

Offshore 8 1984

社団法人 日本外洋帆走協会発行No.113/300円

昭和59年8月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可



第11回江ノ島～清水レーススタート

撮影：岡本甫／提供：舵社

CABIN85 YACHT FESTIVAL BIWAKO 1984

キャビン85 ヨットフェスティバルビワコ 1984

撮影・かじのこういち

今年も、「キャビン85ヨットフェスティバルビワコ1984」が、関係各位のご協力により、無事終了しましたことを、まず、ご報告致します。

*

恒例となったこのビッグ・イベントは、琵琶湖水域のヨットが一堂に会し、ヨットの楽しさ、面白さを味わい、親睦を深める目的のもとに企画され、今年で4回目を迎えました。

今年は、5月27日に柳ヶ崎の滋賀県ヨットハーバーをベースに開催され、クルーザー175隻、ディンギー

112隻が参加し、関係者を含めた参加人員は1100余人という、盛大な大会になりました。

幸い天候にも恵まれ、琵琶湖を代表するレーサーから、年に1度、このフェスティバルに参加するのが楽しみというファミリー・チームまで、多種多様の参加艇が、名鉄マリーナ沖～におの浜～際川沖の約8マイルのレースを楽しみました。

今回のレースは、クルーザーを4クラス(9.5m以上:クラスⅠ, 9.5m以下～8m:クラスⅡ, 8m以下～6.5m:クラスⅢ, 6.5m以下:クラスⅣ)に分け、コンピューターを導入して、わずかな時間に成績を集計しました。175隻の成績ですから、整理するだけでも大変なものです。

これだけのイベントを運営するとなると、大会関係者の仕事も大変なものです。例えば、パンフレットの制作からレースの運営、表彰式の段取りなど、いろいろな仕事をそれぞれが分担して行います。今年も、これらの人々の力によって、何のトラブルもなくスムーズに運営出来たわけです。

今年は、一般の人々にもヨットを理解してもらうために、観覧船によるレース観戦、レース艇に乗艇して実際にレースを体験するクルーザー体験、地元の京都放送とのタイアップによるレースの実況中継放送など、いろいろな企画を実施しましたが、これらの催しも、フェスティバルを盛り上げ、成功裡に終わりました。

このフェスティバルの特徴のひとつでもある表彰パーティーは、例年通り琵琶湖ホテルで行われましたが、1000人を超す関係者が広い会場を埋め、それは盛大なものでした。

優勝カップを始め、各種のトロフィー、協賛各社の賞品も盛りだくさんで、和やかなパーティーは、大会をより楽しいものにしていました。

*

ヨットの楽しさ、ヨットレースの面白さを通して、多くの人々に親睦を深めてもらうのが、このフェスティバルの目的です。

今後とも、より充実したイベントにするため、努力致しますので、よろしくお願い申し上げます。



マーク回航の競い合い



ファミリー・チームも大健闘



琵琶湖ホテルの表彰パーティーに集まった参加者



大儀見 NORC 副会長のあいさつ



シルバー賞の受賞は〈シーファルコン〉チーム



ハッピー姿の〈風林火山〉チーム

ベスト・ユニフォーム賞のギャルチーム



第4回琵琶湖クルーザーフェスティバル成績表①

MAY 27 1984

セーラー名	艇名	型式	T.C.F	着順	所要時間	修正秒	修正順
クラス I							
2377	SUEKO	NAK-33	0.7550	3	01:49:53	4977.7	1
2355	くんぴいら	YAM-33	0.7550	10	01:56:34	5280.5	2
4140	Queen of Queen	YOK-32	0.7448	15	01:58:49	5309.7	3
2515	雪 風	YAM-33	0.7550	21	02:00:18	5449.6	4
2096	バナナ フィニッシュ	YAM-33	0.7550	52	02:10:50	5926.8	5
2209	ピクトリーⅢ	YAM-33	0.7550	60	02:12:29	6001.5	6
360	ダ ル マ	YAM34C	0.6980	124	02:29:25	6257.6	7
2865	NERO	YAM-35	0.6901	155	02:43:45	6780.2	8
437	CANOPUS II	TRP-32	0.7290	153	02:41:25	7060.4	9
3197	飛 龍	FS-32	0.7479		D.N.S		
クラス II							
2992	ひょっとこ III	TAK-30	0.7343	1	01:45:03	4628.3	1
3051	PENELOPE II	DUB-30	0.7396	2	01:48:30	4814.8	2
3187	ALICE-V	KIH30R	0.7343	6	01:54:44	5054.9	3
2818	ZERO FIGHTER	DUB-30	0.7322	9	01:55:10	5059.5	4
2489	風 見 鳥	NIC-30	0.7312	13	01:58:07	5182.0	5
3126	TINKLE-2	YOK-30	0.7333	14	01:58:43	5223.3	6
333	JUNO	DOU-30	0.7237	23	02:01:26	5272.9	7
2411	クレジット 5	SANT27	0.7343	19	01:59:52	5281.1	8
313	アルファ	N-300	0.7204	26	02:02:24	5290.6	9
1823	Tan Guera	YAM-30	0.7290	22	02:01:14	5302.8	10
3069	Bel Mami	YAM30S	0.7312	25	02:01:52	5346.5	11
3017	ALL HANDS	VEN-DE	0.7237	27	02:03:25	5359.0	12
2022	めるへん	N-300	0.7237	29	02:04:27	5403.9	13
2443	ANDALUCIA-V	N-300	0.7237	34	02:06:46	5504.5	14
3346	飛 翔	YAM30S	0.7290	31	02:06:03	5513.4	15
256	キャロル III	PAS	0.7218	42	02:07:58	5542.0	16
295	Mr Shorty	NAK295	0.7290	37	02:07:19	5568.8	17
2068	FROG-V	N-300	0.7237	44	02:08:24	5575.4	18
2683	湖族の末裔	N-300	0.7312	46	02:08:58	5658.0	19
1786	POW RIVER	NOL-30	0.7128	63	02:12:41	5674.6	20
3244	ふうせん	SOL-LV	0.7016	83	02:17:37	5793.1	21
2973	来夢来人	N-300	0.7237	71	02:15:13	5871.4	22
2701	SHUTTLE III	SOL-LV	0.7016	96	02:20:47	5926.4	23
3353	HOY・HOY	FS-28	0.7072	99	02:21:23	5999.2	24
1717	サファイア	BW-30	0.7237	86	02:18:20	6006.7	25
3268	EROS II	YAM30S	0.7290	90	02:19:28	6100.3	26
2801	Candy Candy	SOL-LV	0.7016	118	02:26:58	6186.7	27
1779	楽 浪	BW-30	0.7237	106	02:22:34	6190.5	28
1078	DIMENSION II	BW-30	0.7237	113	02:24:04	6255.7	29
314	REINE DE LAC II	DUF-27	0.7016	126	02:29:41	6301.1	30
463	イーグル	YAM-30	0.7237	115	02:25:16	6307.8	31
1470	アクアベリーⅢ世	YAM30II	0.7183	127	02:29:50	6457.5	32
3131	ぼてじゃこ	カリブ27	0.7016	141	02:35:32	6547.3	33
3	MOA	SOL-LV	0.7016	148	02:37:26	6627.3	34
4561	ALLURE	ヤマガタ	0.6901	164	02:55:42	7275.0	35
2582	NAIADES III	カリブ27	0.7016	163	02:55:14	7376.6	36
1507	RUNA	CAN-29	0.7072	165	02:58:39	7580.5	37
クラス III							
2833	スーパースター	YAM26S	0.7061	4	01:52:00	4745.0	1
3324	CREEK	LEP	0.6890	7	01:54:52	4748.6	2
377	Hangry Jows II	YAM26S	0.6901	5	01:54:42	4749.3	3
2847	STRAWBERRY-II	YAM26S	0.6901	8	01:55:02	4763.1	4
3271	OASIS	JOY-26	0.7016	11	01:56:42	4912.6	5
2669	MAKI	J-24	0.7016	12	01:57:23	4941.4	6
3264	レンドムスター II	YAM26S	0.6901	20	01:59:59	4968.0	7
2682	赤マンマ	YAM26S	0.6936	18	01:59:40	4980.1	8
2698	光	J-24	0.7016	16	01:59:21	5024.2	9
2678	ENTERPRIS	J-24	0.7016	24	02:01:49	5128.0	10
1979	KING & QUEEN	VELA24	0.6723	43	02:07:58	5161.9	11
2889	Pace Water	J-24	0.7016	28	02:03:59	5219.2	12

成績表②

セーラーNo.	艇名	型式	T.C.F	着順	所要時間	修正秒	修正順
318	ミスクローバー	YAM26S	0.6901	33	02:06:05	5220.6	13
20	ALDAVS-U	YAM26S	0.6901	36	02:07:03	5260.6	14
2239	PECKER II	FAR727	0.6890	39	02:07:30	5270.9	15
330	PUR POSE VI	YAM26S	0.6901	38	02:07:19	5271.7	16
3300	AKVAVIT	TAK1/8	0.6890	40	02:07:35	5274.3	17
3143	ELEVEN PC	YAM26S	0.6901	41	02:07:45	5289.6	18
2673	HAYATE IV	J-24	0.7016	35	02:07:00	5346.2	19
2879	レグルス	YAM-24	0.6901	47	02:09:16	5352.4	20
404	オリブ 2	YAM26C	0.6890	49	02:09:44	5363.2	21
1	ジョブ	YAM26C	0.6890	50	02:10:29	5394.2	22
1773	TRACER	ECU-S	0.6783	62	02:12:38	5397.9	23
3136	Hola Hola	YAM26S	0.6901	51	02:10:39	5409.7	24
3582	Jupiter	J-24	0.7016	48	02:09:23	5446.5	25
369	ホワイト エンジェル	YAM25 II	0.6759	66	02:14:19	5447.1	26
1564	フレキシブル ウイング	KIH1/4	0.6959	53	02:11:03	5471.9	27
3337	Scoot 2	YAM26S	0.6901	57	02:12:14	5475.3	28
2865	ボバイ	YAM25C	0.6924	59	02:12:21	5498.4	29
10	リトル アイランド	YAM25 II	0.6759	74	02:15:55	5512.0	30
2224	ラ・帆影夢	YAM25 II	0.6759	77	02:16:22	5530.2	31
11	酒 処	OCE-23	0.6699	82	02:17:36	5530.7	32
466	ASK	YAM-24	0.6890	65	02:14:03	5541.6	33
322	POLARIS	YAM26C	0.6890	67	02:14:27	5558.2	34
1017	ASTEER	YAM26C	0.6890	69	02:14:50	5574.0	35
236	スヌーク	YAM-24	0.6747	85	02:18:00	5586.5	36
1826	SHINRIKI	YAM25 II	0.6759	84	02:17:54	5592.4	37
2058	ARTEMIS II	CAN-23	0.6699	92	02:19:39	5613.1	38
19	AFRODITA	REV	0.6699	93	02:19:44	5616.4	39
1781	LOKKY	VELA24	0.6723	91	02:19:37	5631.9	40
1565	WEASEL	OCE-22	0.6662	97	02:21:06	5640.1	41
3068	Moko Moko	YAM26C	0.6890	79	02:16:33	5645.0	42
260	C-MAX	N-260	0.6783	89	02:18:51	5650.9	43
340	Miyus	YAM25 II	0.6759	100	02:21:34	5741.1	44
1919	はまなす	YAM25 II	0.6759	101	02:21:50	5751.9	45
1040	ブルーヘクス	TK-25	0.6759	105	02:22:34	5781.7	46
315	Pur Pose V	YAM-24	0.6747	114	02:24:26	5847.0	47
41	SNOOPY	JOY-26	0.6959	107	02:22:54	5966.7	48
391	FAIRY III	YAM25 II	0.6759	119	02:27:40	5988.5	49
002	比良八荒	ゲン II	0.6600	133	02:31:32	6000.7	50
17	クイーン テル	YAM-24	0.6747	121	02:28:27	6009.6	51
2406	DONGURI	YAM-24	0.6747	130	02:30:41	6100.0	52
2014	Dera Sine	YAM25 II	0.6759	131	02:30:44	6112.8	53
13	SOUTHERN CROSS V	YAM26C	0.6890	123	02:28:44	6148.6	54
339	NOEVIR-3	YAM26C	0.6890	125	02:29:34	6183.1	55
711	ENDLESS LOVE	NAK-26	0.6901	128	02:29:52	6205.4	56
379	ちんばかお	YAM25 II	0.6759	139	02:34:08	6250.7	57
2485	魔女II	N-260	0.6783	137	02:33:36	6251.2	58
450	Mrs T	YAM26C	0.6890	132	02:31:30	6263.0	59
370	Peter Pan	YAM26C	0.6890	138	02:33:52	6360.9	60
358	ホッチ ポッチ	YAM26S	0.6901	142	02:35:41	6446.2	61
2932	Crux-2	YAM26S	0.6901	143	02:35:50	6452.4	62
2133	なでしこ	BW-25	0.6759	151	02:39:57	6486.6	63
1175	Furaibow- I	ECU-26	0.6783	150	02:39:57	6509.7	64
3164	風林火山	JOY-24	0.6820	152	02:40:22	6562.2	65
23	OCTAVIA	YAM25 II	0.6759	156	02:44:25	6667.8	66
1210	Kiss Me 1/2	ECU	0.6783	158	02:47:15	6806.7	67
1496	パラダイサー	SPL-25	0.6759	162	02:51:14	6944.2	68
24	風来坊	YAM-22	0.6625	170	03:10:36	7576.4	69
1892	O To To	BW-25	0.6759	168	03:08:54	7660.7	70
1833	D'occasion	N-220	0.6662	172	03:22:00	8074.3	71
24	SPIRIT	YAM-25	0.6759		D.N.S		
332	シーブルース	YAM26C	0.6890		D.N.S		
15	KARIN	YAM26C	0.6890		D.N.S		

成績表③

セーリング クラスⅣ	艇名	型式	T.C.F	着順	所要時間	修正秒	修正順
375	ウエザー リポート	YAM21R	0.6759	17	01:59:36	4850.3	1
2565	JOKER-Ⅳ	YAM21S	0.6711	32	02:06:04	5076.2	2
2531	I am III	YAM21S	0.6843	30	02:05:10	5139.1	3
1934	Mola Mola	YAM21R	0.6687	45	02:08:57	5173.7	4
388	DREAMIN	YAM21S	0.6711	56	02:12:02	5316.5	5
2756	わんぱく 風小僧	YAM21S	0.6711	61	02:12:38	5340.6	6
2670	Revenger	YAM21S	0.6759	55	02:11:56	5350.4	7
407	INCH' ALLAH	YAM21S	0.6747	58	02:12:18	5355.8	8
373	NEREID	YAM21R	0.6783	54	02:11:36	5355.9	9
453	NON NON III	YAM-20	0.6662	64	02:14:02	5357.6	10
80	ストレイ シープ	YAM21R	0.6687	68	02:14:40	5403.1	11
365	ワイルド ローバー	YAM21C	0.6699	70	02:14:54	5422.2	12
361	ドルフィン	YAM21C	0.6699	72	02:15:35	5449.6	13
88	ZAKU ZAKU	YAM21R	0.6687	76	02:16:21	5470.6	14
500	いたづら エンドレス	YAM21S	0.6711	73	02:15:54	5472.2	15
408	ファイヤー バード III	YAM21S	0.6711	75	02:15:56	5473.5	16
342	HERO	YAM21S	0.6711	78	02:16:22	5490.9	17
350	THERMAL	YAM21C	0.6699	80	02:16:42	5494.5	18
2965	晶	YAM21C	0.6699	81	02:17:01	5507.3	19
341	Summer Breeze	YAM21R	0.6687	88	02:18:36	5560.9	20
464	キャバテイニ	YAM21S	0.6711	87	02:18:32	5578.2	21
411	KUKAMITSU	YAM21C	0.6699	94	02:20:24	5643.2	22
63	VESNUS-2	YAM21J	0.6637	102	02:21:53	5650.1	23
366	晶	YAM21S	0.6711	95	02:20:45	5667.4	24
76	水 仙	YAM21C	0.6699	98	02:21:12	5675.4	25
1878	A A A	YAM21J	0.6637	108	02:22:57	5692.6	26
311	DRINKEN	YAM21R	0.6687	104	02:22:23	5712.7	27
374	TILTILMITIL	YAM21J	0.6637	111	02:23:56	5731.7	28
462	KAZUKO	YAM21J	0.6637	112	02:24:01	5735.0	29
495	あめんぼ	YAM21S	0.6711	109	02:23:04	5760.7	30
395	SKY-ROCKET	YAM21C	0.6699	110	02:23:25	5764.5	31
2878	VSOP-V	YAM21J	0.6637	116	02:26:00	5814.0	32
393	SHINDY III	YAM21R	0.6687	117	02:26:42	5885.9	33
2	カメラア	YAM21S	0.6711	120	02:28:03	5961.4	34
336	Fair Lady	YAM21C	0.6699	122	02:28:43	5977.5	35
338	Linne	YAM21C	0.6699	129	02:30:09	6035.1	36
38	風恋人	YAM21J	0.6637	134	02:32:09	6058.9	37
414	AITA PEA PEA	YAM-19	0.6625	136	02:32:49	6074.5	38
5	清 風	BW-21	0.6677	135	02:31:11	6096.8	39
363	Kent & Maki	YAM21C	0.6699	140	02:34:24	6206.0	40
461	カリブ	YAM21CB	0.6600	147	02:37:25	6233.7	41
417	鬼ども II	YAM-20	0.6662	144	02:36:42	6263.6	42
27	ブルーウォーター	YAM21J	0.6637	146	02:37:24	6268.0	43
13	SABRINA	YAM21R	0.6687	145	02:37:07	6303.8	44
451	バトリシアン	YAM21S	0.6711	149	02:39:54	6438.5	45
3	PENNY LANE	YAM21R	0.6687	154	02:41:41	6487.1	46
8	ミサト	YAM-19	0.6625	157	02:46:21	6612.4	47
713	しぶき	YOK-20	0.6600	159	02:49:19	6704.9	48
304	サマンス II	YAM21C	0.6600	160	02:49:59	6731.3	49
45	KAWAGERA	YAM-19	0.6625	161	02:50:53	6792.6	50
126	TRITON	YAM21R	0.6687	166	02:59:09	7187.9	51
3361	IMP	YAM21S	0.6711	167	03:00:36	7272.0	52
201	WILD GYBE	YAM21C	0.6600	169	03:09:50	7517.4	53
362	エスペランサ	YAM21R	0.6687	171	02:14:27	7801.7	54

第1回キタノホマレ杯・ 日本海横断ヨットレース

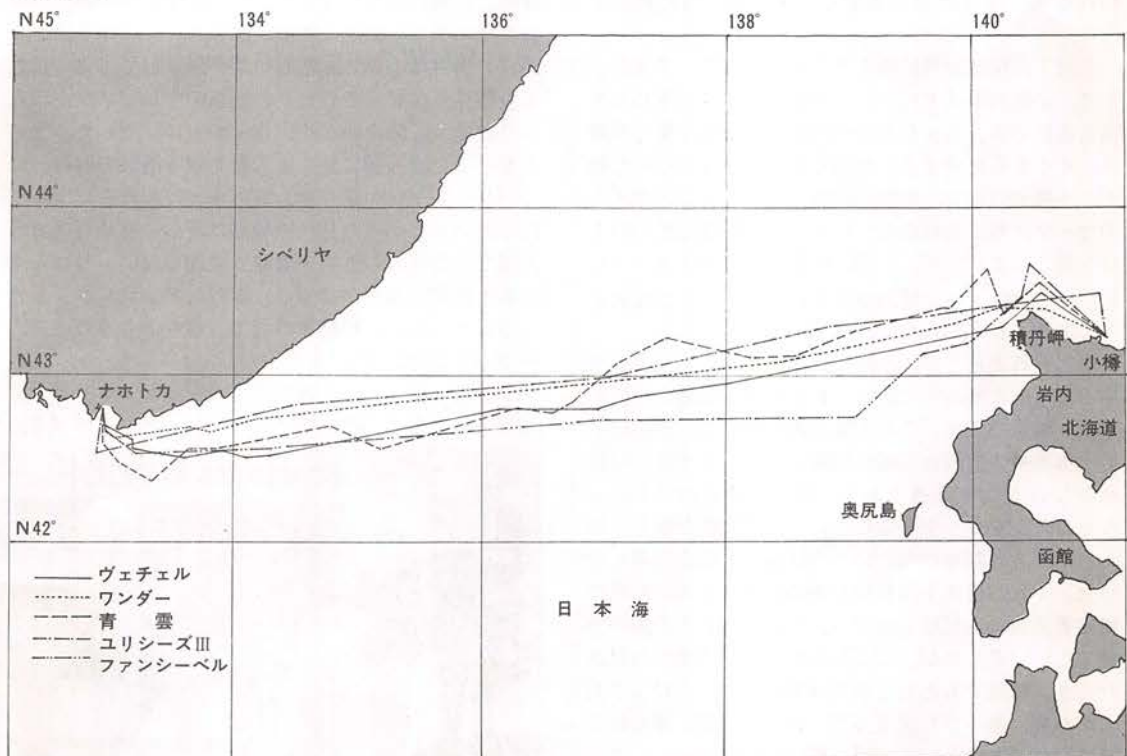
ソ連艇〈ヴェチェル〉の 完全優勝

レース委員長 船木幹也

多数の方々の理解と協力によって第1回キタノホマレ杯日本海横断ヨットレースが無事終了したことを報告いたします。

なにせ設立日浅く、弱体な組織の北海道支部がこのような国際レースを企画すること自体、荷が重すぎるところに、レース委員長自身レースのレの字も知らないBW派、たまたま仲間うちでは年をくっていること、永年蓄えているゴマ塩混りのあごひげがいささか

航跡図



渉外上役に立つかもしれないといった程度で、およそ頼りないおみこし委員長なので、なんとか無事レースが終了したのは本当に奇跡的、すべておみこしをかついでくれた人達の力の結集のおかげと感謝します。

レース参加艇は13艇、日本側11艇(小樽4、函館2、柏崎2、松任・富山・釧路各1)ソ連側2艇で行われました。ここまでのころにもまた紆余曲折がありました。当初日本側14艇101人のエントリーがあり、一同喜んでいたところ、5月末ごろになって急にナホトカ市から、ヨットの受入れは8艇、50名に限るとの連絡があり大あわて。一時はホストクラブである小樽の参加艇は一艇にしばらくとまで悲壮な話になったのですが、在札ソ連総領事、たまたま来道した沿海州知事に再考をお願いし、なんとか最終的に11艇エントリーできたのはほとんど6月になろうという時期でした。

手続き終了、レース艇は6月23日ごろからそれぞれの港を出てナホトカへ向かいました。今回のレースで



〈ヴェチェル号〉

の無線交信は21 MHzで行われましたが、今まで何回かの経験から小樽で直接傍受することがむずかしいとのことで、牧田無線委員長を中心とし、九州のWFGネットワークの元尾氏の支援をお願いしました。この方々には出航からレース終了まで長期間にわたって大変お世話になっております。

なにせ相手の国が共産圏となると、連絡が十分とれないのにも困惑しました。まずナホトカに無事全艇着いたかどうか分かりません。領海近くになるとそれまで交信していた無線が使えなくなります。無線がとれたら多分ナホトカに着いたんだろうといったところです。留守宅からレース委員会に安否を尋ねる電話が入りますし、こちらでも「便りのないのが無事のしらせ」とばかりいってもいられないので、在札ソ連領事館に聞きに行きました。副領事が出てこられて、ニコリ笑って握手され、全部うまく行っているといわれて何となく納得して帰って来るといった具合でした。

7月1日現地時間10時スタートとなっていますが、さて、全艇無事スタートしたのかどうかは相変わらず通信途絶です。ちょうど日曜日ですので我々留守部隊は、そろそろ夏のきざしが感じられるようになった晴天の小樽港の中で、本部の設営、フィニッシュラインのマーク打ち、泊地のもやいロープ確保など忙しい1日を過ごしましたが、一同、今日レースがスタートしたといったちょっと晴れがましい気分などにはなれそうにありませんでした。

申し遅れましたが、今回のレースのフィニッシュラインは小樽本港の中に設けられました。本港の正面から堂々帆走で入る、これもまた画期的なことで、改めて小樽港長の理解と英断に感謝するところです。なにせ少ない人員で普通のように沖合に設けたフィニッシュラインをワッチすることになると大変だから、何とか一方は陸地からというのが我々委員会の考えでした。4月28日第1回艇長会議に出席して頂いた武市帆走委員長にも相談しながら、二、三日あての場所を見てもらいましたが、ここなら絶対という場所は見あたらず、駄目でもともとあたってみたのが、ひょうたんから駒、あっさり決まって、我々は岸壁に腰かけて見ていけばよいという、有り難いが、いささかしら

ないワッチができることになったわけです。

1日夕方、待ちに待った第一報が入り、全艇スタート、順調に航行中。ここでようやく我々もレース気分に乗ったわけです。スタートは、予定時刻に無風のため少し遅れ、現地時間14時15分。沿海州と日本の時差は1時間ですが、サマータイム制をとっており2時間の時差があります。スタート時の風力2、天候は霧、霧笛の鳴る中を全艇一斉にスタートし、〈ヴェチェル〉、〈ワンダー〉、〈ユリシリーズⅢ〉の順に濃霧の中に消えていったそうです。南のレースでは考えられないロマンチックなムードです。

その後は天候もまあまあ、大型艇先行のレース展開となり、各艇ほとんど積丹岬へ直線のレグを引いて進んでいましたが、各艇のロールコールから、先頭にソ連艇〈ヴェチェル〉（ソ連艇は搭載無線機種が違い途中でのロールコールはとれません）がトップで、〈ワンダー〉、〈ミス日本海Ⅱ〉が後をおっているらしい。各艇の位置からファーストホームは早くも4日夜であろうと考えていました。1日に打ったマークがアンカーの不備で港内を流れているとの連絡が入り、再度打ち直す必要が生じました。これも4日にやろうかといっていました、まあ早いに越したことがなからうと3日夕方にすましておいたのが幸運。

4日早朝4時、いい気持ちで寝ていたところ、牧田君から電話で、海上保安部からソ連艇〈ヴェチェル〉が、5時00分小樽に入港するむね連絡があったとのこと。びっくり仰天、早速各レース委員、通訳の大島さんに連絡、小樽に飛んで行きました。途中、車の中でも半信半疑のまま小樽港の勝納ふ頭に着いたのが5時少々過ぎ。当日は小樽でも珍しい濃い霧の日で本港の灯台も全然見えませんでした。朝霧の中にマストがぼんやりと見え、間違いなく〈ヴェチェル〉でした。タイムをとった牧田君に聞くと、着時間4時59分44秒。にくい!! 井上君の第一声、ああきのうのうちにマーク打つてよかった!! 後続艇はそのころ積丹西方うん渥? これはもう完全優勝は間違いなし。しばらくすると新聞記者もかけつけ、港内にアンカリングした〈ヴェチェル〉と岸壁との間で、遠来の労をねぎらう大声がとび交いました。

その後、丸1日以上遅れて〈キャプテングリシン〉がフィニッシュ、続いて〈ワンダー〉、〈ユリシリーズⅢ〉、



表彰式

〈ミス日本海Ⅱ〉、〈青雲〉、〈アプリコット〉と5日のうちに入港して来ました。ところが5日夕刻ごろからあいにくと風がビツリとなくなり、後続各艇は積丹沖合いで停滞を余儀なくされ、ついに釣果の報告まで入ってくるヨットも出る始末。それでも7日のタイムリミットまでに2艇のDNFを出した以外すべてフィニッシュしてレースは無事成功裡に終了しました。

表彰式は小樽博会場のお祭り広場で、参加者ならびに多数の観客の中で、小樽市長、遠来のナホトカ市長、さらにNORCからも清水専務理事、武市帆走委員長が出席され、キタノホマレ杯を中心に30数個におよぶ表彰杯、トロフィー、などが手渡されました。

次いで夕刻より会場を変えてレセプションが催されましたが、会場はNORCの仲間で今回のレースの仕掛人である〈青雲〉のオーナー猿渡氏が経営するハシケの上に丸太小屋を組み立てたユニークなレストラン・フィッシャーマンズハーバー。これは、いつもは陸上にあるのですが、レース期間中海に浮かべて本部艇

として使いました。これにハシケを2杯横抱きにした海上ホールです。ここにこの度のレースに参加した人々多数が集い、大いに飲みかつ談笑し、夜のふけるのも、今までの疲れも忘れる一夕を過ごしました。

7月9日夜半、ソ連艇も帰国することになり、移動準備のため電源をはずした丸太小屋のランタンとローソクの灯の下でムードあふれるお別れパーティーが行われました。席上、今回のソ連レース団の団長である沿海州対外スポーツ委員会副会長のエメリヤノフ氏と今後の方針について話し合いました。ソ連側はこのレースをソ連と日本との国際レースとして定着させたい強い意向を持っており、将来はナホトカー小樽一本州のどこかの港を結んだレースなども考えているといった話も出、来年もぜひ開催したいとの申し入れがありました。私どもも原則として大賛成であり、事情のゆるす限りこれに対応したいむねを返答しました。このレースが日ソ間の国際レースとして定着するには乗り越えなければならない難問が多々あると思います

1984.7.7

第1回日本海横断ヨットレース成績表

クラス	艇名	艇種	R	T.C.F	到着時間 時 分 秒	着順位	所要時間 時 分 秒	修正時間 時 分 秒	クラス 順位	総 合 順位
I	ヴェチュル (USSR)		35.0	0.8516	7月4日 04.59.44	1	65.14.44	55.33.47	1	1
	ミス日本海Ⅱ (新潟・柏崎市)	TAKAI-40	30.4	0.8114	7月5日 14.13.34	5	98.28.34	79.54.13	3	7
	青 雲 (小樽市)	ALBIN-35	25.9	0.7689	7月5日 17.41.49	6	101.56.49	78.23.13	2	6
II	アプリコット (石川・松任市)	YA-33C	23.9	0.7489	7月5日 17.53.50	7	102.08.50	76.29.53	4	5
	キャプテングリシン (USSR)		25.3	0.7630	7月5日 11.06.14	2	95.21.14	72.45.18	2	3
	ユリシーズⅢ (新潟・柏崎市)	YOKO-32	23.0	0.7396	7月5日 14.09.54	4	98.24.54	72.47.16	3	4
	ワンダー (富山市)	YOKO-32	23.1	0.7406	7月5日 13.15.05	3	97.30.05	72.12.34	1	2
	マイウエイ (小樽市)	YA-30	22.8	0.7375	7月6日 09.23.30	8	117.38.30	86.45.39	5	8
III	サムライⅤ (函館市)	BW-33	22.5	0.7343				DNF		
	アンタレス (小樽市)	YA-30C	21.9	0.7280	7月7日 10.20.47	11	142.35.47	103.48.37	3	11
	ファンシーベル (釧路市)	YA-30C	21.9	0.7280	7月7日 03.27.48	10	135.42.48	98.47.58	2	10
	バルテノス (小樽市)	OKERA-39	20.5	0.7128				DNF		
	ニックスⅡ (函館市)	YA-26S	18.8	0.6936	7月6日 17.49.30	9	126.04.30	87.26.45	1	9

出 賞

キタノホマレ杯 道新スポーツ杯 北海道知事杯 小樽市長杯 ナホトカ市長杯 在札ソ連総領事杯
小樽博覧会賞 日ソ協会日ソ友好賞 沿海州スポーツ協会賞 NORC 北海道支部長杯

が、日本海という共通の海を愛する日ソのヨットマンがそれぞれの知恵を出し合って解決していけば、遠からず素晴らしい日本海のレースとして定着することと思います。

さらに今回のレースを通じてソ連にも多くのクルーザーと練度の高いヨットマンがいるということを知ることが出来たことも大きな収穫でした。これらのことはこれからの日本海側のヨット界への大きな刺激となると思います。今後は我々も日本海フリートが中心となって一本化した組織を作り、これに対応していく必要があるかと考えます。今後とも NORC の諸兄の協力と支援を期待しています。

最後にそれぞれ忙しい中、時間をさいて連日コミッティーとしてがんばってくれた仲間の諸君と、このレース実現のために種々力を貸して下さった多くの方々にお礼を申し上げたいと思います。

レースに参加して

〈青雲〉クルー 海老名芳枝

【行路】

6月23日(土)快晴、多数のお見送りを受けて、我々〈青雲〉、〈バルテノス〉、〈マイウエイ〉、〈アンタレス〉の計25名はナホトカスタートの400マイルヨットレースに向け小樽港を出航。子供あり、主婦ありとfamilyの雰囲気がいっぱい。各艇よせ集めのクルーで編成。3艇そろって、日より山燈台をかわし、積丹半島に向け針路310°、3 kt、1600回転、気圧1013 mb、エンジンにて進行。〈マイウエイ〉は、オーナーの都合にて2時間遅れの出航。皆それぞれに仕事の都合をつけての乗船である。

途中食べ物話になり、だれかが、「納豆と豆腐を買い忘れちゃったね」というと、「ようし買いに行こう」



レストランの前で大歓迎を受ける日本のヨットマン



市長招待のパーティーで

僕も食べたい」とオーナーみずから密入国。ちょうど買い忘れた軽油用ポンプと軽油10 lも買い込む。〈青雲〉は昨年来た時もやはり美国に密入国、よっぽど美国に縁があるようだ。

ワッチは2交替4時間、オーナー組は私と土屋婦人、拓君組は奥さんの久美子さんと高校生の由以ちゃん。サブキャプテンの拓君はまだ13歳ののだが、〈青雲〉のことは彼が一番良く知っている。

午後7時、夕焼にそまる空を見ながらビールで乾杯。野菜サラダ、ハンバーグ、肉ボール、冷やっこ、納豆、グレープフルーツ、オーナーは水平線に沈む真赤な太陽に大感激、私達は目の前のごちそうに大感激。

24日午前0時、海は油を流したように、波しずかで空には無数の星、オートパイロットにて進行。25日ペラ異常で2000回転で4.5 kt しか出ず、オーナーがスクリューにからんでいたビニールを取り除く。さきほどより、「もぐってみなければ駄目かなー」と言っている、だれひとり「私もぐります」との声なし。これは「主婦の友号」の大弱点でありまして、オーナーみずから古傷の痛みも忘れてもぐるはめとなった。

今日は SPIN RUN にて6~6.5 kt、〈マイウエイ〉が12時ごろ我々の20マイル後を SPIN にて7 kt で走ってくると通信。今日も日本海を行ったり来たり、何度〈バルテノス〉と〈アンタレス〉を迎えに行ったことか。そう言えば、〈バルテノス〉からの通信で、「ビール24ダースのおかげで足のふみ場もないからせせと飲んでる」といってたっけ、船もクルーもきつと酒づけになっているにちがいない。

26日夜間より霧発生のため2艇の船影見失う、アメリカ湾でミーティングの旨通信する。午前8時ラダートラブル発生、拓君の「お父さん、ラットがきかないよー」の声で目覚める。ワイヤーが切れたか、はずれたか、デッキ上はジブとメインを取り込む音であわただしい。パニック的な感じもする。WIND SP 15~30 kt、波高し、応急ティラー（モンキーにボートフックをつなぎ）にて進むも、舵きき悪く、船は木の葉のように流され旋回してしまう。「がんばれ〈青雲〉!!」。午前9時30分〈マイウエイ〉とミーティングし、伴走依頼する。〈青雲〉は時々旋回し、なかなか前に進めない。



“ピョネイルダンス” がとてもかわいい

2.5トン軽量の〈マイウエイ〉がそのたびに風上に立てて待っていてくれ、心強い。オーナーいわく「それは芳枝ちゃんのだんなが乗っているからだよ」。

27日午前0時40分燈台発見。うっすらと街の灯、「ああ懐かしのナホトカの灯よ」オーナー Family には2度目のナホトカなのだ。急に空腹を覚える、温かいものが飲みたい。午前2時30分投錨、全員無事、ラット故障、メンハリ空中揚げりっぱなし。

『現地にて』

タグボートに先導され、8艇入港。コーコノフさん、グリッシンの皆さんの出迎えを受ける。私達のヨットが停泊している所は工場用地、上陸するにはタグボートで15分ほど向かい側のフェリー乗り場まで行かなければならず、そのたびにパスポートの確認。自由行動無し。ホテルは国民保養所、外出は一切禁止、おまけに、ホテルの向かい側の小高い丘の上には監視所のような建物があり、夜間になると、大きなサーチライトの青白い光が各部屋から海岸、海面、貨物船を照らし出す。さすがナホトカ。始めの物珍しさも、そのうちイヤな気分になる。でも、もう少ししたら快感になりそう。

28日上陸1日目の朝食は、布のテーブルクロス、ハム、チーズの盛り合わせ、黒パン、クジラの肉とポテトフライ、ヨーグルト、コーヒー。食事の内容はとても良い。ナホトカの選手、通訳の方など関係者はすべて同ホテルに滞在している。また私達が移動する時はすべてパトカーの先導で、ナホトカ市民の車は両サイドにすべて止められ、私達の乗ったバスは、ノンストップで走る。国賓待遇だというも、まさに“だ補”されたようだ。

歓迎レセプションではナホトカ市長のトカチヨフさんより「ヨットレースを機に、日本海を平和と友情の海にしましょう」とのあいさつがあった。夜のナホトカ市招待のパーティーでヨットマンは大歓迎を受ける。ダンスあり、歌あり、言葉など関係ない。書記長さんはじめ、市の方々のきさくさに、張りつめていた緊張感がいっしょにとけ、皆持ち前の本領を発揮する。再度ホテルにてパーティー。冷蔵庫には30分とビールが入っていない、連日のビール戦争。

29日は3か所にわかれて、市内観光。私達はピョネイルキャンプ場にて7～14歳の子供達のダンス歓迎を受ける。他は音楽堂、託児所 etc。レースコミッティーの三国さんとエビちゃんは、打ち合わせに連日会議場へ。まるでオリンピック並で二人とも親善レースの甘えから脱皮するのにひと苦労。今夜はソ連友好のパーティー。パラライカの生演奏会で、きれいな音色に酔いしれる。大感激である。

30日、だんだんとこの食事にも慣れてくる。しかし皆の顔には日増しに疲労の色がみえてくる（レースの緊張のためなのか？ そう思いたい）。けして2日酔いのせいではないでしょう。今日も分刻みのスケジュール、①日本人墓地②記念碑③博物館 etc。副市長さんの気配りがうれしい。船に何度も足を運ばれて「困っていることはないか、たりない物はないか」と気遣って下さる、ありがたいことである。今夜は日ソ友好パーティー、〈バルテノス〉のメンバーが日本より運んできた酒だと木のマスでパーティーを盛り上げて下さった。

『レース』

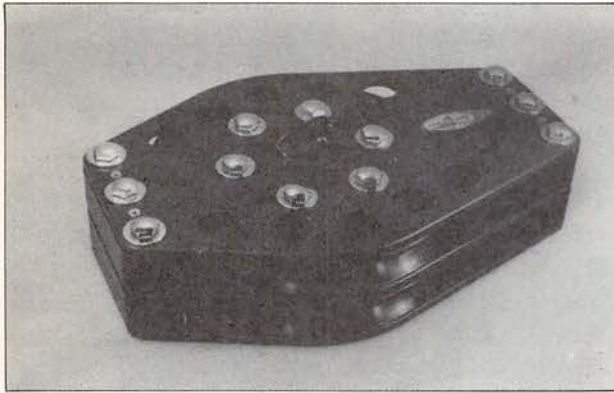
7月1日10時スタートも無風のため2時間遅れる。〈青雲〉はまたしてもラットトラブル、こんどは舵を切ると反対に船首が向いてしまうのだ。スタート10分前に仮修理が済む。「幸運」にも〈青雲〉は、土屋さんが〈ファンシーベル〉へ乗り、〈風の早丸〉の尾島さんが代わりに乗り込んで下さる。4日まではスピントラブルが1回でまあまあ走り。トップ集団にいるも、5日のロラン不正確さえなければ上位入賞もあったのだ。でも、レースよりも楽しいクルージングと呼びたい。何にせオーナーの奥さんは全然船酔いせず、3度の食事を手の込んだ物で楽しませてくれたからだ。尾島さんも「僕も色々な船に乗ったけど、レース中に食器の数が3つも4つも並ぶのは初めて、おまけに、デッキ掃除、ビゲソリまでしてしまうんだから、これはクルージング並だよ」とけっこう北海道風ヨットレースを楽しんで下さったようだ。5日午後5時41分49秒 Finish!

『楽しかったレースも今日でおしまい』

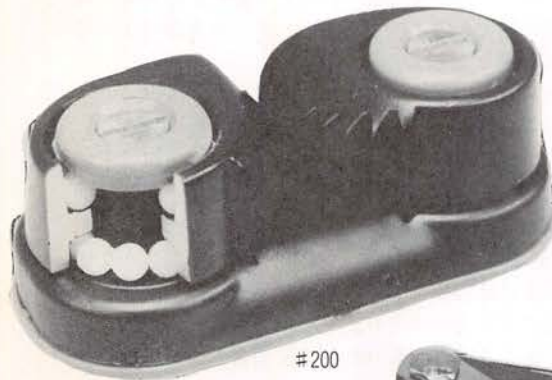
事務局よりお願い

本部事務局では、昭和55年以来中止されていた会員名簿の発行を、本年はぜひ実現したいと準備中ではありますが、名簿内容の正確を期するため会員各位において現住所、勤務先、電話番号、所属フリート、所属艇等が、入会当時と変更になっている方は、変更事項を所属支部あて至急ご通知下さるようお願いいたします。

世界のブランド ハーケン



バレットブロックからマキシポートブロックまで、ハーケンは、あらゆるサイズのプロックを取りそろえました。



#200

待望のスモールカムフリート。
さほど力のかからない箇所へ
使用します。

価格は従来の50%off。



#205

少しちいさいメインシート下取ブロック
システム・ミニティンギーからスナイプ
までその用途は無限に拡大されました。



#552

1トン～2トンのランニング
バックステイブブロック。



#587
#554

ジェノアリードカー
ワントンからマキシポート
までバリエーションがそろ
いました。



#549
#551

ハリヤードリードブロック
ボルトを外してそのままア
イストラップやアイプレ
ートに取付けます。

New Products

トラベラーコントロールブロック
とカムフリートがコンパクトに合
体して、デッキがよりシンプルに
なります。

#564(P)
#565(S)

#599

トラベラー中間ストッパーは市販の
ウインチハンドルで作動させます。

#515
#557
#558

メインシートコントロールのトータルシステム、
3/4トナーからマキシポートまでをカバーします。

#583
#555

スプリューチャーブロック
37~47 f クラスのスピン
シート等に使用します。
(シャックルはウィチャ
ード(仏)製を使用)

ウインドサーフィン用
アウトホール用ブロック

#1002



HARKEN JAPAN

〒658 神戸市東灘区岡本 8丁目 7-23号
☎078-453-2661

「日本、アメリカズ・カップにチャレンジ」 その経過と問題点について

大儀見薫

「アメリカズ・カップに日本がついにチャレンジした」とのニュースが外電で報じられて世界を駆けめぐったのは、本年5月7日のことだった。過去にも「日本がチャレンジするだろう」とか、「日本のシンジケートが次回にチャレンジするために12メートル艇を買った」といった話が伝わったこともあったが、今回のこのニュースは、次回のアメリカズ・カップ・レースの主催クラブである Royal Perth Yacht Club の公式発表ということもあって、大きな反響を呼んだ。

日本では Japan Times が5月8日の紙面でいち早く、AP 電として流している。

日本がエントリー

アメリカズ・カップへのチャレンジ

24チームに

パース発 AP 一日本が遅ればせながら……

この見出しで始まるニュースは、4月30日のエントリー締め切り2日後に日本の東京オーシャン・ヨットクラブのチャレンジがなされたが、申し込みが遅れた理由としてテレックスの遅れのためとも断っている。

〔後で述べるように、エントリー・フィーの\$11,400（米ドル、オーストラリアドルで12,000）の払い込みはなされていなかった。〕

アメリカズ・カップは今さらいうまでもなく、132年間の伝統を誇る、スポーツ史上最高のイベントであり、日本からの初チャレンジは当然のことながら大ニュースである。Japan Times がスポーツ面の一角に小さく扱ったことは、これだけのニュースを英字紙とはいえ、日本で報じる仕かけとしてはむしろ控え目だったといえる。

日本の報道機関も、この外電が伝える大ニュースに、いっせいに動き出し、NORC の事務局は丸一日、この件に関する問い合わせの対応にでんてこ舞いさせられた。

国際的にも、われわれの仲間である外国のヨット関係者にとってもこれは大きなニュースであり、「ついに日本も手を揚げたか」という大歓迎の声が各方面から伝えられた。

しかし、この日本の「チャレンジ事件」も、約ひと月後の6月13日に

Royal Perth Yacht Club が「日本のチャレンジを拒否した」と発表したことで、意外な、そして日本にとっては極めて不名誉な形で一応の結末がつけられることとなった。

“Australia Rejects Japanese Challenge” の見出しのついた、6月14日の Japan Times の報じる UPI 電の全文の訳は次の通りである（念のため原文のコピーも掲載した）。

オーストラリア、日本のチャレンジを拒否

パース発 UPI—ロイヤル・パース・ヨット・クラブは1987年のアメリカズ・カップのヨットレースに対する日本のチャレンジを受諾することを拒否した。

同クラブのチャレンジ委員会の委員長であるノエル・ロビンス氏は13日、チャレンジしてきた日本のクラブからの情報の不足が、エントリーの申し込みを拒否するに至った原因であると語った。

同氏は、チャレンジしてきた日本のクラブの正当性を確認し、チャレンジを正式に成立させるための必要

Japan Times JUN. 14. 1984

Australia Rejects Japanese Challenge

PERTH, Australia (UPI) — The Royal Perth Yacht Club has refused to accept the Japanese challenge for the America's Cup yachting contest in 1987.

Executive director of the club's challenge committee, Noel Robbins, said Wednesday a lack of information from the challenging club in Japan had resulted in the application being rejected.

He said all efforts to verify the validity of the challenging club in Japan and to obtain the necessary information to formalize the challenge, had failed.

The loss of the Japanese challenge reduces to 24 the number of yacht clubs around the world seeking to win the cup from Australia in Perth, 1987.

Japan Times
MAY. 8. 1984

Japan Makes It 24 For America's Cup

PERTH, Australia (AP) — Japan is a latecomer in the 1987 America's Cup Challenge, bringing the number of entries to 24.

The Tokyo Ocean Yacht Club submitted its application with an entry fee of \$11,400 more than 24 hours late because of telex delays, the Royal Perth Yacht Club confirmed Monday. The Perth club won the cup from the New York Yacht Club last September.

The number of entries is a record. The previous record for foreign challengers was seven in 1983.

な情報を得るためのすべての努力が失敗に終わったと述べた。

日本のチャレンジがなくなくなったことにより、カップをオーストラリアから勝ち取ろうとしてチャレンジしようとしている世界各地のヨットクラブの数は24となった。

「日本がついにアメリカズ・カップにチャレンジした」ということは大ニュースだが、このチャレンジが

Rejectされる、参加の申し込みそのものがこのような理由で拒否されることは別の意味で大変な事件である。

これはアメリカズ・カップ132年の歴史ではもちろんのこと、スポーツの世界でもあまり例がない日本のスポーツ界にとって全くの不名誉な出来事だからだ。しかも、このようなどうにもやり切れない結末を迎えるまでの一カ月の間に、この日本からのチャレンジは、実は誤報だったという説が関係者の談として一部のヨット雑誌に報じられるという奇怪な経過をたどっている。

「SAIL」誌7月号の「海族K氏の独航時評」には、

“ア杯挑戦”

誤報転じて

正夢にできないか

という大きな見出しでこの件を取り上げ、「関係者の話によれば、事の真相は、エントリー手続きに関する情報を入手したため、資料請求のためのテレックスを打ったことまでは真実だが、あとの報道は『どうなっているのでしょうか』ということらしい。資料請求のテレックスもエントリー期間中では、何かと混乱のもとになろうから、とわざわざ締め切り後に打電したのに、こんな騒動になってしまった、とむしろ困惑。」

少し、長い引用になったが、日本からのチャレンジがあったのか、無かったのか、ここでいわれているように「資料請求のテレックスを打ったことまでは真実」なのかどうかということは、ぜひともはっきりさせなければならないことである。

もし、日本のチャレンジが、海族K氏のいうようにエントリー締め切り（4月30日）の2日後にわざわざ「気を利かした」資料請求のみのテレックスを送ったことが実体であり、これを正式のエントリーとしてRoyal Perth Yacht Clubが誤解した結果の「誤報」であるとすれば、6月13日の同クラブの日本のエントリー拒否の決定発表はそれに輪をかけた大誤報であるどころか、同クラブによる取り返しのつかない再度の大失態ということにならざるを得ない。

ATT: MR. GUNN
ROYAL PERTH YACHT CLUB

1. TOKYO OCEAN YACHT CLUB IS CHALLENGING 1987 AMERICAN'S CUP
2. DEPOSIT AUDLS12,000, NOW IN JAPAN SPRING HOLIDAY UNTIL MAY/6
AFTER BOARD DIRECTOR MEETING WE CAN ANSWER IMMEDIATELY

THIS 1987 CHALLENGING BEST RELATION CAN MAKE IN BETWEEN COUNTRY.

THANK YOU FOR A LOT OF PATIENCE AND FARTHER HELP

ATSUO KOJIMA
VICE-COMMODORE
TOKYO OCEAN YACHT CLUB

テレックスの原文のコピー

*海族K氏がだれであるかは不明だが、「SAIL」7月号の見出しの処理と記事の文中の表現からも明らかのように、海族K氏は、アメリカズ・カップ・チャレンジの日本の関係者の話が「真相」であるという立場に立っている。

事の真相（カッコ付きではない）は一体何なのか。チャレンジの申し込みはあったのか無かったのか、この問題の原点は東京オーシャン・ヨット・クラブと名乗る日本からのチャレンジそのもの（の有無）に有ることとははっきりしている。

5月2日付でRoyal Perth Yacht Clubが受け取ったテレックスの原文のコピーはここに掲載した通りである。

ATSUO KOJIMA
VICE-COMMODORE
TOKYO OCEAN YACHT CLUB

を発信者としてMR. GUNN 気付で同クラブが受けたこのテレックスは紛らうことなく、明確なチャレンジの申し込みである。

“TOKYO OCEAN YACHT CLUB IS CHALLENGING 1987 AMERICAN'S (本文のママ) CUP”で始まるこのテレックスは、どう逆立ちしても、エントリーに関する資料請求のテレックスとは読みようがない。12,000オーストラリア 弗の DEPOSIT は資料請求のための手数料だったとでもいうのか？

Royal Perth Yacht Club はその後、このチャレンジに伴う AUS \$ 12,000の送金に関しても振り込み先の銀行、その口座番号等、詳細にして具体的な手続に関するテレックスを一度ならず東京オーシャン・ヨット・クラブに送っている。

このエントリーフィーの AUS \$ 12,000はついに最後まで送金されることはなく、これもエントリーが reject された理由のひとつとなっている（6月13日付の AFP 電はそうように報じている）。

この東京オーシャン・ヨット・クラブのチャレンジにかかわるテレックス等の資料は直接 Royal Perth Yacht Club から NORC に対して送られて来たもので

ある。

NORCとしては当然のことながら、今回のチャレンジ騒動については重大な関心があった。外電の第一報の後、日本の報道関係者から問い合わせが殺到したことは先に述べた通りだが、協会の事務局としては当初から「東京オーシャン・ヨット・クラブについては情報はつかんでいない」という慎重な対応に終止した。その間、独自に事実関係の早急な掌握につとめ、Royal Perth Yacht Club ととも直接接触した。

「SAIL」7月号で、日本からのチャレンジが「誤報」であるという、それこそとんでもない誤報が活字になった時点で、この問題の黒白をはっきりさせるために直接資料のコピーを当クラブより送って頂いたものである。

Royal Perth Yacht Club としては当初の日本からの「チャレンジ」が締め切り後だったにもかかわらず、日本からの初参加については、同クラブとしても素晴らしいことだということで、このチャレンジを積極的に受けていこうという大変好意的な対応をしたわけだ。

しかし、その後、東京オーシャン・ヨット・クラブからの送金もなく、テレックス等、当該クラブについての情報が全く取れない等の理由から、このチャレンジの正当性について疑問を持つようになり、6月13日付のノエル・ロビンス氏の談にもあるように、慎重に「東京ヨットクラブ」の実態等に関する調査を手掛けていたのである。

小生が、一番初めに Royal Perth の Noel Robins 氏と直接電話でこの件について連絡を取った時に氏は、「東京オーシャン・ヨットクラブの対応について不審な点があるので、東京のオーストラリア大使館等に連絡をとって慎重に裏付けの調査をしてもらうよう手配をしていたところである」と説明している。

事実、JETRO（日本貿易振興会）の出先機関である、Perth 市の JETRO の事務所に対しても同クラブより非公式な問い合わせがあり、これが運輸省にまで伝わって、同省でヨットの関係ならということで、ヨットデザイナーでもあり、当協会の会員で、同省の検査測度課長である戸田邦司氏の所に「どうなっているのか」という、Royal Perth YC の調査依頼の話が伝わってきている。

Royal Perth YC から送られてきた今一つの資料は、アメリカズ・カップのチャレンジに関する諸条件を定めた、アメリカズ・カップのオーナー代表（George L. Schuyler）と New York Yacht Club との間に締結された基本文書（Deed to Gift—カップの贈与に関する諸条件）と、その後、Royal Perth YC が定めた追加条項に関する文書である。

これ等に基づいてアメリカズ・カップの1987年のチャレンジが運営されることになるわけだが、今回の日本の「チャレンジ」騒ぎで特に問題となったのが、

チャレンジの基本条件として、「チャレンジャーは公的に認知されたクラブでなければならないとする条項であり、Royal Perth YC が東京オーシャン・ヨット・クラブのチャレンジャーとしての正当性を問題にしたのもこの点に関連してのことである。

“Deed of Gift” のこの条項は次の通りである；

Any organized Yacht Club of a foreign country, incorporated, patented, or licensed by the legislature, admiralty, or other executive department, having for its annual regatta an ocean water course on the sea, or on an arm of the sea, or one which combines both, shall always be entitled to the right of sailing a match for this Cup, with a yacht or vessel propelled by sails only and constructed in the country to which the Challenging Club belongs, against any one yacht or vessel constructed in the country of the Club holding the Cup.

つまり、第一に行政府等の公的機関により認知された外国の組織された（organised）ヨットクラブであって、

第二に、そのヨットクラブの annual regatta が海洋もしくは海洋の arm（海湾等）の ocean water course で行われるとおり、

第三に、セールのみをその推進力とし、チャレンジするクラブの所属する国において建造されたヨットを使ってチャレンジするのであれば、

アメリカズ・カップへのチャレンジが認められるということである。

以上の条件を満たすクラブであって、以上の規定に合致したヨットでなければチャレンジは認められないというのが基本条件となっている。

どの艇種を使うとか（J-クラスなのか、12メートルなのか等）、その国で建造されるという条件に関する細かい規定（材料、セールクロス等、あるいはタンク・テストはどうか等）は別途定められているわけで、むしろこういった各論の部分での規定が決定的な重要性を持つことになるのは当然だが、今ここで、この日本の全く不名誉な「チャレンジ事件」が一応の決着が付いたところで、ぜひとも必要なことは、そもそもこのアメリカズ・カップが何んであるかという原点をしっかりと見すえることだろう。

チャレンジャーに関する基本条件は、このアメリカズ・カップの132年の伝統そのものの基本を定めたものであり、理由が何んであれ、軽はずみな思い付きや、いいかげんなスタンスでチャレンジに取り組むべきではないということはあまりにもはっきりしている。

長いアメリカズ・カップの歴史の中で、確立されてきた、このようなチャレンジャーの基本の条件に全く合致せず、実在すらしない「ヨットクラブ」を名乗り、

行われた今回の「チャレンジ」はあまりにも無責任、無謀とさえいえる行為である。

このため、Royal Perth Yacht Club の関係者はもちろんのこと、「日本チャレンジ」の報に快哉を叫び、喜んで応援する気持ちになった多くの善意のヨット関係者がこの件で振り回されてしまったことは明白な事実だ。

そして、結果として日本のヨットマンの、日本そのものの信用も傷けられたことも明らかだ。

さらに、Royal Perth Yacht Club が喜び勇んで発表した、日本のチャレンジに関するニュースを「誤報」だとして、それこそ正真正銘の誤報によって世論（一

部のヨットジャーナリズムの場とはいえ）が、一時期にせよ惑わされたこともはっきりしている。

ここにわれわれが、Royal Perth Yacht Club 等に直接当たって調べた事実を明らかにすることで、この不幸な事件を、文字通り反面教師として、今後そう遠くない将来に必ず行われるだろう日本のアメリカズ・カップのチャレンジが日本のヨット界の総力を真に代表し、国内の関係者はもちろんのこと、外国の仲間たちにも心からサポートしてもらえるような、胸を張って打って出られるようなチャレンジとなることを願って止まない。

木造船オーナーシリーズ その①

〈ロータス〉

金原 良一

今年の12月に満20歳になる〈ロータス〉、時計の時を刻む音が聞こえない。ヨットの年齢からいえば老年なのかどうかよくわからないが、ハルを焼きむきしたときペンキの層が幾重にもなっているのを見ると、何とかの厚化粧であることはたしかなようだ。

しかし腕のいい老木工たちが数カ月もかかって作りあげた木のフネには捨てきれない愛着のあることは事実だ。簡単に乗り換えることが出来ない不思議な魅力があるものだ。もっともハルやキール等が老化したとあっては話は別だが。コーティングされたベニヤの一部を除いて実にしっかりしている。20年たった FRP のヨットで沖縄へ行こうという人はあまりないと思うが、〈ロータス〉の場合は、いつでもその程度の航海に出られるようにスタンバイしている現状になっている。20年たつ FRP のヨットも数年もすれば出はじめと思う。目にみえない老化の進んできた FRP のフネの場合の安全面はどうなるのか、他人事ながらいささか心配だ。船検のお札が貼ってあるから大丈夫なのかもしれないが……。

第7回の鳥羽レースで24時間を切ったのに満足してレースには縁がなくなったが、ブルーウォーター派としてのクルージングには一年中出ているわけで、元クルーの卒業生も数十人に達し、瀬戸内や九州、沖縄等へ行けば必ず元クルーが港に尋ねて来るのもうれしいものだ。

また15トンの重量と大馬力のエンジンで、目的地でゲストと待ち合わせする時、どんな天候でも30分以上待たせたことのないのも、少なくとも東海汽船よりは

正確で、ヨットらしくないといえればそれまでだが、小生には大変便利なフネで手離せない理由の一つになっている。

「沖のかもめに深酒させて 可愛いあの娘と朝寝がしたい エーダンチョネ」なんて歌うのは、朝陽がハルをすき通るフネではちょっと無理だと思うが？ 朝寝だけではなしに、夏の暑い真昼、式根島等に入っていると他のフネの連中が昼寝をさせて下さいと来るのは、美女とお酒が常にそこにあるからだけではなさそう。また冬の寒い時、小生は他のフネに泊まったことはないが、朝になると隣のフネの連中が、「寒くてねむれなかった、水割りの氷がそのまま残っている」などと話しているのを水滴のしたたるキャビンのパースで聞いていると、何とかに深情けしていてよかったと思うことがしばしばあった。

昔の中国、楚の時代の話に、舟から剣を落とした男がいる。その男は舟べりに刻みをつけていた。舟が動いているのを知らないのでみんなに大笑いされたそうだ。

〈ロータス〉にはたくさんの刻みがついている。何べんペンキを塗り替えても、それはとれない刻みだ。時はどんどん流れてゆく、人は大笑いするかもしれない、さもあらばあれ。木のフネで刻みと一緒にもう少し航海してみよう。



圓尾公章、 青春のFLAP

〈あきつしま〉 長浜秀春

兵庫県揖保川町の高校を出たばかりの一青年の、ヨットと、その旅立ちまでを、私の思い出につづってみた。

SWの風雨が窓硝子をたたき、その音にねむりをさまされて、うす明かりの中で時計を見ると午前4時を少し回ったところであった。カーテンのすき間から外を見ると、暗やみのベールがはがされ白み始めた空は、どんよりと雲がたれこめている。電線に当たる風は、ヒューヒューとうなりを上げている。その音はリギンのうなりにも似ている。そして、時おり吹きつける雨音は、大洋の波をかきたてて突き進むヨット〈炎〉のおたけびであろうか。

起きるまでにまだ2時間はある。眠れぬまま寝返りをうつたびに、幻覚から現実へとうつり変わってくる。準備はすべて万全だ。後は刻一刻と近づいてくる出発のときを梅雨の晴れ間で見送ってやりたい……。

私の脳裏には、14年前の〈あきつしま〉での出発準備のめまぐるしかったひとときが交差し、静かだったあのときの夜明けがつい今前のように思い出される。あのときは、梅雨の晴れ間のよい旅立の日であったが、今日はこれで良いのではないか。1年半という〈あきつしま〉での航海の体験から、ひとつの考え方を持った。それは、大自然のふところに抱かれる者はそれに反発してはいけなく、自然に順応し、その環境に従って適応することであり、バロメーターの針が最低を差し、その針がプラスへと動き始めたとき、大海はキバをむいてようと、やがてくる好天を、数時間後には確信を持って期待出来るから。

7時に起床し、当社の気象予報官の山口氏に電話し

青春の旅立



たところ、「午前には雨風ともに強いが、昼前には風雨は弱まり午後は一時晴れ間が見える」との話であった。

家族とともに7時30分には家を出て、まず木場ヨットハーバーの沖を見に行った。車のエンジンを停止しドアを開けると岸壁に打ち寄せる波の音と、ハーバーにもやっているヨットのリギンのうなりが耳に入る。小つぶではあるが雨が吹きつけてくる。木場港への入口は、大きなうねりが防波堤へ打ち寄せ波しぶきを上げていた。

これでは2時間後の10時の出発はまず無理である。公章君の叔父でもある、〈あきつしま〉の艇長の松下氏と相談し、2時間の延期を決定し、その旨を見送りの方々に連絡する。

圓尾公章 昭和39年6月13日生、満19歳。出発後3日目には、満20歳の誕生日を迎える。そのために、出発時は未成年ではあるが、3日後には間違いなく成年になるために特別に(?)酒、たばこの積み込みを許可された。もちろん、これは、彼自身が、飲み、吸うためばかりではなく、日本の土産としてのものが大半をしめているとは思いますが……。しかし、積み込んだものの大半を航海中に減らしてしまうほどの楽しい航海であって欲しいと願うけれども……。

船名〈炎〉(HONOO)

船艇 B/W-25

住所 兵庫県揖保郡揖保川町正篠398

父圓尾一清氏の三男として生まれ、昨年、赤穂高校を卒業後、姫路気象(株)のアルバイトでヨットサービスの仕事を始めた。一見おとなしい青年ではあるが、父一清氏の弁は、公章君の幼少のころの思い出を私に語ってくれた。

「あれは小学校の3年の時だったろうか、子供ならだれでも好きなハンバーグが給食に出た。給食当番が折悪しく、公章君のハンバーグを器よりすべり落としてしまった。それを見た彼は、もちろん食べることなく、ハンバーグを片付けようともせず、机の片角に置いたまま先生の指示にも従うことなく、家に帰って来た。先生からの連絡で、お母さんが学校に行こうとすると、彼は、烈火の如く怒って、自分はやっていないのにといてこまらせたことがあった」という。

また、もうひとつの出来事は、中学時代に柔道の試合中に血が飛び散っているのを審判が気付く、試合中止を指示し、調べてみると、彼の足の親指と人さし指の間がさけ、血が出ていたようだ。それまで大声を出して攻撃的な柔道をしていた公章君は、それを知り、へなへたと座り込んでしまったという。この二面を知り、前者は、物に動じない、自分が正しいと思ったことは、それを曲げることなく徹底してやり通すガン固さと、後者は、やさしさと、周囲にいる人は、だまって傍観出来ない、何か、何か手助けしてやらなければという大変なものを持った彼の横顔でもある。

外国へ魅せられて、その渡航の手段をヨットでと選

んだ公章君は、大自然への順応と、より以上の試練を踏破している現在ではあるが、そのきっかけは、ここにあると思われる。4年前、公章君の叔父の圓尾和清氏が木場ヨットハーバーで鉄筋コンクリート製30フィート、センターボード艇〈太貫〉を進水した。その時、公章君は高校1年生であった。進水後、間もなく、四国の高松までクルージングに同行することになった。8名の大人の中にひとりの高校生が乗りこんだ。風はなかったが、曇り空で予報では下り坂であった。出来るだけ航程を延すために、機帆走で一路高松港へと向かったが、出航後2時間もすると黒雲が覆い、風、雨、それに視界をさえぎる。霧までが出てきた。クロスのために、ピッチング、パンチングとの最悪の条件の中で、ライフラインにしがみついて、たたきつける波しぶきの塩っぱさをその時どのように感じたのであろうか。

同行の〈然風〉と小豆島の移田港に錨を下ろし静かな夜を迎えた。大人の仲間入りした公章君の心のどこかに、雲間に見える星の光のような、一光が輝いていたことは今にしてわかる。

11時30分、風は落ち、雨もやんできた。旅立ちのセレモニーを始めた。

木場ヨットハーバー常務理事、岸本氏のあいさつ。

「栄光への旅立ちおめでとう。大きな試練との戦いであろうが、どうか元気で行って来て下さい。」

叔父、松下氏の「デッカイ夢の完成を祝してカンバイ。」の声に壮行会の雰囲気は頂上に達した。加山雄三の“海 その愛”のBGMの中で多くの方のあいさつは続き、父一清氏のあいさつ「私は彼を信頼している」そして公章君は、「雨の中私のために本当にありがとうございます。必ずバンクーバーについて皆さんに連絡を取ります。」

昭和59年6月10日12時スタートした。余波のうねりの中で、〈炎〉は翼を広げた。

行け 青春のFLAPだ——。



壮行会にて

済州島へ行こう

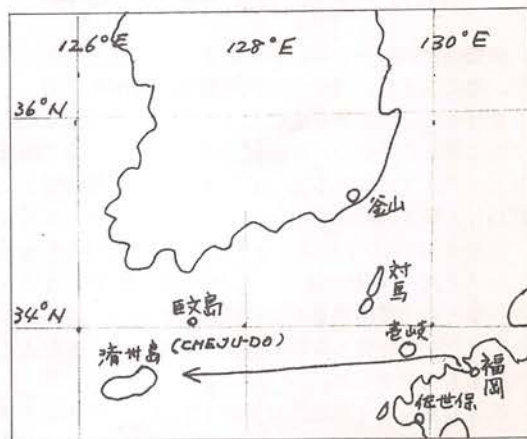
玄海支部広報 片倉静江

去る6月15日(土)、出国手続きを済ませ、大雨洪水波浪注意報発令下の玄界灘を、韓国の済州島へ向かったヨットがいた。6月24日(日)、そのヨットは無事小戸ヨットハーバーに戻り、約一週間仮停泊した後大阪へ帰った。6月24日といえば、パンナムクリッパーレース出場の〈マリエ〉の出港や、ロス・オリンピック出場470級選手達の歓送会やらで、てんやわんやのハーバーだったので、このヨットに気がついた人はいなかったと思う。また、最近外国人のヨットが入港してもほとんど関心を示さなくなっているの、日本人のヨットならなおさらだろう。

ヨットマンには全く縁の薄い神様の名前がつけられたこの〈バックス号〉は、大阪府羽曳野市の岡田氏所有の30フィート。日本船籍のヨットが済州島(CHEJU-DO)を訪問したのは〈バックス号〉が二艇目で、最初のヨットはアリランレースでお世話になったことがある西宮の〈百合若丸〉(51フィート)だそう。〈バックス号〉が係留された岸壁は、黒山のような人ばかりで、地元新聞社はもちろんのこと、

外国通信社も押しかけ、ホテルに入ったら入ったで、入れ替わり立ちかわりのインタビュー攻めだったと。また、土地のお偉方が「もっとお仲間に来ていただきたい」とおっしゃったそう。済州島はビザがいらない。

〈バックス号〉はグアム島も訪ねており、外洋経験が豊かで、済州島ぐらい BEFORE BREAKFAST だっただろう。(ピフォア・ブレックファースト? 朝飯前) ヨッティングに狂って早9年になる。福岡のヨットハーバーから済州島を訪れたヨットがいたのだろうか? 湾内をくるくる走っている姿はよく見かけるが、アリランレースとパンナムクリッパーレース以外に、出国手続きだの、イミグレーションだのと騒いだ



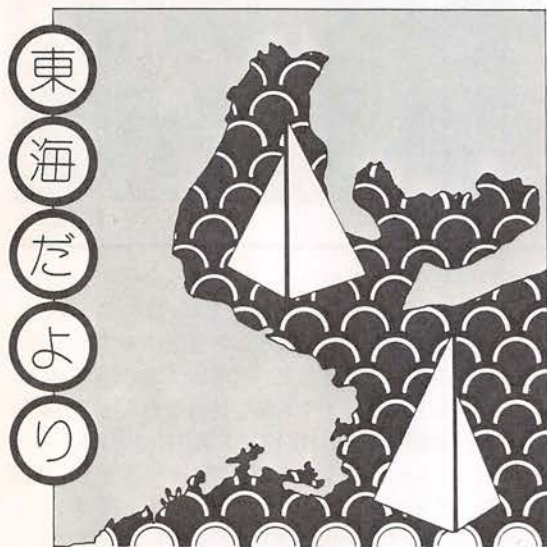
ヨットを、残念ながら見たことがない。

済州島は、クルージングにもレースにもちょうどいい海域だし、ビザがいらないのも気楽だ。(パカス号)の航海記は、いずれ発表されると思うが、済州島に一番近い玄海支部会員諸君、とにかく一度訪ねてみようではないか？ 玄界灘は我々の屋敷内の池みたいなものだし、パパチイ博多湾に別れを告げて外洋へ出よう。夢を持とう、大きな夢を。夢が人生をつくるんだと、TV番組の主題歌にもあった。先日、「タヒチ島近辺のチャートを安く譲ってくれる人はいませんか？」と聞かれ「いつごろなの？」「……いずれ行くつもりで計画をたてているところです」。タヒチ島へ行く人がすぐ側にいたなんてうれしくなった。

外洋へ出よう。年を取ったら、共同で大きなヨットを作り、交替で世界一周しよう！



6月24日(日) ダuffy領事の祝辞(在福岡米国領事館)



第8回 伊勢湾合同レース

ホストマリーナ 四日市フリート代表 鈴木史郎

伊勢湾合同レースは、第1回より風に恵まれない反面、雨に恵まれ、時には大雨警報下、豪雨の中でレースを行ったこともありましたが、ここ2、3年は大いに風に恵まれ早いレース展開となっており、第7回はファーストフィニッシュ〈ビンド7〉の所要時間2時間15分、第8回にはファーストフィニッシュ〈エビック〉の2時間11分とコミッティーを右往左往させるレースとなっております。しかし昨年度まではアンカー艇との所要時間差が2時間以上もあり、遠方より来ていただいた艇も復路の関係からやむなく表彰式を欠席する状況でした。

第8回大会はそのような事態を回避するためレースをレーシングとクルージング部門に分け、スタート時

刻、コース距離に差をつける企画をしてみました。ところが、レース、クルージングを自主申告制としたが、見えか気兼ねか心配りか、クルージング部門へのエントリーは、わずか5艇、そこで今回はコース距離差のみとしました。そのかいがあったのか、待たない待たさないレースとなり、時間差42分、表彰式には多数の参加を得ることができました。

今年度のエントリー数は新たに四日市市長杯をいただきながら昨年度の43艇を大きく下回り35艇と、数では寂しいレースとなりましたが、沖縄レースに総合優勝した〈ナチ8世〉が夜を徹して参加してくれたことはコミッティーのみならず参加ヨットマンの気持を奮起させたことと思います。来年度も自称日本一の前夜祭をさらに充実した内容の濃いものとするともに、レースにおいても常に他艇のお尻を見ながら走る艇が優越感に浸れるよう、どの艇にも優勝のチャンスがあるようなものとしますので、フリート、クラブ仲間を誘い合わせて多数の参加をお待ちしております。

最後に今回のレースに協賛、協力いただきました各社、各員、遠方より参加いただきました艇に対し厚くお礼を申し上げます。



四日市ヨットクラブ会長のあいさつ(今回より四日市市長杯をいただく)



真紅のムーニーをお見せ出来ないのが残念 金城大学ハワイアンバンドに誘われて、もう気分は夏本番

熊野レース優勝記

ビバ! <スーパールーシー>

浅井 高保

6月9日、10日と NORC 熊野レースが行われた。8日に一本目の前線が通過し、また9日に前線が近づいていたため8日、9日と強風波浪注意報が出され、他フリートからの回航が困難であったため出艇数が半減し10艇となった。

2230以前からの風もややおさまりブローで15 m ぐ

第8回伊勢湾合同レース成績表

5月27日(艇名はレース出艇申告書による)

R.....レーサー部門

C.....クルージング部門

クラス	セール No.	艇名	着順	所要時間			T C F	修正時間			総 順	合 位	クラス 順 位	スキッパー
				h	m	s		h	m	s				
R	225	エビキュリアン	1	2	11	46	0.8041	1	45	57	③	③	③	榊原 嘉男
"	2312	ナチ8世	2	2	17	07	0.8301	1	53	49	20	20	20	二村 昭治
"	210	QUERIDA-3	3	2	22	11	0.7396	1	45	10	①	①	①	竹内 聡一
"	3143	ラビーヌ	4	2	23	43	0.7322	1	45	14	②	②	②	森 幸実
"	2658	桃 山	5	2	23	48	0.7610	1	49	26	8	8	8	阿部 嶺男
"	3125	フローレス	6	2	25	10	0.3364	1	46	54	4	4	4	奥田 義明
"	2870	うずしおII	7	2	25	42	0.7610	1	50	53	13	13	13	岡山 滋
"	2921	MOSSY-TIE	8	2	28	02	0.7479	1	50	43	11	11	11	大島 茂樹
"	2448	ミュー	9	2	28	43	0.7215	1	47	18	5	5	5	伊藤 恭明
"	3022	長 良	10	2	29	08	0.7258	1	48	14	6	6	6	矢野 敏邦
"	3211	メルキュールIII	11	2	29	23	0.7343	1	49	42	9	9	9	大矢 隆
"	3121	桃太郎	12	2	29	50	0.7600	1	53	52	21	21	21	都築 勝利
"	3066	WHOOPEE	13	2	31	17	0.7269	1	49	58	10	10	10	手塚 辰彦
"	2360	ガリバー	14	2	32	54	0.7280	1	51	19	14	14	14	下津 芳郎
"	3260	プロバックス	15	2	33	53	0.7343	1	53	00	18	18	18	服部 悟
"	2927	ハリマオ5	16	2	34	49	0.7280	1	52	42	17	17	17	藤山 卓男
"	3086	ばっかす	17	2	36	08	0.7269	1	53	30	19	19	19	山本 隆之
"	3006	CHIKI-CHIKI	18	2	37	18	0.7343	1	55	30	24	24	24	仲村 昌温
"	2989	ミッキーマウス	19	2	39	17	0.6959	1	50	51	12	12	12	榊原 久晴
"	1432	COO COO	20	2	39	40	0.7215	1	55	12	23	23	23	久田 あつし
"	3243	みなさん	21	2	40	58	0.6947	1	51	49	15	15	15	山本 修
"	2159	ジョナサンIII	22	2	41	22	0.7204	1	56	15	25	25	25	小竹 茂男
"		ミチュ	23	2	41	52	0.7183	1	56	16	26	26	26	酒井 良和
"	2924	CHOVE CHUVA	24	2	43	12	0.6901	1	52	37	16	16	16	山本 秀紀
"	2943	美賀	25	2	43	44	0.6959	1	53	57	22	22	22	松田 金敏
"		フリーク	26	2	44	21	0.6650	1	49	17	7	7	7	安達 敏文
"	1975	赤とんぼ	27	2	52	59	0.6783	1	57	20	27	27	27	坂倉 義照
"	2558	VIND 7	DNF				0.8327				—	—	—	加藤 とし雄
"	2831	聖 龍	DNS				0.7168				—	—	—	森田 澄夫
C	1481	QUERIDA-2	1	2	22	40	0.6831	1	37	27	—	①	①	伊藤 繁雄
"	2784	ロンサムレディIII	2	2	24	44	0.6913	1	40	03	—	②	②	伊藤 賢
"	1640	アルコバレーノ	3	2	25	10	0.7050	1	42	21	—	4	4	加藤 蔵男
"		ラブ・バード	4	2	25	54	0.6913	1	40	52	—	③	③	野村 忍
"	2214	キャッスル	5	2	32	54	0.6747	1	43	10	—	5	5	村佐 登志夫
"	2472	キャンディーキャンディー	6	2	53	41	0.6650	1	55	30	—	6	6	高安 光夫



〈スーパールーシー〉ただ今快走中

らいである。コースは幡豆沖→生田ブイ→伊勢湾 No. 3→神島→的矢マーク→神島→伊勢湾 No. 3→F (日産マリーナ沖) の約60マイルである。我々〈スーパールーシー〉(高井31) は、スタート10分前、5分前のコミッティーの合図も確認出来ないまま強風下ジャイブを繰り返していると、すぐ隣りを走っている〈長良〉(なかよし30) のクルーの“ちょうど2分前”と言う声が聞こえたので、その時間に合わせてスタート時刻を想定する次第であった。2300コミッティーのスタート音が風のため確認出来ないままスタートを切ろうとするが、リミットマークの〈ヘリオス〉が流されているようで、本来ならフリーのポートスタートのところジャイブを行い、1分ぐらいの遅れでスタートを切る。他艇も戸惑っているようで7艇ほどスタートが遅れる。スタート後、〈ナルミ〉、〈ジャスト〉、〈マーク〉に続き、10艇身ほど遅れてスピンを上げ追い掛ける。生田ブイ近く12~13m ぐらいのブローを利用し〈ジャスト〉に1艇身と迫り、生田ブイで先に出る。先行艇の〈マーク〉、〈セレーネ〉に続き3番手の回航であった。〈ナルミ〉、〈朝鳥〉がミスコースをしたようで、生田ブイにクローズで向かっている。0100クローズドリーチで No. 3 ジブフルメインで「ややパワー不足かな」と思いながらも後続の〈ジャスト〉との走りを気にし片登りで伊勢湾 No. 3 に向かうが、先行艇の〈セ

レーネ〉、〈カレラ〉のブランケットに入れられその間にマークすべき〈ジャスト〉(横山30) に先行されてしまった。

余談であるが、我々はこのレース前に碧南フリートの〈ホライゾン〉をマークしようとしていたが急遽〈ジャスト〉を今レースのマーク艇に変えた。〈ホライゾン〉が出艇出来ず、〈ホライゾン〉に乗る予定のある人が〈ジャスト〉に乗ったためである。その彼がヘルムを取った〈ホライゾン〉に3月行われたスプリングシリーズ内野島レースで1位を取られ、我々は3位にあまんじた。また彼は、今年の沖縄レースで総合2位になった〈マルジェ〉のヘルムスとして参加し、沖縄初参加の私の師匠であり友人でもある。その彼に沖縄に参加した成果を恩返しする意味でも負けたくなかった。

10日0200神島西の暗岩、洗岩をさけるため各艇タックを繰り返し神島西0.5マイルを無事通過した。的矢手前の網をさけ、0400ごろの矢湾に入る。〈マーク〉が1番手で回航したようで、〈セレーネ〉、〈カレラ〉、〈朝鳥〉、〈ジャスト〉にミートし「おはよう」の声を掛け合いながら0400的矢マーク回航。リーチャーを上げ〈ジャスト〉の後を追う。伊勢湾 No. 3 までフリーで追いつけず、0630、3分遅れで No. 3 を回航する。

0800佐久島沖通過後、ねむい目をこすりレーティングの差を電タクで計算すると、3分差以内にフィニッシュすれば勝てそうなので真剣にトリムする。1000〈ジャスト〉がフィニッシュ。2分40秒差で〈スーパールーシー〉フィニッシュ。ヤッタ! ヤッタ! 雨の中クルーの皆んなおつかれさんでした。〈ジャスト〉に乗った師匠ごくろうさまでした。またコミッティーをお願いした〈美濃〉、〈ヘリオス〉の方々ご協力ありがとうございました。

これで本年度7勝目、ウッシッシッシ。

パールもこの意気で“グワンバルゾ”

熊野レース成績表

スタート: 6/9/ 23:00:00 タイムリミット: 6/10 18:00:00 マイル数58

コース: S→生田ブイ(A C)→伊勢湾No3(西)→神島(西)→的矢マーク(A C)→神島(西)→伊勢湾No3(西)→F

艇名	セール No.	艇長	乗員数	F C F	回航時間	所要時間	修正時間	総合順位
スーパールーシー	3255	長谷川富延	6	0.7312	6/10 4:35	10:02:42	7:20:41	1
ジャストV	3203	花川幸一郎	5	0.7354	4:35	9:59:57	7:21:12	2
マーク	2634	河辺丈士	12	0.8123	4:09	9:12:53	7:29:06	3
ナルミVI	3225	小池正明	6	0.7364	4:52	10:14:46	7:32:42	4
長良	3022	矢野敏邦	5	0.7258	4:48	10:26:34	7:34:45	5
朝鳥	2477	加藤好憲	9	0.7863	4:30	9:46:54	7:41:28	6
桃太郎	3121	都築勝利	5	0.7600	5:00	10:22:06	7:52:47	7
セレーネIII	2962	富浦保典	5	0.8230	4:30	9:41:50	7:58:50	8
カレラ	2210	岩田一成	7	0.8266	4:27	9:40:36	7:59:55	9
うずしおII	2870	岡山 滋	7	0.7610	5:23	11:10:23	8:30:09	10

運輸省組織改革の概要図

昭和59年 7月 1日より運輸省の組織が改革されましたのでお知らせします。

機構改革後の組織図	現行組織図
1. 本省の組織 (内部組織) - 大臣官房 - 国有鉄道部 - 国有鉄道再建総括審議官 - 運輸政策局 - 情報管理部 - 国際運輸・観光局 - 観光部 - 次長 - 地域交通局 - 陸上技術安全部 - 次長 - 貨物流通局 - 海上技術安全局 - 船員部 - 港湾局 - 航空局 - 次長 - 監理部 - 飛行場部 - 技術部 - 管制保安部	(内部組織) - 大臣官房 - 情報管理部 - 観光部 - 総務審議官 - 海運局 - 次長 - 船舶局 - 船員局 - 港湾局 - 鉄道監督局 - 自動車局 - 航空局 - 次長 - 国有鉄道部 - 民営鉄道部 - 業務部 - 整備部 - 監理部 - 飛行場部 - 技術部 - 管制保安部
2. 海上保安庁の組織 (内部組織) - 次長 - 警備救難監 - 総務部 - 装備技術部 - 警備救難部 - 水路部 - 灯台部	(内部組織) - 次長 - 警備救難監 - 総務部 - 経理補給部 - 船舶技術部 - 警備救難部 - 水路部 - 灯台部
3. 気象庁の組織 (内部組織) - 次長 - 総務部 - 予報部 - 観測部 - 地震火山部 - 海洋気象部	(内部組織) - 次長 - 総務部 - 予報部 - 観測部 - 海洋気象部
4. 地方運輸局（海運局と陸運局の統合） 〔地方運輸局〕 - 北海道運輸局 - 東北運輸局 - 新潟運輸局 - 関東運輸局 - 中部運輸局 - 近畿運輸局 - 神戸海運監理部 - 中国運輸局 - 四国運輸局 - 九州運輸局	〔海運局〕 〔陸運局〕 - 北海海運局 札幌陸運局 - 東北海運局 仙台陸運局 - 新潟海運監理部 新潟陸運局 - 関東海運局 東京陸運局 - 東海海運局 名古屋陸運局 - 近畿海運局 大阪陸運局 - 神戸海運局 - 中国海運局 広島陸運局 - 四国海運局 高松陸運局 - 九州海運局 福岡陸運局

(注) ワクで囲まれている組織は、機構改革に係る組織である。

OFFSHORE

第11回江ノ島～清水レース成績表

帆走委員長 浅井一省

クラス順位		セー ル 番 号	艇 名	TYPE	回 航	フィニッシュ タ イ ム	着 順	所 要 時 間	TCF	修正時間	総 合 順 位
I	1	2299	BIG APPLE	HOL 44	22 : 50	04 : 49' 17"	1	60557	.8457	51213	1
I	3	2112	FUJI III	FRE 45	00 : 07	05 : 54' 04"	2	64444	.8567	55209	3
III	2	2455	MARGE	DOU 42	00 : 30	06 : 16' 50"	3	65810	.8317	54741	2
	4	3003	つばくろ	YAM 34	02 : 10	07 : 58' 59"	4	71939	.7709	55458	4
IV	1	3020	COASTGUARD	YOK 32	03 : 52	10 : 25' 27"	5	80727	.7396	59706	5
	2	1909	DANDE LION	TAK 34	03 : 55	11 : 14' 18"	6	83658	.7689	64325	6
	3	3050	BLUE NOTE II	ITO 34	04 : 20	12 : 54' 10"	7	89650	.7620	68313	7
	4	3044	MRS MEDAUSAE	TAK 33	05 : 00	13 : 18' 37"	8	91117	.7550	68793	8
	5	2640	青海波	KIH 33	04 : 55	13 : 19' 41"	9	91181	.7580	69115	9
	7	2463	SANPAGUITA	GRA 34	06 : 23	15 : 18' 25"	10	98305	.7437	74515	11
	6	1900	龍 飛 III	DOU 33	06 : 05	15 : 22' 13"	11	98533	.7580	73279	10
	8	2212	衣 笠	WAT 32	06 : 15	16 : 03' 47"	12	101027	.7489	75659	12
		3093	FORTY	Y-34R		D.N.F			.7590		
V		2573	SPICA	NK 295		D.N.F			.7301		
		2677	GREAT PEOPLE	NIC 30		D.N.F			.7312		
		2954	ALPHA	NK 295		D.N.F			.7343		
		2963	桜 花	TAK 27		D.N.F			.7248		
		3059	MAYU III	U-28		D.N.F			.7161		
		3087	POU	YM30S		D.N.F			.7322		
		3373	AFRODITA	YOK 28		D.N.F			.7290		
		3378	VAGUE DE SOIE	LEB 26		D.N.F			.7027		
総合賞 (Ⅰ～Ⅵ) 1位 駿河湾支部長杯 BIGAPPLE クラス賞 入賞艇 サケカブ											
クラスⅠ～Ⅲ 1位 静岡県知事杯 BIGAPPLE Ⅰ～Ⅲ BIG APPLE MARGE											
Ⅳ 1位 清水市長杯 COASTGUARD Ⅳ COASTGUARD DANDELION											
Ⅴ 1位 藤沢市長杯 ——— BLUENOTEⅡ											
Ⅵ 1位 舵 杯 ——— 静岡県所属艇 1位 静岡県新聞社杯 MARGE											

帆走委員会からのお知らせ

本部および関東支部レース
前期表彰式

日時 8月25日(土) 1830～2000

場所 虎の門・升本

会費 3,000円 (ビール・ウィスキー・軽食付)

ふるってご参加下さい。

MIKIMOTO CUP
ATAMI ALL JAPAN OFFSHORE
CHAMPIONSERIES '841) 10月10日より行われる「ミキモトカップ」のイン
スペクションを次の日程で行います。

日時 10月6日(土), 7日(日)

場所 熱海

2) 「説明会」を8月25日「本部および関東支部レー
ス・前期表彰式」と併せて行います。参加希望の方
は聞きもらしのないよう、出席して下さい。3) 本レースは、熱海市が企画しております
「AAY-380」(熱海アニバーサリー・イヤー-380)
協賛行事となることに決定しました。

このAAY-380とは「明日へ向けての観光元年」

構想に基づき観光産業の振興、経済の活性化に向け
て、熱海市および熱海市民総参加で行われる大型プ
ロジェクトで、59年10月1日から60年3月31日にか
けて行われます。そしてその記録のすべてがマイク
ロフィルム化され、タイムカプセルに封入され、
2001年1月1日に再公開されます。

MIKIMOTO CUP ALL JAPAN OFFSHORE
CHAMPION SERIES '84はAAY-380の最初に行
われる大型イベントとして各方面より期待されてい
ます。

本誌7月号(P9～P10)の宝船レガッタの写
真は濱司郎氏によるものです。

OFFSHORE 第113 昭和59年8月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
1部定価300円(郵送料45円)
発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911～3 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 正進社印刷株式会社