。船の方もそれではぎりぎりの1410分まで待ちましようとの結論になりました。

1350分、霧の中からこつ然とヨットの集団が浮かび上がってきました。「来ました。本船の左舷前方ヨットの影が見えてきました。〈シナーラ〉を先頭にこちらに向かって来ます。皆さん見て下さい」それが最後のアナウンスになったと思っています。それは見事な眺めでした。物すごい数のヨットの集団がみるみる観覧船に近づいて来ました。精いっぱいサービスをしてくれているのでしょう、満艦飾にした船、揃いのユニホームを着た船、観覧船の舷側ギリギリを走る船……乗客はただただ歓声を上げて手を振りこれに答えています。ああよかった……。

1410分錨を揚げて帰港。元の5号バースへ無事帰着。乗客の方々の声を聞いてみると、皆一様に「素晴らしかった」、「来てよかった」と声が返ってきました。



滴艦色の〈デウルチ〉

以上、胃の痛くなるような時間と最後の素晴らしい盛り上がりでした。何とも説明のしようのない一日であったと簡単ですが報告します。

追：他の観覧船に乗って苦戦をされました、津田、長尾、亀井、西川、吉田の諸氏、本当にご苦労様でした。

OSAKA WORLD SAIL '83

南港パレードの一日



帆船パレード特設グラウンドでは大人も子供も大歓声を上げて

8月以来、待ちに待った“南港”である。

専用バス停から特設会場への長蛇の列である。右手に今渡って来た巨大な赤い“港大橋”が眺見され、その上空を(大阪21世紀計画開幕式)当日の飛行機が悠々と浮遊している。前を行くカメラマン達が盛んにシャッターを切る。急造の荒い歩道は歩きにくい、前面からの潮風の香りと感触は、市街生活にならされた我々にとっては何ともいえないほど心地良い。時折り爆音とともに低空で飛来し乱舞するヘリコプターやチャーター小型機は子供心を弾ませる。専用歩道を登りつめるとスピーカーが「喧く呼び上げている特設会場が左右に長く、膨大な観客とともに展開される。興奮が一気に昂まる。

注意深く、ジワジワと前進し辛抱強く陣取ったクローバーの場所が幸いした。周りは老若男女の観客でいっぱいだが、前面には多数の船艇が白波を立てて交差する広大な港湾と警備員を配する左右に長い海岸線があり、前方はるかに日の光を浴びた六甲連山が望見される。後方の高い檣からはマイクを通して浜村純の解説が面白く聞こえてくる。

一息ついたところである。前面海上に突如として一隻のスマートな白色モーターボートが滑り込んで来て錨を下ろしたのである。なんと、〈光進丸〉ではないか。一瞬心が躍った。浜村純の紹介で、やがて加山雄三が上甲板に姿を現し会場へ挨拶を交わした。観客席がザワめき、歓声を上げ手を振って対える。スピーカーを通じて浜村との掛け合いから加山も“明日の海”を歌ってこれに対えた。正にピッタリの特設会場で

あった。

マイクで「あと40分デス」と叫んだ。各種のイベントが続く。上空からはモーターボートに引かれたスカイダイビングの旗がスキーヤーを乗せて前面海上に着水させたり、多彩な旗を背負った水上スキーヤー達が水面を白波をたてて駆け巡る。遠くの消防艇からは色とりどりの水煙が空中高く吹き上げられる。“祭典”は佳境に入った。

突然、左方向から大きなドヨめきが巻き起こった。周りを詰めていた人々が一斉に立ち上がった。ジャスト午後1時である。あの“大関門”に白く大きく風を孕んだ帆の(日本丸)(2280トン)が巨大で華麗な勇姿を悠然と現したのである。先導艇がその前を白波を蹴って躍進する。

海岸線一帯大きな喚声上がる。双眼鏡が、プロ・アマのカメラマンのレンズが、一斉に一点に集中される。「立てるナノスワレ!!」、「スワッて!!」の怒号・悲鳴が飛び交う。ついに興奮が会場に爆発した。だれもが、もう落ちつくわけにはいかない。幅60m、長さ2kの広いクローバーの緑会場いっぱい押し寄せた10万観衆は、前に、左右に、大きく揺れ動きだした。正に“未知との遭遇”の一瞬である。

花火が次々と打ち上げられ、パッと散る閃光が多彩な大輪を上空に咲かす。花火は白昼でもこんなに美しいものなのか。嘆声すら出る。黄・赤・青など五色の水煙が華麗に高々と吹き上げられる。空では、歓迎のヘリコプターが、セスナーが、喚声に爆音を消されて飛び交い、海上では満艦飾の大漁船やモーターボートがハシャいだ子供のように走り狂っている。

華麗な巨船群が船首を飾り、船尾のマストに色とりどりの旗をはためかせて続々と入港してくる。その度ごとに大きな喚声上がる。その歓呼に、目がくらみ足もすくむ高いメインマストや横帆・帆柱上で風に向かって踏ん張り立つ、豆粒ほどの多数の船員が“登檣礼”で、また舷側に整列する船員が“登舷礼”で答えるのである。この陸海相互の劇的な交換に、次々と展開される幻想的なドラマ絵に、すべての人々が我れを忘れ酔いしれ、豪快な“礼砲”音に驚き狂喜した。スピーカーからは断え間なく呼び続ける。

“太平洋の白鳥”4本マストの〈エスメラルダ〉号(チリー)に続き、金色の女神像で船首を飾った〈グロリア〉号(コロンビア)、同じく飾った847トンの〈デワルチ〉号(インドネシア)、三色帆の最新船〈クォテモック〉号(メキシコ)、そして“海の貴婦人”〈ダルモージェイ〉号(ポーランド)、深紅の騎士十字をチラつかせての〈ザグレス〉号(ポルトガル)が堂々と入港する。これら巨船を懸命に追走する女性クルーの可憐な174トンの〈ジフン〉号(香港)。そして日本のスマートな73トンの〈シナウラ〉号が、最後にアンカーをつとめる〈海王丸〉が入港して来たのである。

すべての帆船は滑るように中央埠頭区の自船係留岸

壁へと入って行った。実に静かに幕は下りた。そして、今世紀アジア最大の世界帆船バレードは終結したのである。

私は思った。このような壮大なドラマは、やはり自分の肌でじかに感得しなければもったいない。もちろん、阪南港沖から伴走し、直接参加したヨットマンの喜びにはとても及ばないが、それでも十二分な感激と喜びに浸りえたのである。更に思った。この日の恵まれた天候も、はるばる日本へ長い期間をかけて長駆して来た乗船員の彼等に、そして今日あらしめた関係者一同に、天がその労を犒ら^{ほう}ってのものだろう、と。もし、この日が雨だったら、強風だったら、と思わずにはおられない。

今日、喜々として楽しんだ子供達は21世紀へと進む。そして、この一日の思い出は、彼等にとって一生尊いものとなろう。

私達は今日の展開を語りあい、また胸に温めながら、延々長蛇の列をなすバス停へと急ぎ、《南港》を後にした。

本当に今日は楽しかった。ありがとう。私はこの喜びを南港に向かって「ナルトボルジュ(乾杯)」と叫んで表現したのである。

内海で ウーマンパワー爆発!

〈アルビレオII〉 浮田 尚子

今からフィニッシュをこちらでやってほしいとのことだが出来るか? と今日の〈寅丸〉の艇長・貞松氏の声。手元をさっと見ると、線の入った用紙があったので、「出来るよ!」と答えるが早いか「アンカーレッ

コ!」の声がとぶ。寅彦君や何人かの男性がバタバタとデッキの上を駆け回る。すでに目前には2~3艇が第1マーク艇〈でんぶく〉とのラインにきているではないか? 関西ヨットクラブの〈アクエリアス〉の片野さんにこの紙片にタイムとナンバーを書いておいて! と叫んでキャビンにかけ込んだ。数字を書き入れやすいように急いでタテに何本か入れ、今さきに済ませたゲート艇の数を思いやって約450艇分を書き入れてデッキに上がった。

一体、何がどうなったのか? 何が起こったのか? 昨夜の打ち合わせでは、絶対にスタートの時間は変更しない、リコールもなし、と今回のレガッタのレース委員長の谷川氏がいっておられたのに……。

デッキに出ると、すぐあとに6~7艇のフワンとゆるい風を受けたスピンの塊になっている。(よかった! 間に合ったなあ。) 盛んに私達〈寅丸〉船上の男性群から声が飛ぶ。……番、……番! タイムッ! との声。落とすまいと必死である。重なってもよいから書き込むだけ書き込んでといったので、ポンポンとナンバーが読まれる。読む方も必死、書く方も必死である。

ゲート艇で使用した画板を膝の上に置き、姿勢を固定する。遠くに目をやった艇長が、思わず大声を出して「ウワアーッ、あのスピン全部がこっちに来るのかいッ」と叫んだ。眼球の動く右の端から左の端まで、今フィニッシュしている艇から薄いモヤの遠くに見えるケシ粒より小さいスピン群まで、一体、これはこの世のものなのか?

4~5艇を書き入れて、やっとことの次第が分かった。ウインチに腰をもたれかけて座り直し、覚悟をした。風がないので、フィニッシュをこちらでしてほしいということらしい。それからというのは、いうまでもない。望遠鏡を凝視してナンバーを読む人、タイムをいう人、書き込む人、一転、戦場と化した。

ゲート艇の任を終えて、第1マークのNNW、約200メートル弱の所でゆっくり眺めさせてもらいましょ! と皆ほくそえんだ。その直後の出来事である。

注) ゲート艇; 参加艇多数のため、スタートラインの手前にゲートを設け、この間の通過により参加を再確認する。

第1マークのNWには、大阪市ご自慢のVIP用の〈水都〉が観客を満載して静かに見守っている。風は2~3ノット。時間を見ると1230である。空にはヘリコプターが一機飛んで来たが、モヤがあるのでよい写真が撮れないのだろう。2~3回旋回して帰って行った。

えらいこっちゃ!! (大変だという意) という感覚が〈寅丸〉の中を走り抜けた。ゲートの時に使用した望遠鏡を全部出して、何人かでフィニッシュ艇を読み上げる。気が付くと重複していたり、タイムがスposポと抜けていたり、ダンゴになって入って来るので、望



第1マーク艇〈でんぶく〉よりみたメモリアル・レガッタ

遠鏡の人も唸っている。ナンバーの端が見えない！
見えない！

〈でんぶく〉——〈寅丸〉のラインなのに、すべての艇が〈でんぶく〉に向かっている。ふと見ると、巡視艇が後ろに来て心配そうにバウを突っ込んで来て、「レースはどうなったんですか？」「ここで終わりということですか？ そしたらここで終わりだと皆に知らせに行きましようか？」などなどの質問の連発である。

「あのオーッ、前方の動きで何も言わなくても皆分かるんですッー。」「あの一オッ、すみません、後ろに下がって下さいッ、フィニッシュする船が見えないんですッー！」と黄色い声が飛ぶ。巡視艇は、訳が分からないらしく、スグスグと引っ込んだ。

望遠鏡の寅彦君が、目が痛くなってきた、と望遠鏡を投げ出した。即、谷川夫人がこれを取り上げ、身を乗り出してナンバーを読み出した。皆必死である。

少しの間おとなしくしていた巡視艇が、また大きなバウをラインに突っ込んで来て、さきの船は一つだけ岸和田の方に行きましたけど呼んできましようか？大丈夫ですか？ 無事に帰りますか？ 他の一つは西宮の方に行きましたけれど……と質問の連発である。

「あのオーッ、見えないので下がって下さいッ、見えないッ。見えないッ！」。

しばらく後ろでおとなしくしていた巡視艇は、訳が分からず退屈したのだろう。大きなエンジン音とともに〈寅丸〉を大きくゆさぶって目の前のラインを横切ってフィニッシュ艇の行く先に向けて駆けて行った。

「横切ったらあかん（ダメの意）というているのにッー！」との黄色い声が巡視艇の後ろに飛んだ。

風は2〜3ノットでよいものの、もう少し強ければ接触事故頻発で、レース中止となったかもしれない。本当に微風でよかった。

ナンバーはどんどん読まれる。タイムーッ、書き込む。……1時間以上やっていたら頭がクラクラしてくる。するとパワーボートがとんで来て「〈でんぶく〉の分と一緒に置いて行きます。渡して下さいッ」といって弁当配りの船はすっとなで帰って行った。

「〈でんぶく〉に渡せと、どうして渡すのかい？ 泳いで行くのかいな？」と艇長。合間をみて〈でんぶく〉と交信、「渡してくれという帰ってしまおうけど、タイムリミットまで渡されへんし、腐ったらあかんから、こちらで適当に片付けてもよいか？」。何んという交渉をしているのか！ “食べ物……は……”というのに……。まあ、艇長に任せておいて……と思っているうちに、どうやら交渉は成立したらしい。「〈でんぶく〉がよいというので、いただきますよ」と艇長。〈でんぶく〉の連中は食事どころではない。〈でんぶく〉に全くの同情と感謝の意を表して〈寅丸〉の連中はフィニッシュの合間をぬって食事の出来る人から先にパクついた。



ジフンの女性クルーと喜びの平岡実行委員長
(ロイヤルホテルにて)

〈でんぶく〉はえらいこっちゃでーと男性群。弁当配りの人も何を考えていたのか、やはり興奮していたのだろう。色々と思わぬことが起こるものである。

バラバラ、ダンゴ、という具合に入ってくるのを待ってやっと3時、「終わった」との艇長の声。「アンカーを上げて下さいッ！」と同時にエンジンの音。一気に泉南港に向けて〈寅丸〉は走り出した。

ほっとして、「えらいことでしたね。でもこんなこと、やらせてほしいといっても絶対にやらせてもらえないことですよ。我々女性パワーが頑張ったんですもの」。大きな笑い声がエンジン音に負けず海面に高々と響いた。

一息ついたとたん、このままでは渡せるものではない、と我に返り、あわててキャビンに飛び込んで線を引き、清書の準備。デッキに出て片野さんと読み合わせが始まる。同じナンバーが何度も出てくるのは、ライン辺りでウロウロしていた艇。番号、タイム、番号、タイム、を連呼していると、声がかすれ、頭もかすんでくる。水筒の苦いお茶を一口飲んで、気付け葉にした。

最後までやり終え、ほっとしてキャビンに入り、これでよいのかと考えかけると、「浮田さん、成績、成績表！」との大声、ゲート艇の表と今終えたばかりの成績表をビニール袋に入れ、上にあがると、飯塚氏が2メートルばかりの所に立っていて、かぶりつくような勢いで成績表を受け取ると、パワーをあげてすっとなで行った。今から計算してパーティーに間に合うのかい、えらいこっちゃん、悲愴になるのも無理はない。成績が出ないとパーティーは始まらず、パーティーは時間厳守なのだから。

手元に何もなくなった身軽さからほっとしたとたん「生まれて初めてフィニッシュをやらせてもらったけど、このようなこと、普通は絶対にやらせて頂けないことよ。私達女性のパワーが頑張ったのよ！」と晴れ晴れとした黄色い大きな笑い声が、夕やみの迫った帆船のあちこちに停泊している方向に、〈寅丸〉の引き波とともに響いていった。

第6回 招待クルージング

広島フリート事務局 佐藤克則

第6回となった「招待クルージング」は、9月4日、日曜日に行われた。

この行事は、当フリートのボランティア活動の一つとして、家庭的に恵まれない子供達を一日里親となってヨットに招待し、海に親しんでもらおうと毎年行っているものである。

今回の参加者は、広島市近郊の社会福祉施設「八幡学園」および「広島修道院」の2施設からの子供達87名に、1艇当たり3～4名のクルーを加えた総勢140名である。子供達は小学校4年生以上、高校生までを対象とした。

一昨年までこの行事は9月下旬に行ってきたが、ちょうどこのころは運動会などの学校行事が多く、せっかく楽しみにしている子供達も一部しか参加出来ない状態が続いたため、昨年は日程を20日ほど繰り上げて実施した。これが結果的には大成功であった。つまり、9月上旬では水温もまだ十分に暖かく、当日天気も良かったので、皆んな海水浴に貝掘りにと、めいめい海に入って水遊びを楽しむことが出来たからである。

さて、当日は朝8時30分、毎回集合場所を提供してもらっている宮島の対岸、海楽園ヨットハーバーに集まった子供達は、14艇のクルーザーに分乗して、一路海上3マイルほどのところに浮ぶ「絵の島」に向けて出発した。

この招待クルージングでは、子供達の希望を入れて、出来るだけ前年までと同じ艇に乗れるように手配しているため、それぞれ顔見知りとなった子供達も多い。去年は確かまだ幼な顔立ちの子が、今年は急に大人びて見えたりする。また、去年希望していた高校に見事合格している子供には、入学試験よく頑張ったなど、話はずんでくる。

こうして、セーリングして約1時間、目的地の絵の島に到着し、さっそく皆んなで食事をする。今年も去年までと同じく、良い天気にも恵まれ、松林の下で用意した弁当を広げた。

しかし、食事をしながらも、子供達はめいめい魚釣りに、水泳に、島内の探索にと、早く遊ぼうと気もそぞろである。そして、食べ終わるやいなや、我先にと思ひ思ひの行動に移って行く。つられてクルー達も一緒に後を追って行く。

子供達には、セーリングの体験もさることながら、日ごろあまり親しめない水辺での遊びがことさら楽しいようだ。先生方に聞いても、いろんなボランティア

活動を受け入れているが、あまり海にかかわる行事はないようで、それだけに子供達もこの行事を楽しみにしてくれているらしい。

島内での活動には、昼食を含めて2時間半を予定していたが、まだ遊び足りない気持ちをそれぞれの顔に残して、1時30分帰途についた。

帰りには、周囲1kmほどのこの「絵の島」を一周して、海楽園ヨットハーバーに帰り着くまで、レースの形式をとり帆走した。風は広島湾お決まりの南の軽風、招待クルージングにはちょうど都合の風だ。各艇とも、クルーがセールのトリムや舵の取り方を教えながら、また相手の艇に勝った負けたとはしゃぎながら1時間あまりで無事帰着し、もやい綱を取ることが出来た。

毎年実施するたびに思うことであるが、この子供達の中からさらに希望者を募り、月1回ぐらい、セーリングの基礎とシーマンシップを教える機会があれば、子供達の情操を養い、また独立心のある礼儀正しい子供達に育てることが出来るのではなかろうか。特に、家庭的に恵まれないこの子供達には、社会の全員が里親となってその若芽を育ててやる必要があるであろう。その行程のなかで、我々が子供のころに抱いていた海に対する憧れを、彼等と共有することが出来たら素晴らしいと思う次第である。

招待クルージングに 参加して

次に紹介するのは招待クルージングに参加した「八幡学園」の先生のお礼状と、子供達の感想文です。

前略、先日は園児ともども大変お世話になりました。年一度の大事業、参加児童を小学生高学年以上と制限しました。参加できる子供は前々から楽しみにし、有意義な一日を過ごさせてもらいました。参加できない子供も、もう少し大きくなったら行けると言いながら留守番をしていたようです。

各クルーの皆さんには一日中わんぱく盛りの子供の相手をしていただき、子供達も学ぶべきことの多い一日であったと思います。帆船のオーナーの方にしたら、船を汚されたり、後片付けが大変だったでしょう。申し訳なく思っています。

広い海、上陸後の自由な遊び、解放感に満ちた快適な一日を過ごさせてもらいました。今まで何回か船に乗りましたが、風による帆走で競走したのも参加児童にとって興味深かったのでしょうか。帰園してからも各部屋で話題になっていたようです。また、私達職員も参加回数が増えるごとに慣れて、各クルーの方々とも会話がしやすくなり、気楽に参加させてもらえるようになりました。

各職員も一人ひとりお礼を書けばいいのですが、職員を代表して帆走協会の皆様に厚くお礼を申し上げます。

昭和58年 9月10日

八幡学園職員 福永通良

ヨット招待

春田賢美

9月4日の“ヨット招待”どうもありがとうございました。

楽しみにしていた海でおよげなくて、それがとっても自分では残念だったナ……と思っています。でも、いろんなおにいさん（おじさん）や、おねえさんとも仲良くなれたし、“水かけ”なんかしてグジョグジョになったりして、とても楽しかったです。また来年も楽しみにしています。

また、およげたらいいのにな、と思いました。それと、お菓子とお弁当、ジュース、どうもありがとうございました。それでは体に気をつけて下さい。

ヨットのおっちゃんへ

寺田清美

このあいだはヨットにしょうたいしてくれてどうもありがとうございました。さいしょはヨットにのるのこわかったけど、のってみればとってもおもしろかったです。

ジュースやおやつをもらってうれしかったです。どうしてかというみんなはのんでないからなのです。

いくときとっても気分がわるかった。またおっちゃんのおねにのりたいけれど、こんどは今の3年生が4年生になるので、来年はいくようになるのでおっちゃん

んの船にはのれないかもしれません。先生に聞いてみたけど「だめだとおもうよ」と先生がいったのでちょっとさみしかったです。なきそうになった。それはどうしてかというとせっかくともだちになれたのにまたべつの船にのったらいやな気持ちになるからです。

わたしのことおぼえてください。なまえと、しゃしんと、じゅうしょをおしえてあげるから。だからおっちゃんもわたしのことおぼえていてください。わたしもおっちゃんのことをおぼえているので、おっちゃんもてがみを出してください。おわり

おにいさん、おねえさんへ

宮原ヒフミ

4日にヨットにのせてくれてありがとう。

ふねのなかで牛乳や氷をたべたり、のんだりして、おいしかったです。

ふねからおりて、べんとうや、およいだりしてたのしかったです。水泳着をトイレできがえようとしたとき、きたなかったから、いやでした。

また、ヨットしょうたいにいて、いっしょになれば、うれしいです。

ヨットしょうたいのおにいさんへ

加納めぐみ

ヨットしょうたいとてもたのしかったです。ヨットにのるのは、はじめてなのでうれしかったです。またしょうたいしてください。おやつもおいしかったです。およいで、とてもやけました。

げんごろうじまにいったのは、はじめてでした。またあそびにいきます。さようなら。58年9月7日 6:38



あなたのクルージングに安心を乗せて

潮風のメッセージを運ぶ…「船舶電話」

船舶電話があなたの海の休日を
より楽しく安全なものにします！

忙しいあなたも これさえあれば
安心です！



※ レース等での短期間利用も便利です。



日本船舶通信株式会社

■お問い合わせ先

横浜 ☎ (045) 201-2991
神戸 ☎ (078) 331-4606

'83年度 第2回全国計測委員会議事録

日 時 58年12月 3日1900～2300, 4日0930～1700
場 所 B & Gセンター (東京)
出席者 林賢之輔, 伊藤静美(関東), 花川幸一郎(東海), 大矢隆(東海), 飯塚巧二(内海), 田中龍雄(内海), 増山豊(北陸), 大橋且典(関東), 中村真(関東), 沢地繁(関東), 桜井常雄(関東), 松崎孝男(関東)

1. '83年実績

IOR 艇 新規計測23艇, 更新88艇
JOR 艇 新規計測43艇, 更新103艇
JOR に今年後半から SIT (簡易傾斜テスト) および搭載物件目録が追加され, 順調にすべり出した。
一部のオーナーの中には, ルール云々以前の低レベルの人が見受けられたことは残念であった。

2. '83年度の問題点

① ホローの問題

〈摩利支天〉がトランスパックに出場したが, 現地メジャラーにホローを指摘された。

このホローは, 建造時に造船所が修正すべきもので, 補強材による FRP のやせ馬現象の一種であり, 〈飛梅〉の場合と全く異なるケースのようであった。

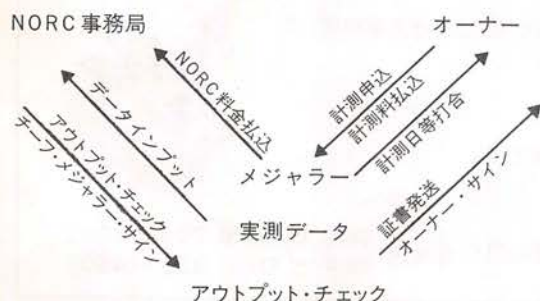
② IOR 艇と JOR 艇と一緒にレースをしているため, レーティングの不公平さが問題になりつつある。

③ JOR に SIT を導入したものの, BWL に必ずしも正確なデータが入力されていないので, 不当に CGF の高い艇がある。

④ 西内海支部松山で, 全日本ミニトン選手権が開催され, 成功裡に終わったが, JOR メジャラーの資格が問題となった。

3. '84年の方針

① 計測および証書発行等の手続き



② 海外レース出場艇のダブル・メジャラメント 我が国の計測に関する名誉をばん回するために, ダブル・メジャラメントを実施する。

帆走委員会および国際委員会との協力が必要である。パンナムクリッパーを例にとると, 3月中ごろまでにリストアップされていることが必要である。

③ 毎年 IOR のメジャラーの名簿を発表し, これらメジャラーズ・グループは, 1年に1回, 計測技術の研鑽のためおよびルール改正点を確認するため集合し, 1艇以上を実測する。

④ JOR メジャラーを育成するため, 毎年シーズン初めに講習会を開催する。基本的に各支部に任せるが, IOR メジャラーが支援する。即戦力を養うことを目的とする。

この講習会の後に JOR メジャラーを発表する。
(内海, 西内海, 近畿北陸各支部は1月末から2月初めに開催する予定である。)

⑤ JOR 出得の条件は, 同型艇 IOR 計測 3艇以上とし, データのばらつきが少ない艇に限るものとする。パンプをつけたり, バラスト変更した艇は除外される。

⑥ IOR と JOR は違うルールであることを会員各位にアピールする必要がある。アウトプット (証書) を IOR と JOR と変えることも検討すべきである。

⑦ JOR が過渡期にさしかかっていること, IOR と JOR が異なるルールであることを認識すれば, JOR はデータが安定していることが望ましく, 更に簡略化されてもよいと考えられる。

4. その他

① メジャラー会議に出席した今北氏からの詳細な報告は未着である。13カ国24名の出席があり, 有意義な議論が白熱したようである。

陸上計測でのトリムの問題, 船の中心線の設定の問題, 水上計測でのセールの置き場所, 傾斜テスト実施の条件, 手順等。

*

NORC 駿河湾支部設立10周年を記念して

駿河湾支部支部長 塩川孝二

支部設立10周年記念を迎えるにあたって様々な行事を考えました。レース派にとっては、レースルール、安全の問題、国際的なイベントを含めて、有形無形にそのメリットを有効に生かしています。非レース派にとってこの10年間は何であったらと思う時、“誇りか”、“自意識か”少しでも報いられるものがないだろうか、10周年記念パーティー、記念品の配布、海事思想普及等、様々考えました。

幸い昨年10月に沼津・清水両フリートによるフリート対抗レースが行われるのに合わせて、沼津でその前後に市民招待クルージング（海事思想普及）を行いました。また、清水でも地元のデパートで清水港ヨット協会と共催で帆船展を開きました。記念パーティーも、大儀見副会長、清水専務理事を迎え盛大に開かれ、

席上記念品もくばられ大好評を博しました。

今後、レース派、非レース派を問わず NORC 本部の発展はもとより支部の充実をはかり、発展を期したいと思います。



帆船展会場

再びお願い

会費納入は預金口座振替で

本誌58年12月号末尾に掲載し、ご協力をお願いしましたが、この制度についてもう少し詳しくご説明しますのでよろしくお願い申し上げます。なお、現在のところ関東支部でこの制度導入の準備を進めておりますが、他の支部においても導入をおすすめします。

この制度は、各支部が㈱三井ファイナンスサービスと契約を結び、会員の使用口座から口座振替により、自動的に年会費の納入を受けようとするもので、次のようなメリットが考えられます。

会員にとっては、

1. 一度手続きを取ると、以後中止の申し出をしない限り、何年でも一定の日自動的に年会費の納入がなされ、納入忘れがなくなる。
2. 会員が年会費等払い込みのため、その都度銀行や郵便局に行く手間が省ける。
3. 費用は、当初200円の印紙代、あとは口座振替の度に手数料150円が差し引かれるだけで、他の送金方法よりたいへん安い。
4. 年会費のほか、会員からその都度申し出があれば、入会金、船艇登録料、物品頒布代金その他の費用の払い込みにも利用できる。（当分は年会費の払い込みのみとする。）
5. 所定様式の「預金口座振替依頼書」を提出した時点で、協会の事務処理は年会費が納入された

ものとして取り扱われる。

協会にとっては、

1. 年会費督促の手間や、経費が節減できる。
 2. 年度初めの入金が増加し、協会運営資金に余裕が生じ、予算実行がらくになる。
 3. 会員の年会費納入状況の把握が容易となり、会員管理および会計処理の能率向上に役立つ。
- 等で、当初の手続きに若干の面倒はありますが、会員各位のご協力によって、この制度はぜひとも導入し活用したいと思います。

関東支部では昭和59年以降の新入会員はこれを義務制とし、また現会員の方もなるべく全員が手続きを取っていただくよう、協力をお願いすることです。

手続きは比較的簡単で、支部から会員各位に送付する「預金口座振替依頼書」に記入例を参考として、誤りのないよう記入し、200円収入印紙をはり、銀行届印を所定箇所（3カ所）に押して、支部に提出していただくだけで、あとの事務処理は支部で行います。

不明の点がありましたら、本部事務局または㈱三井ファイナンスサービス本・支店営業所に問い合わせてください。

NORC 本部 総務委員長 財務委員長

三宅島へ

義援金と救援物資届ける

12月2日(金)2200過ぎの東海汽船〈すとれっちあ丸〉に乗り、NORCに全国のメンバーから集まった義援金と救援物資を持ってお見舞に三宅島に渡った。

噴火後2カ月近くたち、島は落ち着きを取り戻していた。

クルージングでたびたび入港した錆ヶ浜の阿古港、それに風呂とトイレを借りた「三宅島温泉ホテル」は健在であった。

阿古にある三宅島漁業協同組合で佐久間組合長



漁業組合長にしっかりと手渡された

(組合長の家も熔岩の下になった)に会い、来訪の趣旨を話して義援金(277,000円)を手渡し、救援物資(大きなダンボール箱4個)を運び込んだ。

組合長はNORCのことは承知しており、また一昨年の三宅島レースの件もよく覚えておられた。

翌日の朝、飛行場に組合長が「感謝します。皆さんによろしく」と名物の「くさや」を持って送り見えたのには恐縮した。

KELONIA グループ 中馬勇

本部帆走委員会からのお知らせ

1984年クリッパーカップ シリーズ参加予定の艇へ

ナショナルチーム選抜の予選を下記の要領で行います。

1. チーム

2チーム(6艇)……Eチーム、Wチーム(仮称)

Eチーム:東海、駿河湾、関東、北海道支部所属艇を対象

Wチーム:内海、西内海、近畿北陸、玄海、沖縄支部所属艇を対象

ただし、Eチーム・Wチームとも補欠艇を各1艇選抜する。

2. 日時

4/初～4/末(詳細は本誌2月号に発表)

※週末を3回利用する予定

3. レースの内容

オリンピックコース:2レース

オフショアコース:2レース

(詳細は本誌2月号に発表)

4. 参加の条件

参加艇はレース運営のため2名以上の運営担当者を出すこと。

5. 乗員に対する条件

艇長およびその他の乗員の過半数はクリッパーカップシリーズに参加する本人でなければならない。また、オリンピックコースレースのヘルムスマンについてはクリッパーカップシリーズに乗艇する者とする。

なお、乗員はすべて、Eチーム、Wチームの選抜予選に両方参加することは認められない。

6. ダブルメジャーメントについて

ORCより、1984年度以後の国際レース参加艇についてはダブルメジャーメント(2名の計測員にて2回の計測を行う)が、義務づけられた。従って、できる限り今回の予選前にダブルメジャーメントを実施すること。

7. その他

実施要項については、本誌2月号、3月号に掲載する。

旧海技免状の方にご注意

本誌58年4月号で、船舶職員法改正政令についてお知らせしたとおり、昭和49年船舶職員法改正法施行の際、旧小型船舶操縦士の資格またはこれより上級の資格について免許を受け、または試験に合格している者については、昭和59年5月25日までの間、運輸大臣の指定する課程の講習、または海運局長の認定を受けることにより、一級小型船舶操縦士の免許を受けることができるようになっていきます。旧海技免状の方はこの期限を経過しないようご注意ください。なお、本誌58年12月号で紹介しました講習会は東京、横浜だけでなく、日本船舶職員養成協会の地方支部でも行うとのことです。4月末までには受けるようおすすめします。

OFFSHORE 第106号 昭和59年1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

NORC1984年 全国レース・スケジュール

■ 1月

- 15日(日): 春季ポイントレース……………(近北)
 ♪ : 初夢レース(松山)……………(西内)
 22日(日): 例会レース(周南)……………(♪)
 29日(日): 新年会……………(北海道)

■ 2月

- 19日(日): 春季ポイントレース……………(近北)
 ♪ : 例会レース(周南)……………(西内)
 ♪ : ルカン礁レース……………(沖縄)

■ 3月

- 4日(日): 春のランデブー(広島)……………(西内)
 10日(土): 総表彰式(スカイサントリー)……………(内海)
 17日(土)~20日(火): 関西ビッグボート選手権……………(♪)
 18日(日): 春季彦根レース……………(近北)
 ♪ : 野島レース……………(東海)
 18日(日)~19日(月): グリーンカップレース
 (周南)……………(西内)
 31日(土): 初島レース(諸磯)……………(関東)

■ 4月

- 1日(日): 第9回舵杯(淡輪)……………(内海)
 8日(日): 第1回ポイントレース(広島)……………(西内)
 15日(日): 例会レース(周南)……………(♪)
 ♪ : 春季ポイントレース……………(近北)
 22日(日): 防予汽船カップレース(広島)……………(西内)
 28日(土)~30日(月): 第10回オレンジカップ
 (サントピア)……………(内海)
 ♪ : 第3回フェスティバルレース
 (サントピア)……………(♪)
 29日(日): 五ヶ所湾合同レース……………(東海)
 30日(月): 第7回沖縄—東京レース……………(本部)

■ 5月

- 1日(火)~3日(木): 第2回親睦レース……………(関東)
 4日(金)~6日(日): 別府レース(支部)……………(西内)
 5日(土)~6日(日): 春のフリート対抗レース
 (清水)……………(駿河湾)
 ♪ : 第2回函館湾セイルカップ……………(津海)
 5日(土): ランデブー(的形)……………(内海)
 12日(土): 黒船カップヨットレース
 (下田)……………(関東・駿河湾)
 19日(土): 初島レース(シーボニア)……………(関東)
 19日(土)~6/2日(土): 第7回フリート対抗
 レース……………(♪)
 20日(日): 第4回琵琶湖クルーザー
 フェスティバル……………(近北)
 ♪ : 第2回ポイントレース(広島)……………(西内)
 ♪ : 例会レース(周南)……………(♪)
 26日(土): 第34回大島レース(葉山)……………(関東)
 27日(日): 市民ヨット試乗会(広島)……………(西内)

- 27日(日): 第8回伊勢湾合同レース……………(東海)

■ 6月

- 3日(日): 大阪湾横断レース(須摩)……………(内海)
 9日(土)~10日(日): 第2回松前小島レース……………(津海)
 ♪ : 熊野レース……………(東海)
 10日(日): 第3回ポイントレース(広島)……………(西内)
 17日(日): 例会レース(周南)……………(♪)
 23日(土)~24日(日): 小樽博レース……………(北海道)
 24日(日): 第3回シナラ杯・
 外洋ヨットレース……………(津海)

■ 7月

- 8日(日): 海上安全講習会……………(北海道)
 14日(土): 江ノ島—清水レース……………(本部)
 15日(日): 光市長杯レース(周南)……………(西内)
 ♪ : 名覇—本部レース……………(沖縄)
 22日(日): オリーブレース(岡山)……………(内海)
 27日(金): 第25回鳥羽パールレース……………(本部)

■ 8月

- 4日(土)~5日(日): 第4回函館湾オープン
 「西武カップ」……………(津海)
 5日(日): 琵琶湖協賛ヨットフェスティバル……………(近北)
 11日(土): 徳島フリートレース(徳島)……………(内海)
 12日(日): 阿波踊りレース(徳島YC)……………(♪)
 ♪ : 石狩レース……………(北海道)
 19日(日): ポイントレース(中城湾)……………(沖縄)
 26日(日): マスカットレース(岡山)……………(内海)

■ 9月

- 2日(日): 招待クルージング(広島)……………(西内)
 15日(土)~16日(日): 神子元島レース
 (清水・沼津)……………(駿河湾)
 ♪ : 土庄町レース(土庄町)……………(内海)
 15日(土)~24日(月): オータムシリーズレース……………(東海)
 16日(日): 第9回東海フェスティバル

合同レース……………(♪)

- ♪ : 沖縄本島一周レース……………(沖縄)
 ♪ : 第4回ポイントレース(広島)……………(西内)
 ♪ : 例会レース(周南)……………(♪)
 21日(金): 三宅島レース(シーボニア)……………(関東)
 23日(日): 牛窓町カップレース(牛窓町)……………(内海)
 ♪ : 第7回琵琶湖ポイントレース……………(近北)
 23日(日)~24日(月): 第7回津軽海峡横断レース……………(津海)
 下旬: オータムシリーズ……………(北海道)

■ 10月

- 6日(土): 第28回神子元島レース(江の島)……………(関東)
 6日(土)~7日(日): 紀伊水道レース(支部)……………(内海)
 ♪ : フリート対抗レース(西宮)……………(♪)
 7日(日): 第7回琵琶湖ポイントレース……………(近北)
 10日(木): 第2回津合同レース……………(東海)

14日(日):第5回ポイントレース(広島)……………(西内)
 ♪ :西武・西友大阪湾レース……………(内海)
 20日(土):第8回多景島レース……………(近北)
 21日(日):例会レース(周南)……………(西内)
 ♪ :ポイントレース(糸満)……………(沖縄)
 28日(日):播磨灘レース(的形)……………(内海)

■11月

3日(土):第8回竹生2周レース……………(近北)
 3日(土)~4日(日):秋のフリート対抗レース
 (沼津)……………(駿河湾)
 ♪ :東海レース……………(東海)
 ♪ :小豆島レース(支部)……………(内海)
 ♪ :第6回ポイントレース
 (広島)……………(西内)
 17日(土):第22回小網代カップ(小網代)……………(関東)
 18日(日):例会レース(周南)……………(西内)
 ♪ :久高島一周レース……………(沖縄)
 23日(金)~24日(土):洲本一五ヶ所レース……………(内海)
 23日(金)~25日(日):瀬戸内海汽船カップレース……………(西内)
 未定:第2回熱海レース……………(関東)
 ♪ :'84年全日本オフショア・
 チャンピオン……………(本部)

■12月

8日(土):納会(広島)……………(西内)
 15日(土):納会(周南)……………(♪)

※玄海支部レース・スケジュールは、支部の都合により削除してあります。

■各支部連絡所

本部・関東支部:〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16
 ☎03-504-1911~4
 北海道支部:〒060 札幌市中央区南一条東4丁目
 北海道日伊文化会館 阿部事務所
 ☎011-231-0015
 津軽海峡支部:〒042 函館市湯川町1-2-39 米山建築設計室内 ☎0138-59-1234
 駿河湾支部:〒424 清水市港町2-10-2
 ☎0543-52-1526
 東海支部:〒460 名古屋市中区丸の内3-21-21
 チサンマンション丸ノ内5-902 (株)ミヤコ内 ☎052-971-5835
 近畿北陸支部:〒601 京都市南区東九条北烏丸町25
 三井祥功方 ☎075-661-0325
 内海支部:〒672 姫路市八家字前浜1296-39 妹尾ひづる方 ☎0792-46-2836
 西内海支部:広島市南区翠5-12-20 井岡裕昭方
 ☎082-243-4111
 玄海支部:〒811-11 福岡市西区内野205-7 光安咸尚方 ☎092-804-5225
 沖縄支部:〒904 沖縄市安慶田57 ロータス沖縄内 桃原秀明 ☎0989-39-1750

1984年 玄海支部レース・スケジュール

レース名	相の島	室津	沖の島	大原杯	前期ポイント	後期ポイント	特別レース '84 大原杯
レース委員長	伊達健太郎	光安咸尚 酒井 修	原田芳治 冬至克也	堀田総八郎 江頭 宜雄	'83後期レース 優勝艇艇長	'84前期レース 優勝艇艇長	有吉伸二
艇長会議	4月8日 08:00	6月9日 18:00	9月23日 09:00	11月3日 09:00			1月8日 08:00
スタート予定	4月8日 09:00	6月9日 19:00	9月23日 10:00	11月3日 10:00			1月8日 09:00
表彰	4月8日 16:00 F.H. 1,2,3 位	6月10日 16:00 F.H. 1,2,3 位	9月24日 12:00 F.H. 1,2,3 位	11月4日 12:00 1 位			1月8日 18:00 1 位
安全規則	ORC-3 NORC-B	ORC-3 NORC-B	ORC-3 NORC-B	ORC-3 NORC-B	ORC-4 NORC C	ORC-4 NORC-C	ORC 3 NORC B
レーティング	JOR基準	JOR基準	JOR基準	JOR基準	JOR基準	JOR基準	JOR基準
エントリー料	10,000円	10,000円	10,000円	10,000円	3,000円	3,000円	10,000円
備考					1位-30点 2位-28点 3位-27点 : : DNS-2点 DNF-2点 DSQ-0点		

1984年 NORC近畿北陸支部レース・スケジュール

レース名	春季シリアルズ				琵琶湖 協賛ヨットフェスティバル	第7回琵琶湖シリアルズ			
	ポイントレース	彦根レース	ポイントレース	ポイントレース		ポイントレース	第8回多景島レース	第8回竹生島レース	クラス別
表彰	クラス別 1～3位 F H賞	彦根	クラス別 1～3位 F H賞	クラス別	クラス別 1～3位 他多数	クラス別	クラス別	クラス別	クラス別
コース	オリビックコース	彦根	オリビックコース	オリビックコース	畠田	オリビックコース	オリビックコース	和連	4レース でシリ ス成立
(回戦)	(1・2) (3・4)	彦根	(5・6)	(5・6)	～西武中 ～柳ヶ崎	(1・2) (3・4)	(1・2) (3・4)	～多景島 ～白石 ～竹生島 ～多景島 ～和連	4レース でシリ ス成立
距離	1月15日 2月19日	3月18日	4月15日	4月15日	5月20日 8月5日	9月23日 10月7日	10月20日 11月3日	約66.0マイル	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
スタート	10:00 13:00	150分～160分	150分～160分	150分～160分	10:00 13:00	10:00 13:00	22:00	12:00	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
タイムリミット	150分～160分	150分～160分	150分～160分	150分～160分	14:00	150分～160分	～20時間	～26時間	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
申込締切	1月15日 2月19日	4月15日	4月15日	4月15日	10:00 13:00	9月23日 10月7日	10月20日 11月3日	11月3日	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
艇長会議	同上	同上	同上	同上	10:00 13:00	同上	同上	同上	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
参加資格	レーティング 安全検査 非会員艇	J・O・R	J・O・R	J・O・R	同上	同上	同上	同上	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
クラス分	1～IV	1～IV	1～IV	1～IV	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
得点	×1 ×1 ×1.5 ×1	×1 ×1 ×1.5 ×1	×1 ×1 ×1.5 ×1	×1 ×1 ×1.5 ×1	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
出艇料	¥3,000	¥3,000	¥3,000	¥3,000	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
レース員	——	——	——	——	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	6レース 成立の場 合 BEST 5レース
参加料	——	——	——	——	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	別紙実施要項による	6レース 成立の場 合 BEST 5レース

1984年 本部・関東支部レース・スケジュール

レース名	クリップバーカップ 代表選考 レース	初島弥生 レース	第7回 沖繩～ 東京レース	第7回フリース 対抗レース	初島レース	第34回 大島レース	フアミリー レース (仮称)	第11回 江ノ島～ 清水 レース	第25回 鳥羽バード レース	第7回 三宅島 レース	第28回 神子元島 レース	第2回 全日本オフショア チャンピオンシリーズ	第2回 熱海レース	第22回 小網代カップ レース
主催	(本部)	(支部)	(本部)	(支部)	支部	支部	支部	本部	本部	支部	支部	本部	支部	支部
コース	第1レース未定 第2レース未定 第3レース未定 第4レース未定	小網代 初島 (反) 小網代 (48連)	沖繩 小網代 (830連)	第1レース 三角(20連) 第2レース S・オフショア 第3レース L・オフショア 第4レース 三角(20連) 第5レース 三角(20連)	小網代 初島 (反) 小網代 (48連)	葉山 初島 (反) 大島 (反) 葉山 (85連)	小網代 熱海 (25連)	江の島 清水 (95連)	鳥羽 小網代 (150連)	小網代 三宅島 (時) 神津島 (時) 小網代 (160連)	江の島 神子元島 (反) 江の島 (99連)	第1レース 三角(20連) 第2レース L・オフショア(200連) 第3レース 三角(27連) 第4レース 三角(27連) 第5レース S・オフショア(100連)	小網代 熱海 (25連)	小網代 大島 (時) 小網代 (68連)
スタート	4/初～4/中 (未定)	3/31(土) 11:00	4/30(月) 12:00	第1レース 5/19(土)10:00 第2レース 5/19(土)17:00 第3レース 5/26(土)11:00 第4レース 6/2(土)11:00 第5レース 6/3(日)10:00	5/19(土) 17:00	5/26(土) 12:00	5/3(木) 5/20(金)	7/14(土) 12:00	7/27(金) 10:00	9/14(金) 11:00	9/29(土) 11:00	第1レース 10/10(水)10:00 第2レース 10/10(水)17:00 第3レース 10/13(土)10:00 第4レース 10/14(日)10:00 第5レース 10/20(土)11:00	10/13(土) 11:00	11/23(金) 11:00
申込締切	(未定)	3/16(金)	4/6(金)	5/4(水)	5/4(水)	5/11(金)	4/20(金)	6/29(金)	6/29(金)	8/31(金)	9/14(金)	9/21(金)	9/28(金)	11/9(金)
出艇申告 および 艇長会議	実施要項にて 指示	3/31(土) 07:30～ (シーボニア)	4/29(日) 16:30～ (沖繩)	5/19(土) 07:30～ (シーボニア)	5/19(土) 15:00～ (シーボニア)	5/25(金) 18:30～ (NORC本部)	5/3(木) 07:30～ (シーボニア)	7/13(金) 18:30～ (NORC本部)	7/26(木) 16:00～ (朝雲館)	9/14(金) 07:30～ (シーボニア)	9/28(金) 18:30～ (NORC本部)	実施要項にて指示	10/13(土) 07:30～ (シーボニア)	11/23(金) 07:30～ (シーボニア)
参加資格	FOR.MRKIII 27ft以上 ORC-1 NORC-A 無線(初渡帯) (必要備品)	JOR I-V ORC-4 NORC-C	JOR I-V ORC-1 NORC-A 無線(2MH) (必要備品)	JOR I-V ORC-3 NORC-B	JOR I-V ORC-4 NORC-C	JOR I-V ORC-3 NORC-B	特別レー テイニング ORC-4 NORC-C	JOR I-V ORC-3 NORC-B	JOR I-V ORC-3 NORC-B	JOR I-V ORC-3 NORC-B	JOR I-V ORC-3 NORC-B	JOR I-V ORC-3 NORC-B	JOR I-V ORC-3 NORC-B	JOR I-V ORC-3 NORC-B
その他の 事項	(未定)	クラスに 乗員3名可	連絡会議 4/6(金) 18:30～ (NORC 本部)		クラスVIIに 乗員3名可		有効なレー テイニングを 持たない艇 については レース委員 会が本レー スのみレー ス・テイニン グを与える (会友艇可)	連絡会議 7/6(金) 18:30～ (NORC 本部)					●クラスVII に限り乗員 3名可 ●有効なレー テイニング を有しない 艇はレース 委員会が本 レースのみ レーシング を与える (会友艇可)	
担当		諸磯	沖繩・関東支部	関東支部	シーボニア	葉山	シーボニア	江ノ島・清水	東海・関東支部	油壺	江の島	関東支部	小網代	小網代

海の安全一歩を踏み出す
風向き・波高・天候予報を船内から



グレートが帆走を始めた。

誕生、クォータ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、

トイレル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。

イージーセイリングからハードセイリングまで、

幅のある帆走が楽しめます。

クォーターターナー最上級艇として、いまヤマハから。



- 主要諸元 ●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(m²)
●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