

# Offshore 12 1984

社団法人 日本外洋帆走協会発行No.117/300円

昭和59年12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



ミキモトカップ・熱海オールジャパン・チャンピオン  
シリーズ'84 撮影：添畑薫／提供：舵社





# ミキモトカップ 熱海オールジャパン チャンピオンシリーズ'84

レース委員長 宮坂敬三

## はじめに

静岡県熱海港を基地として10月10～21日の日程で5レースからなる「ミキモトカップ」シリーズが行われました。

OFFSHORE RACERによる全日本のチャンピオンを選ぶレースがあってもいいはずだという声が出てからすでに久しい。NORCの支部も2桁になった現在、全国ネットのシリーズレースを通じて日本のチャンピオンボートを選ぶことをまじめに考える時がきたという認識のもとに、今回の「ミキモトカップ」シリーズが企画されました。シリーズを終わった今、企画・運営側の一員として参加した立場で思うことは、このヨチヨチ歩きをはじめたイベントが、大きく立派に育って行って欲しいということだけです。

NORCの今あるレースをみても、ある日突然に人気が出て盛んになったレースはひとつもありません。仲間に声をかけ合って、ひとつひとつ積み重ね、皆んで育ててきたレースが力強く生き残っています。

世界的に見てもシリーズレースが主流を成してきたレース形態を考えると、今回のようなシリーズレースを早く育てる必要性を痛感しています。

また、海外でのレースに参加する艇が年を追って多くなりつつある昨今、単独で参加するにしても、ナショナルチームとして参加するにしても、国内でそうした場を持つか持たないかによって、実際に海外での高いレベルのレースに参加した場合、大きな差となって現れるのも事実だといえるでしょう。そうした場を作り、運営側も、参加する側も一体となって、その技量からマナーに至るまでをみがき上げることも、このシリーズを育てていこうとしている大きな意義のひとつでもあると考えられます。

運営側からみても、多くの反省点、問題点を残したのもまた、事実です。参加された側にとっても、各艇各々に収穫と反省を持ち帰ったものと信じています。いずれにしても、海を愛する我々同好の志にとって共通の財産をふやしたことには変わりないと考えています。

幸いなことに、後援をいただいた(株)ミキモトを始め、協力をいただいた静岡県・熱海市・熱海市商工会議所においても十分このイベントを理解され、それぞれの立場で今後に対する期待を寄せられております。皆さんで力を合わせ、このイベントが早く大きな位置付けを得るよう育て上げたいと考えています。

参加艇は34、支部としての内訳は、関東19、内海8、駿河湾3、近畿北陸2、東海1、玄海1、と6支部にわたり、チーム対抗としてのチームも9つになり、はなやかな顔ぶれが出そろった感じになりました。

## シリーズの概要

シリーズ全体を通していえることは、風には恵まれたということでしょう。いや、一部恵まれ過ぎた時もあり、どのレースもハイペースで展開しました。また、小さなトラブルから沈船に至るまで、レース報告書を読むのが大変なくらいでした。特に、第2レースの7本を含む合計10本のデスマストに関しては、原因の分析、今後への対応等、専門家による調査・報告をお願いしたいところです。以下が5レースの概要です。(P8別表参照)

### 第1レース(オリンピックコースレース)

6日、7日に行われたインスペクション(詳細は別載)もなんとか終り、最後の打ち合わせに夜おそくまでかかったためか、乗員登録、出艇申告を受け付けるコミッティーも全員寝不足気味。シリーズ全体としての艇長会議も終り、とり急ぎ海に出た。港内では山を背にしているためにわからない風を早くみたいからでした。初島の西北西約2.5Mにスタートマークを設定することにした。思ったより風の腰もあり、風向の変化も少ない。本部艇(FUJIⅢ)のアンカリングに手間どり、やむなく回答旗を上げ、スタートの延期を指示することになりましたが、風向のふれのないのを再確認した上、1030スタート予告信号を上げました。今回のシリーズは全レースとも最初のスタートからラウンド・ジ・エンド・スタートで行うことにしていましたが、この第1レースのスタートでは良く理解してい



なかったのか、1分前にコースの風上サイドにいた艇が非常に多かったのが目立ちました。大半は定められた通り復帰しましたが、4艇はマークの外側を回らずに内側でラインにもどっただけで行ってしまいました。レース終了後審判委員会に報告し、その審問の結果4艇とも自ら認めたため失格とされました。

12時10分ごろ、第4レグの風上行でスターボードタックの〈つばくろ〉にポートタックの〈WILL〉が衝突し両艇ともデスマスト、リタイヤーとなりました。

風速約15ノットでかなりの衝撃だったと思われます。〈つばくろ〉からの抗議により〈WILL〉は失格となりましたが、同時に〈つばくろ〉もIYRR-32の「航路権を持つヨットでも、衝突を避けるための当然の努力を怠り……」によって失格となってしまいました。一方、〈ENDSVILLE〉も〈がめら〉からのポート、スターボ、直前タックの抗議により失格とされました。その他、帆走指示書に定められたレース後の帰着申告を怠ったため2艇が失格とされました。

## 参加艇一覧表

クラス	セール No	艇名	TYPE	R.F.	T.C.F	支部	チーム名	船体 材質	リグ (%)	最高乗員 制限数	オーナー名
I	188	CONTESSA VIII	DOU 42	33.3	0.8371	関東		アルミ	100	11	石原慎太郎
	2301	KO TERU TERU II	KIH 42	32.0	0.8257	内海	レッド	FRP	100	10	山口 照雄
II	2333	TOGO VIII	TAK 42	32.5	0.8301	内海	ブルー	FRP	83	11	山田 東吾
	3031	SUPER SUNBIRD	YAM 42	31.6	0.8221	関東	レッド	FRP	80	10	山崎 達光
	3070	ZERO	FRE 52	41.2	0.9019	関東	レッド	アルミ	100	14	津村 重孝
	3210	ROCINANTE	TAK 46	35.6	0.8567	関東	オレンジ	FRP	90	12	大口 真司
	3240	八洲	V&O 45	34.5	0.8474	東海		FRP	100	12	佐野 功城
	3355	雪風 V	YOK 40	31.0	0.8168	関東	ブルー	FRP	80	10	斉藤 昌邦
	3410	ZERO II	FRE 40	31.8	0.8239	関東		FRP	100	10	津村 重幸
	III	2220	慎記郎	CAS 37	27.7	0.7863	関東	レッド	FRP	80	9
3003	つばくろ	YAM 34	26.1	0.7709	駿河湾		FRP	83	8	幸村 至峻	
3152	CRIMSON	TAK 36	26.2	0.7719	関東	オレンジ	FRP	80	8	竹川 節男	
3284	VANGUARD	V&O 36	26.1	0.7709	玄海		FRP	80	8	末松 明	
3295	あさま	YAM 38	28.6	0.7948	関東	オレンジ	FRP	82	9	高橋 高見	
IV	1090	ST. APOLLONIA	DB 2	24.4	0.7540	内海	ブルー	FRP	78	7	三谷 惇夫
	1909	DANDE LION	TAK 34	25.9	0.7689	駿河湾		FRP	76	8	望月 誠
	2713	CAVOK II	GRA 34	24.2	0.7519	関東	ブルー	FRP	100	8	松崎 義邦
V	3006	BORN FREE III	NAK 34	24.8	0.7580	駿河湾		FRP	83	7	佐藤泰一郎
	3018	ENDSVILLE	YAM 34	24.9	0.7590	内海	レッド	FRP	82	7	前田 一八
	3020	COAST GUARD	YOK 32	23.0	0.7396	関東	グリーン	FRP	79	7	初鹿野幸生
	3044	MRS. MEDAUSAE V	TAK 33	24.5	0.7550	関東	ホワイト	FRP	80	7	木原 和喜
	3050	BLUE NOTE II	ITO 34	25.2	0.7620	関東	ホワイト	FRP	78	8	小貫 収二
	3093	FORTY	YAM 34	24.8	0.7580	関東	ホワイト	FRP	82	7	星沢 寛
	3307	KAGERO	TAK 33	24.6	0.7560	内海		FRP	80	7	和気五一郎
	3331	RIVAGE	HIT 24	25.4	0.7640	内海	ホワイト	FRP	81	8	広畑 顕一
V	2011	がめら	TAK 31	22.2	0.7312	関東	グリーン	FRP	80	6	朝河 清
	3001	EMILY III	YOK 31	22.4	0.7333	関東	グリーン	FRP	80	6	田沼 英明
	3002	SYLPHIDES III	NAK 31	22.1	0.7301	関東	ブルー	FRP	80	6	蒲谷 和行
	3201	青波行	TAK 31	22.3	0.7322	内海	ブルー	FRP	80	6	原 均
	3228	FIDELIA 2	YOK 320	22.9	0.7385	内海	ホワイト	FRP	80	7	船越 肇
	3306	RIPPLE II	YOK 31	22.7	0.7364	関東		FRP	80	7	碓 俊弘
	3322	WAVE DANCER	HIT 31	22.1	0.7301	内海	ホワイト	FRP	78	6	菅野 明
	3333	TABATHA III	YOK 31	22.7	0.7364	関東		FRP	79	7	久保田 茂
	3344	WILL	YR 30	22.8	0.7375	内海	レッド	FRP	80	7	小田 良司



わずか3時間たらずのレースで33艇中9艇のDSQは多すぎると思うし、考えてみると大半は防げたケースだと思われます。各艇の気負った気持も分かるがシリーズとして考えた時、ひとつひとつのレースを大切に、とりこぼしのないものとしていくことが結果的には良い成績につながるものと思われま

す。各艇においても復帰のためのエネルギーは大変なものだと思われ、運営側にとっても事後処理に使う労力、時間はできれば少ないほうがありがたいものです。相手ともそうしたエネルギーを次のレースの準備に使いたいものです。なお、〈つばくろ〉と〈WILL〉は、レース復帰に全力を投入し、マストを立て直しました。その後は第2レースをDNCしただけで、〈つばくろ〉は、第3レースでクラス3位、第5レースでクラス2位、〈WILL〉は第3レースでクラス2位、第4レースでクラス2位、第5レースでクラス3位の成績に入っています。その努力に敬意を表します。

後半には風も25KTに上がり全体として大型艇有利な展開となり、〈ZERO〉がファーストフィニッシュ。しかし着順での上位を全部クラスIおよびIIで占めた中に、唯一クラスIIIの〈慎記郎〉が入り、結局第1レースの総合では〈慎記郎〉が1位となりました。

## 第2レース（ロングオフショアレース）

陸上本部にもどったものの休む間もなく第2レースのため、本部艇〈FUJI III〉に行き港を出ました。風向が少しEにふれ、風速は20ノットに増していました。第1レースの終りごろから波もやや高くなり、スタートコンディションとしてはあまり良くありませんでした。第1レースでの緊張・疲労を積み込んだまま、これから185Mのロングを走ろうとしている各艇を見ると、「気をつけて!」、「がんばれよ!」という声しか出てきません。

第1レースにも出て来れなかった〈CONTESSA VIII〉、自己都合による〈RIPPLE II〉、〈TABATHA III〉、および、第1レースでディスマストした〈つばくろ〉と〈WILL〉の5艇のDNCによりスタートは29艇となったが、南に発達中の低気圧が2つそのまはるか南ではありますが台風が発生が報じられ、うねりの出はじめた熱海港沖を1700予定通りスタートしました。オールフェア。

灯りのつきはじめた熱海の街並と並行して風上マー



クまで約1.5M、本部艇からの眺めは一枚の画のように感じられました。動かぬ〈FUJI III〉の上に立って、艇を見送っていると、いつもであればレースに参加している〈FUJI III〉のグループにとっては、とり残されたようで複雑な気持でした。

ロングレースでもあり、用事のできたコミッティーを少し帰し、第1レースの整理などを始め、今晚ぐらいゆっくりできるかと思っていると、9時過ぎ突然電話が鳴り、〈ROCINANTE〉からRETの報告が入りました。NEの風40KT、波高4~5m、ワイルドジャイブによりケガ人が出たため下田に入港したとのことでした。続いて〈SUPER SUNBIRD〉がディスマストして稲取にRET。続々とRETの電話が入る。結局、神津を回り神子元までの上りで11日1050ディスマストし、下田に避難した〈八洲〉まで24艇のRETが続きました。

下田に12艇、稲取に7艇、熱海に帰ったのが5艇、その内ディスマストが7艇、ヘッドフォイルのトラブル3艇、ラダートラブル1艇、メントラのトラブル1艇、セールのトラブル多数……等全艇何らかのトラブルをかかえてのRETとなりました。予想以上に風が強くなり、稲取から爪木崎、神子元島と沖に行けば行くほど波が悪く、最高5mに達したとの報告もありました。

神子元までのフリーでディスマストした艇、神子元から大島への上りでディスマストした艇、神津を回ってからディスマストした艇と色々あります。詳細な分析は専門家の調査を待つしかありませんが、メカが先行し過ぎて乗り手の技術が追いついていないのではないかと勝手に思ったりしてみました。

レース続行は大型の5艇だけとなり、〈ZERO〉が11日16時22分22秒にファーストフィニッシュ。単純平均で7.8KTを記録しました。23時間22分23秒の所要時間でした。〈TOGO VIII〉が19時54分31秒にフィニッシュ。最終はクラスIVの〈CAVOK II〉、12日7時58分00秒のフィニッシュでした。成績は着順通りとなりましたが〈CAVOK II〉の健闘を称えたい。

## 第3レース（オリンピックコースレース）

13日に予定していた第3レースは、第2レースで下田に避難した艇が、同じく強風のため避難してきた漁船がはりめぐらしたアンカーロープ、ワイヤーのために熱海港への回航が事実上できなくなり、20日に延期して行われました。

NEの風18~25KT、波も高く、小雨まじりの中、運営側にとってもあまり有難くないスタートコンディションとなりました。出艇申告に間に合わなかった〈CRIMSON〉を入れて、DNC6により、28艇がスタート。第3レグで〈SYLPHIDES III〉がスピンドウンでトラブルを起こし、ヘッドホイルを破損してRET。〈あさま〉と〈FORTY III〉は両艇とも〈KO TERU

第4レースで  
クラス1位の〈青波行〉



TERU) とのスタートライン前の上下による接触を抗議され失格となりました。また〈TOGO VIII〉は、次に行われた第5レースも同様でしたが、「全乗員の過半数が会員であること」とする参加資格を満たしていなかったため失格となりました。誠に残念でなりません。このことに限らず、スタート以前、またはフィニッシュ後の手続きの問題で失格にしなければならないなど、運営の側にとっては心の痛む思いです。また、他の参加艇にとっても決して愉快なことであったとは考えられません。レース全体を考える時、その面白味は良きライバルの存在があって初めて深められるものと考えられます。

第3レースも大型艇有利の中に展開されましたが、クラスⅣの〈ENDSVILLE〉、〈KAGERO〉、〈ST. APOLLONIA〉が各々総合で、6位、7位、9位に、また、クラスⅤの〈WAVE DANCER〉が8位に入る健闘を見せてくれ、その結果レース全体が迫力のある盛り上がったものになりました。

#### 第4レース（オリンピックコースレース）

今回のシリーズ中唯一の南の風で、しかも適当な風があり、上マークまで4.5Mとれたので参加艇にとっては前の2つのレースに比べればのんびり楽しめたのではないかと思います。トラブルの報告もなく、またケースも2件だけで5時間にわたるレースを終りました。着順16位にくい込んだ〈青波行〉が総合では3位、クラスⅤでは1位と立派な走りを見せてくれました。

#### 第5レース（ショートオフショアレース）

第3レースの最終艇フィニッシュの約40分後の1420、初島が風上になるコースで第5レースをスタートしました。第3レースと同じく、NEの風15~20KTの中、スタート地点の海面は波も高く、条件はあまりよくありませんでした。第3レースでのRET艇〈SYLPHIDES III〉がDNCで27艇のスタートとなりました。スタート後、20分にして〈TABATHA III〉がディスマストでRET。第2レースのこともあるのでこれ以上トラブルがないことを祈りながら港に帰りました。

最後のレースも無事スタートさせ、やれやれと思ったものの書類整理など仕事が山のようにあり、コミティー全員バテ気味。風向・風速から判断して朝方暗いうちにファーストフィニッシュもあり得ると、夕方、早々とフィニッシュマークを設定。〈FUJI III〉も準備を整え待機の状態に入る。久しぶりにコミティー全員で夕食をとり、しばしの歓談。夜のふけるのも忘れる。

しかし、それもつかの間で、レース運営のため、無線による位置報告の協力をお願いしてあった〈がめら〉、〈BLUE NOTE II〉と21日0015からの交信中、



第3レースで8位と健闘した〈WAVE DANCER〉

〈ENDSVILLE〉と横浜保安庁との『〈ST. APOLLONIA〉が神子元でON THE ROCK, 沈没』に関する交信を傍受、コミティー全員、仮眠も返上して情報の収集に入る。下田保安とも連絡がとれ、〈ST. APOLLONIA〉は沈んだものの乗員は全員ラフトで脱出、〈ENDSVILLE〉に救助され下田に向かっていることを知り、緊張の中にもとりあえずひと安心する。その後の情報を総合すると〈ST. APOLLONIA〉は20日2332神子元の南東約100mにある洗岩に衝突、ON THE ROCK 2分後に波により離岩したがキール付近より進水、35分後に沈没した。先行艇〈ENDSVILLE〉、〈WILL〉に続いて回航中で、当時の気象海象は曇り、Nの風5m、小雨はあがったものの視界は不良の中、メイン+スピンの約5KTで帆走中であつたとのことです。重大事故にならないで済んだもののひとつ間違えば最悪の事態になったことも考えられます。風があまりなかったこと、他艇がそばにいたことなど、すべて条件が良かったことが幸いしたと思いますが、もし、条件が悪かったとしたら……。

これより前、2300ごろ〈ZERO II〉も同じ所と思われる岩に接触、船体にクラックが入り進水、RETして下田に避難しました。また、〈MRS. MEDAUSAE V〉も21日0130この付近の暗岩に接触、バウを破壊し、毎時20lの進水があつたと報告しています。〈MRS. MEDAUSAE V〉はRETせず完走しましたが、後で上架したところを見せてもらいました。冷汗ものでした。

3艇とも自らのワッチ不足を報告しています。闇夜における回航にしては初歩的なところでミスをしていると思われる。〈ST. APOLLONIA〉の場合を考えると、接近戦であつたことは分かるにしても安全を無視してのレースなどあり得ないし、また、あつてはならないと思います。自分では岩の南を通る予定であり、先行の2艇も同じ南を回航しているであろうと思ひ込み、それに追従し、なおかつ、もう少し南に出していればより安全であろうと考えていた。白波が見えていたので確認のためバウを風下へ下げてから数秒でON THE ROCKしたと報告しておりますが、自艇



のナビゲーションはどこにいつてしまったのでしょうか、誠に残念でなりません。

後日(10月27日)下田保安へ出頭し、主催者側としての参考調書を取られました。係官にも同じような主旨のことを指摘され注意を受けました。

レースのほうはハイペースで展開し、21日0315の無線では、〈がめら〉、〈BLUE NOTE II〉が稲取沖、先行艇は川奈沖ではないだろうかとの報告を受け、本部艇〈FUJI III〉はとりあえずフィニッシュラインへ向かい、陸上本部では初島方面のワッチを始めました。風がW~NWに変わり、20~35KT。トップ艇〈ZERO〉が0503フィニッシュ。所要時間14時間43分09秒。単純平均で約7kt。続いて6時50分台に大型艇が前後してフィニッシュ。風はますます強くなり、後続艇は神子元付近での風不足を一気に取りもどし、追い上げ、結局後続艇有利な結果になりました。16着のクラスV〈WAVE DANCER〉が1位、14着のクラスV〈青波行〉が2位、クラスIVの〈ENDSVILLE〉は20着でフィニッシュしましたが、〈ST. APPOLLONIA〉の援助に対しての救済が認められ、修正後、3位となりました。

〈MRS. MEDAUSAE V〉が8時34分42秒にフィニッシュして全レースを完了しました。

### ——シリーズを終わって——

考えてみると準備段階から約1年、決して良いという状態ではありませんでしたが、とにかくシリーズは始まり、多くの話題を提供して終わりました。艇も乗り手も、日々変わっています。また、来年どういう艇が、また、乗り手が、このシリーズに集まって来るか知るよしもあります。願わくば、今年よりも来年、来年よりも再来年と年を追って名実ともに充実したレースが展開されるようになって欲しいと思っています。

シリーズ終了後、参加艇の皆さんに、今回のレースについてのアンケートをお願いしたところ、心ある回答を多数いただき感謝しております。非常に前向きで建設的なご意見が多く、運営側としては基本的なところでは評価されたものとして勇気付けられました。今後、これらの意見、要望、また、帆走委員会としての反省事項も、整理、分析して次回へフィードバックしていきたいと考えています。

59年10月10日~21日

### ミキモトカップ'84チーム対抗レース成績表

チーム 順位	セール No	チーム	艇名	修正係数	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	得点合計	チーム 得点合計
1	2301 3018 3344	(内海・ レッド)	KO TERU TERU ENDSVILLE WILL	0.8257	20.000	54.500	23.000	15.000	19.500	132.000	296.500
				0.7590	0.000	6.000	22.000	19.000	37.500	84.500	
				0.7375	0.000	2.000	19.000	23.000	36.000	80.000	
2	2333 1090 3201	(内海・ ブルー)	TOGO VII ST. APOLLONIA 青波行	0.8301	25.000	0.000	0.000	25.000	0.000	50.000	211.500
				0.7540	26.000	0.000	20.000	0.000	7.500	53.500	
				0.7322	21.000	6.000	16.000	26.000	39.000	108.000	
3	2011 3020 3001	(関東・ グリーン)	がめら COAST GUARD EMILY III	0.7312	15.000	6.000	11.000	11.000	34.500	77.500	207.000
				0.7396	14.000	6.000	13.000	15.000	28.500	76.500	
				0.7333	17.000	6.000	18.000	12.000	0.000	53.000	
4	3002 3355 2713	(関東・ ブルー)	SYLPHIDES II 雪風 V CAVOK II	0.7301	13.000	0.000	4.000	10.000	1.500	28.500	206.250
				0.8168	0.000	6.000	27.250	18.000	22.500	73.750	
				0.7519	12.000	52.000	10.000	9.000	21.000	104.000	
5	3031 3070 2220	(関東・ レッド)	SUPER SUNBIRD ZERO 慎記郎	0.8221	19.000	6.000	1.000	1.000	1.500	28.500	191.750
				0.9019	0.000	0.000	25.000	0.000	31.500	56.500	
				0.7863	27.250	6.000	24.000	24.000	25.500	106.750	
6	3295 3152 3210	(関東・ オレンジ)	あさま CRIMSON ROCINANTE	0.7948	16.000	6.000	0.000	22.000	24.000	68.000	187.750
				0.7719	0.000	0.000	1.000	21.000	1.500	23.500	
				0.8567	22.000	6.000	26.000	27.250	15.000	96.250	
7	3093 3050 3044	(関東・ ホワイト)	FORTY BLUE NOTE II MRS. MEDAUSAE	0.7580	24.000	6.000	0.000	1.000	16.500	47.500	186.500
				0.7620	18.000	6.000	17.000	13.000	33.000	87.000	
				0.7550	0.000	6.000	14.000	14.000	18.000	52.000	
8	1909 3006 3003	(駿河)	DANDE LION BORN FREE II つばくろ	0.7689	0.000	6.000	15.000	16.000	30.000	67.000	111.500
				0.7580	0.000	0.000	1.000	1.000	1.500	3.500	
				0.7709	0.000	2.000	12.000	0.000	27.000	41.000	
9	3228 3331 3322	(内海・ ホワイト)	FIDELIA II RIVAGE WAVE DANCER	0.7385	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	107.875
				0.7640	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
				0.7301	23.000	6.000	21.000	17.000	40.875	107.875	



アンケートの中から二、三取り上げてみますと、泊地に関しては不満が多く、このシリーズを発展させていくために解決していかねばならない大きな問題のひとつであると考えられます。10月11日～12日にかけての防波堤を大波が越える状況は、今までには経験したことがないと地元の人々もいっている通り、特異なものであったには違いないと思いますが、各艇の不安は大変なものであったと実感しています。幸い、各艇による懸命の対応、地元実行委員会の皆様による労をおしまぬ協力により大事にならずに済みましたが、運営側としてもより安全で、不安のない泊地の確保がまず第一と考え、シリーズ終了とともにその運動を始めております。長期的には、県および市、市商工会議所等が熱海市の活性化の一環として考えている大規模なヨットハーバー建設に期待する以外にありませんが、短期的には、熱海港の別な岸壁の使用について打診を始めました。また岸壁にテトラポットを積み上げることも県の方に要望していくことになっています。

運営側の強化、充実に関しては、各支部からの運営への参加がどうしても必要であろうと考えます。それも、実施要項、帆走指示書等の作成以前の早い時期からが良いと考えます。全国ネットの規模で、内容も充実したものにするためには、企画の段階から、運営側と参加する側との意志の疎通がなければならないと思います。

実際に参加する艇の意見、要望をできるだけ多く取り入れた運営、また、企画、実施する側の立場、事情を理解した上での参加、この両者のコミュニケーションを良くすることが、良いレースを永続させる基本のひとつであろうと思っています。

最後になりましたが、後援をしていただきました(株)ミキモト・財日本船舶振興会を始め、協力をしていただいた諸団体、地元の運営委員の方々、および本部各委員のスタッフの方々に対し心から感謝の意を表します。

59年10月10日～21日

## ミキモトカップ'84クラス別順位

クラス	順位	セールNo.	艇名	修正係数	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	得点合計
I-II	1	3070	ZERO	0.9019	4.000	18.500	7.000	6.000	13.875	49.375
	2	3410	ZERO II	0.8239	7.000	14.000	4.000	9.250	4.500	38.750
	3	3210	ROCINANTE	0.8567	8.000	4.000	8.000	8.000	9.000	37.000
	4	2301	KO TERU TERU	0.8257	6.000	12.000	6.000	2.000	10.500	36.500
	5	2333	TOGO VIII	0.8301	9.250	16.000	0.000	7.000	0.000	32.250
	6	3355	雪風 V	0.8168	0.000	4.000	9.250	4.000	12.000	29.250
	7	188	CONTESSA VIII	0.8371	1.000	2.000	5.000	3.000	7.500	18.500
	8	3031	SUPER SUNBIRD	0.8221	5.000	4.000	1.000	1.000	1.500	12.500
	9	3248	八洲	0.8474	3.000	4.000	1.000	1.000	1.500	10.500
III	1	2220	慎記郎	0.7863	5.250	4.000	5.250	4.000	4.500	23.000
	2	3284	VANGUARD	0.7709	0.000	4.000	4.000	5.250	7.875	21.125
	3	3295	あさま	0.7948	4.000	4.000	0.000	3.000	3.000	14.000
	4	3003	つばくろ	0.7709	0.000	2.000	3.000	0.000	6.000	11.000
	5	3152	CRIMSON	0.7719	0.000	0.000	1.000	2.000	1.500	4.500
IV	1	3007	KAGERO	0.7560	9.000	2.000	10.000	11.250	15.000	47.250
	2	2713	CAVOK II	0.7519	5.000	22.500	4.000	4.000	9.000	44.500
	3	3018	ENDSVILLE	0.7590	0.000	2.000	11.250	9.000	16.875	39.125
	4	1090	ST. APOLLONIA	0.7540	11.250	2.000	9.000	10.000	4.500	36.750
	5	3050	BLUE NOTE II	0.7620	7.000	2.000	8.000	5.000	13.500	35.500
	6	3020	COAST GUARD	0.7396	6.000	2.000	5.000	7.000	10.500	30.500
	7	1909	DANDE LION	0.7689	0.000	2.000	7.000	8.000	12.000	29.000
	8	3044	MRS. MEDAUSAE V	0.7550	0.000	2.000	6.000	6.000	7.500	21.500
	9	3093	FORTY	0.7580	10.000	2.000	0.000	1.000	6.000	19.000
	10	3331	RIVAGE	0.7640	8.000	2.000	1.000	1.000	1.500	13.500
	11	3006	BORN FREE III	0.7580	0.000	0.000	1.000	1.000	1.500	3.500
V	1	3322	WAVE DANCER	0.7301	9.250	8.000	9.250	7.000	13.875	47.375
	2	3201	青波行	0.7322	7.000	8.000	6.000	9.250	12.000	42.250
	3	2011	がめら	0.7312	4.000	8.000	4.000	4.000	9.000	29.000
	4	3344	WILL	0.7375	0.000	2.000	8.000	8.000	10.500	28.500
	5	3001	EMILY III	0.7333	6.000	8.000	7.000	5.000	0.000	26.000
	6	3306	RIPPLE II	0.7364	2.000	2.000	3.000	6.000	7.500	20.500
	7	3228	FIDELIA 2	0.7385	8.000	8.000	1.000	1.000	1.500	19.500
	8	3333	TABATHA II	0.7364	5.000	2.000	5.000	2.000	4.500	18.500
	9	3002	SYLPHIDES III	0.7301	3.000	0.000	2.000	3.000	1.500	9.500

	エントリー	DNC	出艇申告 (乗員)	スタート	スタート 日 時	コース	気象	フィニッシュ	RET	ペナルティ 救済	DSQの内容	レース結果の概要(着順)	備考
第1レース オリンピック 約 16 M	34	1	33 (258)	33	10日 10:40	上マーク 10° 3 M	NNE-NE 15~25K T 曇	31 (DSQ7)	2 (DSQ2)		衝突 ラウンド・ジ・エント・スタート 4 帰着申告無履行 2 ボート・スターボ・ケース1	TOP フィニッシュタイム 12:58'57" 所要時間 2:18'57" END フィニッシュタイム 13:40'49" 所要時間 3:00'49"	ティスマスト 2
第2レース ロング 約 185 M	34	5	29 (222)	29	10日 17:00	S 熱海(時) 初島(反) 神子元島(時) 大島(時) 神津島(時) 神子元島(時) 初島(反) 熱海 F	NE 20~45K T 曇 うねり	5 (DSQ3)	24		レース報告書 } 無提出 2 航跡図 } 最高乗員オーバー 1	TOP 11日 フィニッシュタイム 16:22'23" 所要時間 23:22'23" END 12日 フィニッシュタイム 07:58'00" 所要時間 38:58'00"	ティスマスト 7
第3レース オリンピック 約 16 M	34	6	28 (209)	28	20日 10:00	上マーク 30° 3 M	NE 18~25K T 曇・小雨	27 (DSQ3)	1	順位 ペナルティ	スタート時の上下 乗艇会員数不足 1	TOP フィニッシュタイム 12:24'15" 所要時間 2:24'15" END フィニッシュタイム 13:31'25" 所要時間 3:31'25"	
第4レース オリンピック 約 24 M	34	6	28 (221)	28	14日 11:20	上マーク 165° 4.5M	S 12~18K T 晴	28 (DSQ1)	0	タイム ペナルティ	マークタッチ 1	TOP フィニッシュタイム 15:21'35" 所要時間 04:01'35" END フィニッシュタイム 16:58'53" 所要時間 5:38'53"	
第5レース シヨート 約 100 M	34	7	28 (208)	27	20日 14:20	S 熱海(時) 大島(時) 神子元島(時) 初島(反) 熱海 F	NE 15~20 ~6K T W~NW 20~35K T 曇	24 (DSQ2)	3	タイム ペナルティ 救済	乗艇会員数不足 1 レース報告書 } 遅刻提出 1 航跡図 } 遅刻提出 1	TOP 21日 フィニッシュタイム 05:03'09" 所要時間 14:43'09" END 21日 フィニッシュタイム 08:34'42" 所要時間 18:14'42"	ティスマスト 1 オンザロック 完洗 1 オンザロック 2



# ミキモトカップ熱海運営委員会報告

稲葉文則

観光地熱海の海に、多数のレース艇、ヨットマンが集まり、熱のこもった素晴らしいオフショアレースを見せていただいた。特にロングオフショアにおける、あの大荒れの低気圧の中、ストームジブ、トライスルで必死にゴールに向かって走ってくる艇を望遠鏡の内に発見した時の感動は、一生忘れることができないだろう。これこそ本当のオフショアレースであり、真のスポーツである。熱海市民を代表して参加のヨットマンに心よりお礼申し上げます。

## 〈泊地について〉

まだヨットハーバーもない熱海において、県当局にお願いし、未完成突堤を臨時ハーバーとして許可をとった。そこでこのようなレースを行うことは多少の無理があり、特に悪天候続きの今回、参加艇の皆様には、艇の安全に対し大変心配をおかけしましたことを厚くお詫び申し上げます。幸い、皆様と我々運営委員の協力により、物損事故がなかったこととお許しをいただきたいと思います。これを機会に当局側にこの窮状を訴え、一日も早く完全なヨットハーバー建設を働きかけていくのが我々の使命だと思ひ、それがまた観光地熱海の発展につながる事として、皆様のご協力をお願い申し上げます。

## 〈レース海面〉

今回は、風に恵まれ5レースをすべて行うことができたが、このような幸運はあまり続かないように思われる。元来、熱海沖は風がなく、微風海岸である。今回は微風対策およびレース運営をスムーズに行うため、固定ブイを5カ所ぐらい設置し、スタート用の本部艇アンカーとして使用すれば、余裕を持ってスタートラインが引けると思われる。レース海面の水深が深いので、本部艇のアンカー打ちが一番の難問である。地元としては、なるべく熱海市内より望見できる位置にレース海面をつくって欲しい。参加する選手も張りがあるだろう。

## 〈パーティー〉

第2レースで、リタイヤー艇続出のため、出席人員が少なくなり、熱海後楽園ホテルにお願いし、規模を縮小したが、なかなか盛り上がったよいパーティーとなった。以後のレースに活を入れるため、勇壮な熱海太鼓を地元の旅館組合の若旦那衆に友情出演として頼んだところ、快く引き受けてくれよいショーとなった。いつものパーティーと異なり、料理、飲み物も適当にあり、参加した選手も満足したと思われる。

13日は予定のレースが延期となり、その穴埋めのため、朝河氏の発案で急拠、砂浜でテントバーを開店し、買い過ぎた缶ビールの売り上げをねらった。焼そば、焼鳥もあり、楽しい企画であったが大荒れの第2レースの直後で、皆さん何かと忙しく、いまひとつの集まりで、投資額を回収するのが精いっぱいであった。繁盛したのは砂玉を使っての缶ビール落としで、1回500円で缶ビール6本をとったロバート・フライ氏のみ黒字で、カメラマンの添畑氏を筆頭に、他のお客様はレース委員会に多額?の寄付をしていただいた。

## 〈終りに〉

前回のレースは、全国よりの参加艇が少なく、やむなく「熱海オフショアチャンピオンシリーズ」と銘うって、13艇が集まって行った。

このシリーズレースが肥やしとなって、朝河氏の努力でミキモトがスポンサーとなり、今回は、全国オフショアレーサーの精鋭39艇が参加申し込みし、文字通り、全日本オフショアチャンピオンレースが行われたのである。厳しいプラクティスの結果、出場艇は、34艇となったが、公正なルールにのっとりた日本最高のシリーズレースをやろうという NORC レース委員会の執念の結果であり、それに微力ながら協力できた熱海運営委員会の我々も、レースが終わった今、大いに満足している次第である。次回は、全国よりもっと多数の精鋭に参加していただき、世界に認められるような国際的なシリーズに育てあげたいと思います。

小規模ながら充実していたパーティー





# ミキモトカップ・インスペクションレポート

## 安全関係インスペクション

安全委員長 長江博人

10月10日より熱海港をベースに開催されたミキモトカップ・アタミオールジャパン・オフショアチャンピオンシリーズに先立ち、10月6、7の両日インスペクションを計測、安全のふたつの委員会が実施しました。まず安全関係のインスペクションの結果をレポートします。

### 1. インスペクション実施項目について

インスペクションはORCのスペシャルレギュレーションとNORCのスペシャルレギュレーションの中からいくつかの項目をピックアップして行いました。本来であれば、すべての項目をチェックするのが最も良い方法ですが、時間的な制約等のため、最も基本的と思われる項目を選びました。項目数は全部で48項目あり、これを4人の安全検査員が分担してインスペクションを行いました。

### 2. インスペクションの結果について

インスペクションが1回でOKとなったのは〈トーゴⅧ〉ただ一艇のみで、残りの艇は何らかの不備な点があり、再検査を行いました。あらためて参加艇の安全規則への意識の欠如を思い知らされました。

以下に不備であった点のうち、特に目立って多かった項目、また特に問題があると思われる項目を記しますので今後の参考にしていただければ幸いです。

① O. R. C. スペシャルレギュレーション (以下 O. R. C. と略) 6.53……この項目は艇内の重量物は転覆の場合にも動かないように固定されていなければならないという内容ですが、特にストープがそのような取り付けになっていない艇が目立ちました。

② O. R. C. 6.62……これはライフラインの高さに関する項目ですが、大半の艇が規定の高さ(60cm)以下でした。またオープントランサム艇の開口部の高さが56cmを超えている艇も見うけられました。これは艇の設計、建造にかかわる問題ですので関係者の猛省を促したい。

③ O. R. C. 7.53……1983年度からルールに入った項目で、非常用の9l以上の水をつまなければならないという内容ですが、このルールを良く知らない艇が目立ちました。通常の飲料水とは全く別の非常用の水を持ちなさいというのですから、もしその水を使うような時は、事故報告書を提出しなければならないような非常事態が起こった時と考えるべきです。このことが全く理解されず、ただポリタンクがありますというだけ

の艇が大半でした。

④ O. R. C. 10.31……舵軸頭に取り付けることのできる予備ティラーを持たなければならないという内容ですが、舵軸頭に取り付けるための金物および固定ボルトのついていないティラーしか持っていない艇がほとんどでした。各艇とも、この点をもう一度チェックしてみてください。

⑤ O. R. C. 11.41……ライフラフトに関する項目ですが、これに関しては、④期限切れのもの、⑥艇内に置くには重量オーバー(40kg)しているもの、メーカーの証明書がないもの等の不備が目立ちました。特に有効期限切れのものに関しては不注意ただけでは済まされない問題ですので今後十分に注意されるよう望みます。

### 〈感想〉

インスペクションを終えて得た印象は、このミキモトカップは、その名の通り全日本レベルの艇が参加したレガッタであったはずなのに、安全インスペクションに関しては残念ながら全日本レベルとはいい難かったと思います。不備であった点は、ルールの理解が間違っていたという内容ではなく、ルールを知らなかったとか、ルールは知っていたが注意してなかったという非常にお粗末な内容がほとんどでした。来年度は決してこのようなことはないよう各オーナーはクルーに対し安全ルールの理解を深めるよう指導されることを強く願ってやみません。

## 計測関係インスペクション

計測委員長 林賢之輔

### 1. インспекター

計測委員 林賢之輔

松崎孝男

IOR メジャー 伊藤静美

花川幸一郎

田中龍雄

飯塚功二

アシスタント 〈フジⅢ世〉 2名

〈コーストガード〉 3名

〈ガメラ〉 2名

計13名

### 2. レーティング証書

参加申し込み締切りまでに証書が届いていなかった艇があった。(証書発行が遅れた艇を除く)また、証



書にインベントリー・リスト（搭載物件目録）がついていない艇がかなりあった。これは、証書の一部であるという認識が不足していることを表わしている。

### 3. インベントリー・リスト

艇内で重量物の位置と照合し、ステッカーを貼付した。今後、このステッカーはすべての艇に適用する。（ステッカーの材質等、検討の余地あり）おおむね良好であったが、1艇のみ、リスト未出得ということが判明した。計測状態をセットし、リストを作成しようと試みたが断念し、出場を取り消した。

### 4. リグ関係

マストステップ、カラー、J寸法は、おおむね良好。ブラックバンドがペイント（テープではなく）されていない艇、8艇、レッドバンドのない艇(BAL>0.150)が見受けられた。

テンションメーター（スターン等）の遊びがリミット（5mm）に近い艇、1艇があった。

### 5. セール

34艇で約160枚のセールを扱い、IOR スタンプを押したものの130枚。このうち約60%が新しいセールであった。証書記載のデータと異なるデータ（オーバーしている）セールを持っていた艇、5艇、パテンオーバーの艇、3艇、セールがインスペクションに間に合わなかった艇、4艇、計測時のミスと思われる艇、1艇、等があった。

'83年3月以後に作られたセールで、メイン、スピン、LPGが1.3Jを超えるジブには、IOR スタンプが必要である。'85年からは、このスタンプのないセールはIOR レースに使うことができなくなる。

### 〈感想〉

1. 事前の交通整理ができなかったため、定められた時間内に終了するかどうか、常に追われるような感じであった。

実際には、予定外の有難い助人（アシスタントの皆さん）が現れたこともあって、わずかながら余裕が生じた。

将来とも、インスペクションの事前交通整理ができるとは考えられない。ひたすら人海戦術を用いるほかはない。

2. インスペクションを受ける側としても待ち時間があり、無駄な時間が費されることになるが、これもやむを得ない。

インスペクションの立会人は、ルールに精通していることが望ましく、責任のある判断を下すことのできる人でなくてはならない。なぜなら、時間的にルールを説明している余裕がないからである。

3. 計測されていない新しいセールを多数扱ったが、これらは、本来「確認計測」を受けるべきセールであり、インスペクション時に持ち込まれた場合でも、確認計測扱いとして、計測料金を徴収すべきである。

4. 船体に関するデータのチェックは行わなかった。これを実施することは、時間、費用ともかかるし、フリーボードのチェックを含むなんらかの方法を考案して実施したいと思う。（喫水マークの貼付等）

5. ディスマスト、セール破損した艇がある場合、修理、新調したもののデータ確認が必要であり、公認のIOR メジャーがシリーズレース中、常駐することが望ましい。国際イベントであれば当然だと思われる。国内レースの場合は、なかなか困難なことである。

今回は、レース参加者にIOR メジャーがいたことおよび後日、IOR メジャーによる確認または再計測を受けることを前提にした上で、計測経験者で帆走委員長の立場にある武市俊さんに委任した。

6. 計測委員会は警察ではない

ルール違反に目を見張っているわけではない。ルールを守る義務と責任は船主にあることを確認して欲しい。たとえば、証書の記入事項が間違っ発行された場合でも（なるべくこのようなことが起こらないようにチェックしているが、チェックもれは必ず起こる）、最終的にそれを受け取り、内容を理解し、署名するのは船主であり、そこから責任が生じる。もちろん委員会では、間違いを指摘されれば、修正して再発行しており、一部の熱心な船主からはご指摘をいただいている。修正するにしても時間がかかることは自明の理であり、あらかじめ、よくよく自艇のレーティング証書（インベントリーリストを含む）を眺めていただきたい。

## 第2回日本海横断

### ヨットレースのお知らせ

#### 開催趣旨

本年7月1日ナホトカと小樽間で行われた第1回日本海横断ヨットレースは参加艇13艇(うちソ連艇2艇)で競われましたが、参加各位ならびに関係団体の皆様のご理解とご協力によって成功裡に終えることができました。

レース終了後、ソ連側からこのレースをソ連と日本側との国際レースとして定着させ、今後ともながく続けていきたいこと、さしあたって来年は北海道スタート、ナホトカフィニッシュのレースを行いたい旨の申し入れがあり、私どもも事情のゆるすかぎりこれに対応したいと回答しました。



その後私どもは、関係者とも協議を重ね、更に本理事会にも計った結果、なんとか開催の目途もついたので引き続き明年も実施することで意見の一致をみました。早速その旨沿海州対外スポーツ委員会に連絡し、NORCとしても実行委員会を設け具体的な協議を進めることになりました。

今年のレースは、ソ連艇〈ヴェテェル〉の完全優勝で終わりました。そしてレースを通じて私どもはそれまでよく事情がわからなかったソ連沿海州にも多数のヨットがあり、素晴らしく練度の高いヨットマンが多数いることもわかりました。

第1回レースでは日本は多分に親善レースの趣で臨みました。それはそれで今後とも大いに大切なことでありますが、これからはこの日本海横断ヨットレースは、本格的な外洋ヨットレースとして日ごろの修練を存分に競い合う場になっていくこととおもいます。そしてそれが日本海側における本格的な国際レースとして定着していくためのひとつの鍵となることでしよう。

現在日ソ間の国際環境はかならずしも良好とはいえませんが、しかし日本海という共通の海に生き、海を愛する日ソのヨットマンたちが、この海を舞台に果敢にくり広げるヨットレースは、これをみる人々に深い感

銘を与えることになるでしょう。日本海横断ヨットレースが今後とも永く続けられ、これがヨットマンの間だけでなく、両国の平和と友好の礎になることを希望しています。

本レースに皆様の積極的なご参加、ご協力を心から期待しています。

レースの概要

主催 ソ連沿海州・(北海道予定)  
 運営 (社)日本外洋帆走協会北海道支部  
 協力・協賛 朝日新聞社・北の誉酒造株式会社  
 株式会社電通  
 コース 北海道(江差)→ナホトカ  
 スタート 1985年8月10日  
 距離 約400マイル  
 所要日数 4~5日  
 参加資格 IORの有効なレーティングを所有しているか、ソ連スポーツ委員会、およびNORCが認める艇  
 申込締切 1985年4月30日  
 問い合わせ先 札幌市白石区菊水4条2丁目  
 アルファイオン健康センター株式会社  
 猿渡 肇

1984年 本部・関東支部レース後期成績一覧表

レース名	第29回 神子元島レース	ミキモトカップ アタミ・オールジャパン オブショアシリーズ'84	第22回 小網代カップレース
ファースト ホーム賞	暖流杯 ROCINANTE		
総合賞	神子元島杯 NORC神子元トロフィー YUKIKAZE V	ミキモトカップ 熱海市長杯 ZERO	小網代カップ RODEM V
グループ賞	Aグループ インデペンデンスカップ YUKIKAZE V  Bグループ ジュエイカップ 概当なし	各レース別優勝杯 第1レース 熱海市観光協会会長杯 SHINKIRO 第2レース 熱海後楽園杯 ZERO 第3レース 熱海商工会議所杯 YUKIKAZE V 第4レース 熱海温泉旅館組合会長杯 ZERO II 第5レース 舵杯 WAVE DANCER	チーム対抗優勝 S & Bカップ { KO TERU TERU ENDSVILLE WILL
クラス賞	I ①ROCINANTE  II ①YUKIKAZE V  III ①CRIMSON  IV ①BLUE NOTE II	I~II ①ZERO ④WAVE DANCER ②ZERO II ⑤SEIHAKO ③ROCINANTE ⑥GAMERA III ①SHINKIRO ②VANGUARD ③ASAMA IV ①KAGERO ②CAVOK II ③ENDSVILLE	I~II ①ORIHIME ②ZERO III ①SEA HAIL IV ①HAKUGEI ②COASTGUARD V~VI ①RODEM V ②RIPPLE II ③SYLPHIDES III ④KELONIA



# 東海フェスティバル

船舶振興会補助事業

## 東海フェスティバルを 終えて

総括委員長 鈴木幹夫

当支部、最多の参加者をもって催された東海フェスティバルは、無事、盛大に終了できました。

今回で当フェスティバルも衣浦湾、半田港内での催しは4回目になります。過去、数年は三河湾・東幡豆の日産マリナー前にて、その前は伊良湖港内にて数回行っていましたが、やはりちょうど中間に位置する地域性もありますが、それ以上の成果としては、重要港湾内および各官公庁舎の集まっている半田港中央ふ頭前での大々的な催しは吾々のヨット活動を一般市民の方々に、より一層の理解と協力を得るにはたいへん有意義なことと思います。

特に今回の特筆としては、保安署との意見交換が前向きな方向にあることがあげられます。次回には日程等も保安署との打ち合わせを密にし、これまでにない機動的・実地的な安全訓練が行われるメドを得ました。反省点としては、各フリートの未会員艇にシブアナ案内を発送すると同時に、フリートキャプテンの絶大な協力をもって参加者を倍増し、今後のNORC会員の強化をねらって行けたらと感じています。

## 安全訓練報告

安全委員長 沓名洋一

東海支部恒例の安全訓練に、今年は新たにナビゲーターコンテストを追加しました。9月15日午後5時から40分間、半田港運ビル3Fで各艇の代表者35名にペーパーテストで頭を使っていただきました。

前もっての宣伝不足からかどうかは分かりませんが、皆んな真剣な表情で大奮闘の様子でした。

5時40分にテストを打ち切り、安全委員で採点集計し、6時30分からの前夜祭パーティーで成績発表および表彰を行いました。栄光の'84 Best Navigatorの特



製帽子を東海テレビの美人アナウンサー山寺嬢に冠せられたのは、〈ナルミ〉の菅沼樹美氏でした。副賞として玉屋の航海ポケコン NC-77も獲得されました。また次の6名の方々には'84 Good Navigator 帽子が授与されました。〈エピキュリアン〉山口俊三氏、〈ナチ〉原越百氏、〈ニューギニア〉小玉秀男氏、〈1/4〉石田忠彦氏、〈ナルミ-6〉竹内靖氏、〈AYA III〉中根彰紀氏。(山口氏には副賞玉屋バロメーターも)

テストの内容は、航法、法令、ロープワーク、気象、海象、工学など広範囲にわたり、77点満点で、最高は63点、平均38点でした。テストの末尾のアンケートには、83%の人が「むづかしい」と答え、74%の人が「今後に行った方がよい」と答えられました。

全員の正解があった問題が1問だけありました。ロープ結索の「もやい結び」です。さすが……。

海で特製帽子を見かけたら、その中身に敬意を表してあげてください。また、栄光の帽子をつけられる方は、さらにその中身に磨きをかけていただきますようお願い致します。

翌9月16日午前9時30分から10時30分まで、衣浦海上保安署の指導により、信号焰火類の使用の実技指導、消火器による消火訓練、えい航索発射銃を使っている訓練指導を、衣浦港務所前の岸壁で間近に受けることができました。

10時30分から11時30分までは、半田消防署の救急隊の指導により、人工呼吸法、心臓マッサージ法の説明と、訓練人形を使って実際に行うことができました。







両方とも本番では使わないことがよいのですが、いざというときの備えにぜひ身につけておきたいものです。参加者約200名も真剣に取り組んでもらえました。

最後にこの安全訓練のご指導をいただいた衣浦海上保安署、半田消防署、賞品提供の(株)タマヤテクニクス、信号焰火提供の国際化工、名港海事、コンテスト問題作成協力のパールマリーナ本田吾平氏、その他安全委員始め多くの方々のご協力によって、安全訓練の実施ができました。誌上を借りてお礼申し上げます。

## 前夜祭報告

海事普及委員長 森 章

鳥羽パールレースを終えて一息ついておりますと、すぐ常任委員会が召集され、9月に開催される東海フェスティバルの準備委員会が結成されました。

私にとりましては、今年、海事普及委員長の大役をお引き受けして、最大のイベントでもあり、心の準備もなく、いささか緊張いたしました。

その後間もなく第1回準備委員会が開かれ、総括委員長の鈴木幹夫さんより、東海フェスティバルの運営方法がまとめられ、前夜祭・安全訓練・体験乗船・合同レースの4本立てで行くとの分担指示がありました。

私の担当は前夜祭ですが、準備委員会の若干のスタッフを混じえ、その企画について何度も打ち合わせ会をもち、フレッシュなメンバーの話し合いでスムーズにまとめられていきました。最終打ち合わせは、地



元半田市関係各所より協力態勢完了の報告と合わせて、各担当長より実施要項を持ち寄り、準備万端で当日に望み、後は好天気を待つだけとなりました。

昨年、1昨年は、野外でのバーベキューパーティーがあいにくの雨で実行できず、今年こそはと神に祈る気持でしたが、天気図を見ると、また今年も雲行きがかんばしくありません。

9月15日当日、午前中から小雨が降り出した中で、午後1時、会場へ集合しました。「また今年も雨ですね」と残念そうな鈴木総括委員長の小声！午後3時には、野外パーティーを断念し、急拠半田港運(株)の立派な3階ホールをお借りすることができました。次第に集まったスタッフの応援を得て、会場設営、料理等、着々と進められました。開始時には、雨は上がり200名ほどの参加者が集い、半田市長、保安署、来賓の方々のご支援と前向きなごあいさつをいただきました。ようやく暖まった雰囲気の中で、次から次へとゲームに夢中になりました。中でも、フリート対抗綱引き大会は大歓声、大爆笑！あつという間に2時間経過し、参加者は心残りの気持で岸壁に舳われたヨットに散って行きました。

お陰様で、今年も盛大に前夜祭が終了できましたが、この行事にご協力を頂きましたトヨタ自動車(株)、地元半田市民の皆さん、たくさんのスタッフそして最後まで会場整理のお手伝いをして下さった半田港運(株)職員、青田JCの皆さんには、誌面をお借りして、心からお礼申し上げます。

翌日は地元半田市の子供達のにぎやかな声で朝を迎え、衣浦保安署、半田消防署のご指導により安全訓練が実施されました。

いよいよ、地元子供達の体験乗船を兼ねた合同レースの準備が始まり、配艇された各ヨットに子供達は次々と乗船して行きました。嬉しさのあまり、バッグを忘れてあわてて乗り込んだ子供達の後ろ姿を見ながらホッとした気持で離岸して行くヨットを見送り、半田市を離れました。

## ホストマリーナを代表して

衣浦武豊フリートキャプテン 草野貞臣

毎年恒例になりました東海フェスティバルは、今年も残念ながら前夜祭を雨に見まわれる結果となりましたが、パーティーでの綱引き等は各フリートの皆様の結束が伺われ、大変和やかな雰囲気でした。たくさんのバーベキューや飲みもの等も満足できるものでした。私も前年までのフェスティバルにはただ参加していただけで、何も分かりませんでしたが、こうしたパーティーの料理の準備やお膳立てを今回初めてKYCのフリートキャプテンとして経験を致しましたが、こうした行事を行う度ごとにスタッフの苦勞は、やはり計り知れないものがあります。スタッフの皆さん、実



ごくろうさまでした！

また、あくる日のフェスティバル当日は、幸いにも好天に恵まれ、安全訓練、体験乗船を兼ねてのヨットレース等々、大変有意義なものであったと思います。さらには、この東海フェスティバルが我々ヨット仲間だけのものではなく、広く一般の人々にも楽しんでもらえるようなものであれば、ベターだと思ったのはひとり私だけの思いでしょうか？ 今後も、参加した者すべてが楽しめる東海フェスティバルとして盛り上げてゆきたいと痛感した次第であります。

## 東海フェスティバル 合同レース

スタート時刻1300に号砲がなるが、風がないために10数艇リコールしたので、全艇リコールとした。次のスタートは15分後になる。1315きれいに38艇がスタートラインを横切っていく。第1マーク(矢作ブイ)を目指してクローズホールドで向かう。軽風のために小型艇がスルスルと滑っていく。第1マークは、〈フロ

### 第9回東海フェスティバル合同レース成績表

59年9月16日

クラス	セーラーNO	艇名	T. C. F	着須	所要時間	修正時間	クラス順位	総合
A	3240	八洲	0.8474	9	6859	5812.3166	7	25
	2558	VIND 7	0.8327	2	6117	5093.6259	1	8
	2312	NACHI VIII	0.8301	18	7230	6001.6230	10	30
	2210	CARERRA	0.8248	14	7158	5903.9184	9	28
	225	EPICUREAN	0.8041	6	6460	5194.4860	2	10
	2410	CORSAIR III	0.7910	16	7170	5671.4700	6	22
	2477	朝鳥	0.7863	21	7499	5896.4637	8	27
	2339	丸玉丸	0.7844	11	6973	5469.6212	4	16
	3121	桃太郎	0.7600	13	7157	5439.3200	3	14
	3256	AYA II	0.7406	19	7450	5517.4700	5	17
	2197	きんとーうん III	0.7470			D. N. F		
B	3037	MEG V	0.7385	23	7558	5581.5830	11	19
	3125	FLAWLESS	0.7385	1	5820	4298.0700	1	1
	0210	QUERIDA III	0.7375	8	6842	5045.9750	7	7
	3225	NARUMI VI	0.7375	12	7050	5199.3750	8	11
	3022	長良	0.7258	15	7164	5199.6312	9	12
	3203	JUST V	0.7354	7	6725	4945.5650	5	5
	3255	SUPER LUCY	0.7312	4	6380	4665.0560	4	4
	2600	NOBODY	0.7301	17	7222	5272.7822	10	13
	3563	TOKAI '85	0.7183	3	6370	4575.5710	2	2
	3142	LAPINE	0.7290	10	6919	5043.9510	6	6
	2666	BOOMERANG III	0.7183	5	6382	4584.1906	3	3
	2255	BYBLOS III	0.7540	25	7884	5944.5360	4	29
	2921	MOSSY-TIE	0.7479	24	7814	5844.0906	3	26
C	2557	GEMINI V	0.7488	22	7518	5599.4064	1	20
	3388	SONG BIRD	0.7448			D. N. F		
	3012	VENUS III	0.7343	30	8521	6256.9703	7	33
	1190	HELIOS V	0.7290	33	8568	6246.0720	6	32
	1848	ニューギニア II	0.7215	32	8562	6176.7615	5	31
		TALOHA	0.7161			D. N. F		
	1929	三銃士	0.7128	34	9315	6639.7320	8	34
		SOPHIA II	0.7072	26	7946	5619.4112	2	21
D	2080	フジ III	0.6901	29	8366	5773.3766	5	24
	1888	YOSHICO III	0.6878	20	7460	5130.9880	1	9
	2781	エスカルゴ	0.6783	28	8139	5520.6837	3	18
	24	クォーター・デッキ	0.6723	31	8522	5729.3406	4	23
		K & K	0.6600			D. N. F		
	73	TRIDENT	0.6780	27	8048	5456.5400	2	15





レス)、〈ピンド〉、J-24の〈トーカイ〉、〈ブーメラン〉などがよく走り、回航していく。あと続々と回航していく。第2マーク(打設ブイ)はアビームなので全艇色とりどりのスピンを張る。第2マークもほぼ第1マークの順位で回航してランニングとなる。

スピードにのった〈フローレス〉が、1452分にそのままフィニッシュラインを横切りファーストホーム。このごろのハーフは早いなあ〜と一同感心していると、〈ピンド〉が次にフィニッシュ。続いて〈トーカイ〉、〈スーパールーシー〉、〈ブーメラン〉が大型艇をしりめにほとんど同時にフィニッシュする。J-24も早いと感心してしまう。各艇続々とフィニッシュラインを横切る。タイムリミットがトップ艇フィニッシュ後1時間ということで、3艇を残し、フィニッシュラインを閉じた。コミッティーボートの一同は、もう少し風が吹けば全艇フィニッシュできたのに、と残念ながら帰路についた。

## 子供達体験乗船感想文

村瀬全紀

ぼくは、はじめてヨットにのったのでとてもうれいす。それに、ヨットの上で、ごはんもたべて、もう最高です。

海を見てたら、魚が飛んでたのでぼくは、飛びうおかと思いました。でも、ボラでした。

目的地に着いて、昼ごはんを食べて、ぼくは、いまでもヨットにのってふわふわしているきもちです。

大場寛子

9月16日にヨットにのりました。グループは4人でした。

さいしょエンジンをかけて走りました。私は、ヨットはこんなにはやいとは思いませんでした。まもなくすると、ヨットのきょうそうが始まりました。もちろんエンジンはかけません。

きょうそうのとちゅうにカレーライスを食べました。大人の味だったのでからかったです。

とちゅうねむくなる時もありました。でもがんばっ

てさいごまでおきていました。

ついにゴールにつきました。私たちは3位でした。とてもうれしかったです。

ぶじに帰れてよかったなあと思います。

榑原功二

ぼくは、はじめてヨットに乗った。

ヨットにのっているときは、ありのような虫がすごくいっぱいですごくかゆかった。

ヨットの上はすごくすずしくきもちがよかった。今日風がなかったのであまりスピードが出ず、うごけなくてじゅんいがさがったところもあった。と中で大きな船を見た。

海を見るとなみのあるところとないところがくつきりわかれていたのでびっくりした。

体験乗船にさんかしてよかったと思った。

新美真美

9月16日、この日わたしは初めてヨットに乗りました。いっしょに行った子といっしょにヨットに乗せてもらいました。始めのうちは、しゃべったり、けしきを見たりしていて大変楽しかったけれど、レースが始まっても、風が出なくてヨットが思うように走らないのでたいくつになってきました。自動車や、飛行機は、ガソリンや、電気でも動くけれど、ヨットは自然の風で動くので、風がないとたいへんだと思いました。

来年は、船の上でつりもしたいです。ありがとうございました。

## 第4回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	幡豆	スーパールーシー	70 $\frac{1}{2}$	167
		ナルミ6長良	44	
2	碧南	ホライズン5	81 $\frac{1}{2}$	151 $\frac{1}{2}$
		ノーボディアヤ3	52 18 $\frac{1}{2}$	
3	津	フローレス	53	111 $\frac{1}{2}$
		ラビエヌ	58 $\frac{1}{2}$	
4	衣浦武豊	桃太郎	45 $\frac{1}{2}$	105 $\frac{1}{2}$
		丸玉丸ナチ8	41 19	
5	三河湾	トモエリカ	69	69
6	衣浦富貴	コルセア3	43 $\frac{1}{2}$	65
		メグ5	21 $\frac{1}{2}$	
7	鬼崎	ケリタ	47	47
8	五ヶ所	ピンド7	38 $\frac{1}{2}$	45 $\frac{1}{2}$
		朝鳥	6 $\frac{1}{2}$	







## ニュー〈摩利支天〉建造始まる

噂が噂を呼び続けていた、世界初のオールチタニウムによるセーリングボート、ニュー〈摩利支天〉が、いよいよ机上の段階から離れ次のステップに移った。

11月6日、ニュー〈摩利支天〉のデザインを担当する、ネルソンアンドマレックのパートナー、ブルース・ネルソンが来日、ハルデッキを製造する東邦チタニウム茅ヶ崎工場を訪問、現場のエンジニアと最後のツメを終えた。その結果、11月中旬に着工、2月いっばいで完成させる工程ラインが正式に設定されたのである。

オーナーサイドおよびデザイナーによるニュー〈摩利支天〉のプロフィールは次のとおり。

武田勝彦オーナーは、——今までのレース経験から、特に3年続けて海外のレースシーンを眺めて、様々なことを学んだ。IORのグランプリレーサーは、常にクルーを酷使し、その消耗と引き換えにしなければ走らない、ということが分かったのもそのひとつである。同時に世界にはグランプリレーサー以外にひと味違った個性を持つ艇が多く、レースにも立派な成績を残していることも知った。〈J・J・フラッシュ〉(ダビットソン50)やビル・リーの一連のULDBなどがそれだ。これらはIOR指向の艇に比べてだいぶレーティングが高いけれども、それに見合うに近いスピードを備え、しかもハンドリングはきわめて素直なように感じられた。それほど不安にさいなまされることなく楽しく乗るにはこちらのほうのタイプだ、とその気持ちが固まったのが二代目〈摩利支天〉への動機である。そして、どうせやるからには、憧れのマキシにときには食い付ける走りをおいと思ひ、この大きさになった。

チタンに関しては、前の艇のラダーシャフトを東邦チタニウムでつくり、結果は素晴らしく、その後、先方の関係者との間で生まれた、「いずれはオールチタンで」という冗談が、いつのまにか本気になって進んでしまったに過ぎず、のっけから奇をてらった意図はない。今でもまさか夢ではという気持ちが残り、意欲的な東邦チタニウムの関係者にすべておまかせしている——と語った。

アメリカ西海岸サンディエゴにオフィスをかまえるネルソンアンドマレックは、目下売り出し中の新進デザイナーであり、ニュー〈摩利支天〉のラインの母体である〈ストライダー〉(ネルソンマレック51)が、先日のサンフランシスコでのビッグボートレースで、幾つかのマキシを押え総合2位を得るなど、着実な実



向かって左からプロジェクトチームのマネージャー羽柴宏次氏、ブルース・ネルソン氏、武田勝彦オーナー。右側は東邦チタニウムの技術陣。(撮影：添畑薫)

績をあげている。特に今回来日したブルース・ネルソンは、デニス・コナーから、新たな12メートルチャレンジャーのデザイングループのひとりにノミネートされるという、すでに新進の枠から抜け出しメジャー入りを果たしている感が強い。

そのブルース・ネルソンは、——オフショアレーサーに対するコンセプトとして、コントロールが危うくなるほどにビームの張ってきたIORのラインに、いわゆるULDBの持つメリットを加え、その改善を図るところに自己主張を持っている。これはおおむね成功してきた。ミスタータケダの思想は、こちらが考える方向とまさに合致して、デザインを依頼されて大変喜しく思った。ダウンウインド専用のキールとオールパース向けのキールを用意したいというアイデアもユニークでぜひ実現させたい。ハルのマテリアルはチタンを使うときいて、最初はびっくり、ラインが正しく出せるのか、その加工の点ではまだ時機尚早と感じたが、東邦チタニウムが素晴らしい技術を持っていることを知り、またもやびっくりした。今はこのエポックメイキングにタッチできたことを感謝している。ハルは比類がないほど硬く仕上げるはずで、軽量化のメリットよりもこちらのほうのメリットにまずは期待したい。強風時のパフォーマンスは従来のデータを超えるところにまで達すると思う、などなど——と告げた。

また東邦チタニウムサイドのエンジニア、芦浦保之、青木幹夫、小泉晴彦、前田保雄各氏等は、——当社の一次製品は世界でトップの品質と評価され、アメリカのGE、プラットアンドホイットニーなどへ輸出、

スペースシャトル、人工衛星、原子力発電、ジェットエンジンなどの主要パーツを担っている。その他二次製品のための加工技術にしても、なかでも1mm以上の極薄板を溶接する技術は世界に類を見ない。今回は、初めて経験する領域だが、それだけに、特に優雅な三次曲線を正確に表さなければならないというところが刺激的で、担当する全員がかえって燃えている。

これをきっかけに当社の今まで持ち得なかったルートでのイメージがアピール可能でもあり、十分に満足いただけるものをつくりあげたい。その自信はもちろんある——とのことだった。

なお、オーナーサイドのマネージメントはウルマーセイルの羽柴宏次氏が担当しており、同氏と東邦チタニュームは今後共同してプレジャーボートのハル建造のノウハウをプールすることとなった。早くも引き合

いが出て、ニュー〈摩利支天〉のあとは40フィートの大型パワーボートにチャレンジするという。

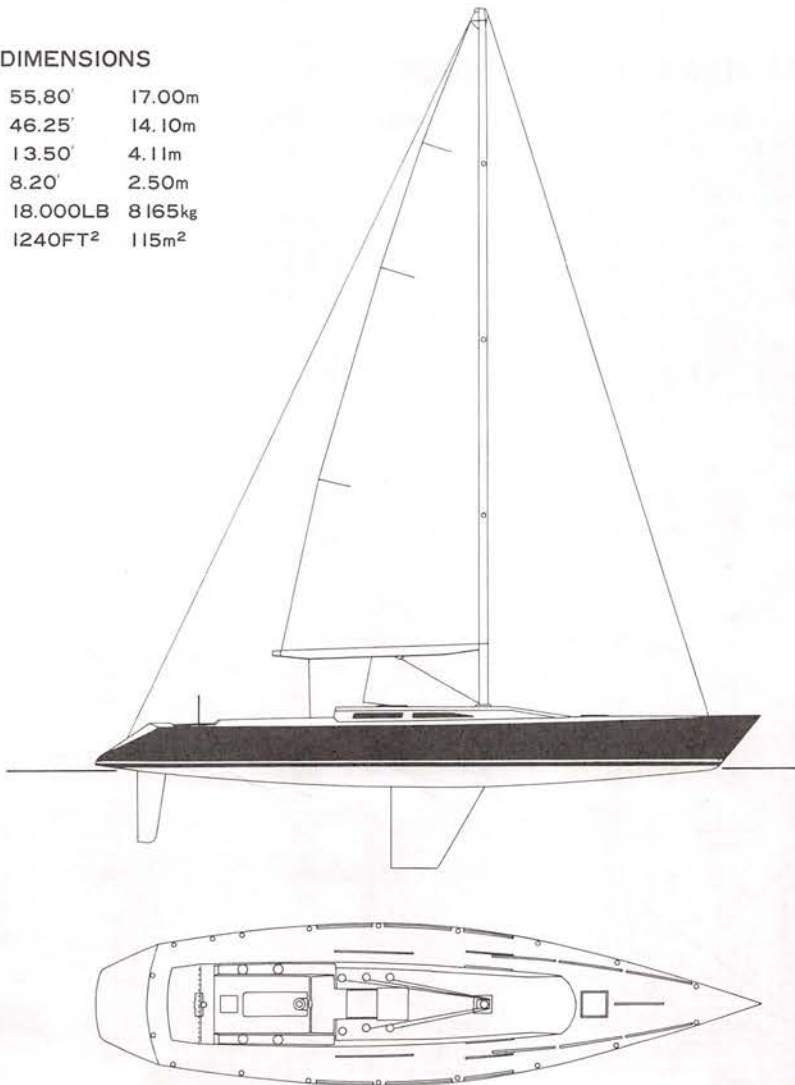
ニュー〈摩利支天〉への視線は、国内だけでは留まらず海外からも寄せられ、あちらの専門誌からの問い合わせも続き、アクションフォトの添畑薫氏とオーシャンライフの大野晴一郎氏がそのフォローに専任するという、前例を見ないハプニングも起きている。おそらくニュー〈摩利支天〉の建造過程は海外の専門誌にも数多く報道されよう。

オールチタンによるニュー〈摩利支天〉は、関係者の夢の具象化というニュアンスをはるかに超え、今や全世界の関心を集めるプロジェクトになりつつある。オフショア誌上でも逐次レポートしたい。

(取材/文 服部一良)

PRINCIPAL DIMENSIONS

L.O.A	55.80'	17.00m
L.DWL	46.25'	14.10m
BEAM	13.50'	4.11m
DRAFT	8.20'	2.50m
DISPLACEMENT	18,000LB	8,165kg
SAIL AREA	1240FT <sup>2</sup>	115m <sup>2</sup>





# 帆船<日本丸>の総帆展帆の協力お願い

NORC横浜フリートキャプテン 藤森紀明

この度、下記の如く(財)帆船日本丸記念財団、会長・上野豊氏より、帆船<日本丸>総帆展帆の協力依頼がまいりました。

横浜市では、建造以来54年の歴史を世界の海に君臨し、輝かしい功績を残し“海の貴婦人”として、日本人の海洋へのロマンをかきたてた帆船日本丸の払い下げを受け、記念財団が設立されました。この記念財団では、日本丸の保存、公開および青少年の錬成等の事業が計画されており、この中で、帆船<日本丸>の総帆展帆が行われます。

私たちヨットマンが、この総帆展帆にどこまで協力

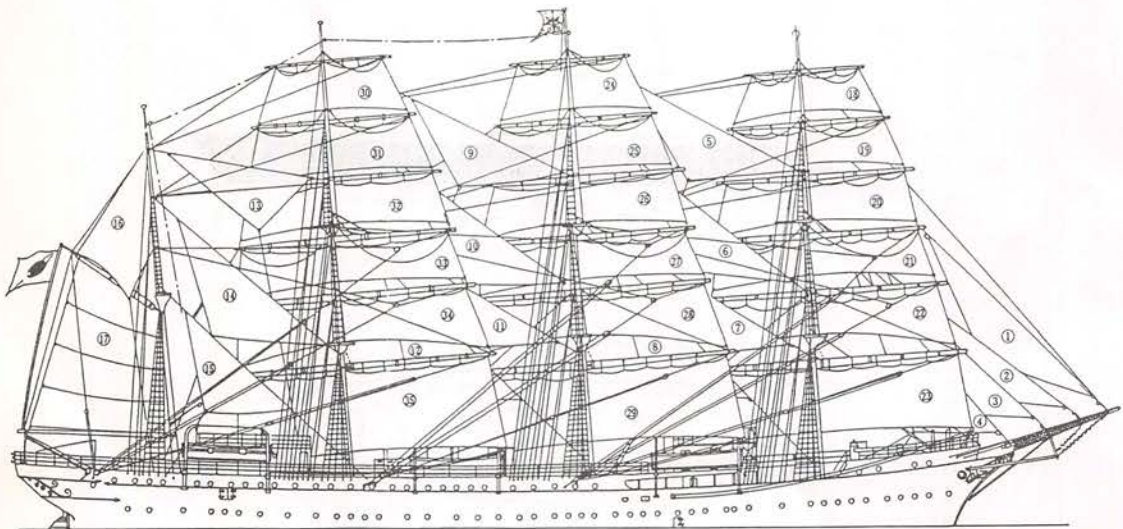
できるかは全く想像が付きませんが、セール展開の経験のある私たちが、この事業に協力できることは、素晴らしいことだと思います。元帆船<日本丸>の船長・戸荻清氏始め、7、8名の船泊訓練所教官経験者により、総帆展帆の練習および指導が行われてゆき、世界の七つの海を航海し、訓練されてきた練習生のそのままの体験ができることと思います。

我こそはと思われるヨットマンは、下記の要項にてお申し込みいただきたいと思います。また、各艇ごとに申し込みをし、練習および総帆展帆のできる日に、各艇ごとにクルーともども参加されたら良いと思いま

## 帆 (SAILS) <日本丸>・<海王丸>の帆装

- <縦帆>
- ① フライング・ジブ
  - ② アウター・ジブ
  - ③ インナー・ジブ
  - ④ フォア・トップマスト・ステースル
  - ⑤ メーン・ローヤル・ステースル
  - ⑥ メーン・ゲルン・ステースル
  - ⑦ メーン・ミドル・ステースル
  - ⑧ メーン・トップマスト・ステースル
  - ⑨ ミズン・ローヤル・ステースル
  - ⑩ ミズン・ゲルン・ステースル
  - ⑪ ミズン・ミドル・ステースル
  - ⑫ ミズン・トップマスト・ステースル
  - ⑬ ジガー・ゲルン・ステースル
  - ⑭ ジガー・トップマスト・ステースル
  - ⑮ ジガー・ステースル
  - ⑯ ガフ・トップスル
  - ⑰ スパンカー

- <横帆>
- ⑱ フォア・ローヤル
  - ⑲ フォア・アッパー・ゲルンスル
  - ⑳ フォア・ロー・ゲルンスル
  - ㉑ フォア・アッパー・トップスル
  - ㉒ フォア・ロー・トップスル
  - ㉓ フォースル (フォア・コース)
  - ㉔ メーン・ローヤル
  - ㉕ メーン・アッパー・ゲルンスル
  - ㉖ メーン・ロー・ゲルンスル
  - ㉗ メーン・アッパー・トップスル
  - ㉘ メーン・ロー・トップスル
  - ㉙ メーンズル (メーン・コース)
  - ㉚ ミズン・ローヤル
  - ㉛ ミズン・アッパー・ゲルンスル
  - ㉜ ミズン・ロー・ゲルンスル
  - ㉝ ミズン・アッパー・トップスル
  - ㉞ ミズン・ロー・トップスル
  - ㉟ クロジャッキ (ミズン・コース)



す。横浜近郊のNORC 関東支部の会員艇の皆様のご協力をお願い申し上げます。

また、帆船〈日本丸〉の係留されるMM21計画のドックパークの完成図には、ハーバー施設の計画等があるようですが、国際港横浜として、諸外国より横浜を訪問するヨットも数多く、現在これらのヨットを受け入れる泊地すらない横浜の状態であり、ヨット関係者として、国際港横浜としてのこの現状に苦慮しております。

横浜フリートとしては、帆船日本丸の係留されるこのドックパーク内に、諸外国より来浜するヨットマンの受け入れ施設として、ハーバー施設の建設の促進を行ってゆき、横浜どんたく等の海上フェスティバルの開催施設とし、ヨットにて〈日本丸〉の総帆展帆の協力に行けるよう要請してゆきたいと思っております。

これらの事業推進にも、合わせてご協力をお願い申し上げます。

## 帆船〈日本丸〉の総帆展帆要員 予備登録について

(財)帆船〈日本丸〉記念財団会長 上野 豊

海国日本の船員養成に輝かしい功績を残した練習帆船〈日本丸〉は、去る9月17日横浜市が払い下げを受け、10月1日には財団法人帆船日本丸記念財団が発足し、〈日本丸〉の保存、公開および青少年の錬成等の事業を行うこととなりました。〈日本丸〉は目下改修工事を行っており、来春完工の後、旧三菱重工(株)の石造りドックに係留されることとなっております。

ご承知のことと思いますが、「〈日本丸〉の保存に横浜が最も適当である」という運輸大臣談話の背景には「横浜は登橋、操帆等の訓練を通じた青少年の錬成にも主眼を置いており、月1回程度総帆展帆を行う計画もある」ことが評価されております。

財団では総帆展帆の第1回を昭和60年4月28日(日)にオープニングイベントとして実施することとしており、その後も適宜日程を定めて行う予定であります。総帆展帆をイベントとして短時間でを行うためには、財団職員が少人数であるため、60名以上の橋上作業員の協力が必要であります。

つきましては、貴所属の皆様のご協力を賜りたく、別記(1)参照のうへ、予備登録希望者を別紙(2)によりお取りまとめくださるようよろしくお願い申し上げます。なお12月10日までにご返送いただければ幸いです。

### 別記(1)

#### 1. 協力予定者の本登録

予備登録していただいた方は、旧三菱石造りドックに係留中(予定)の〈日本丸〉において、とりあえず、60

年3月30日(土)または3月31日(日)のいずれか1日練習していただきます。さらに練習が必要と思われる方については、4月1日から数日間の集中練習若しくは4月21日(日)までの毎週土・日曜に予定している練習に参加していただきます。こうした練習を経たうえで納得された方と財団が話しあい、適任者を財団が協力予定者として本登録させていただきます。なお本登録の総数は約500名を考えており、その中から電話で総帆展帆当日の協力可能者を約60名決めることを計画しております。

#### 2. 応募者の条件

- (1) 年齢20歳～40歳を原則とします。
- (2) 心身とも健全で登橋、操帆作業が可能であること。
- (3) 原則として作業に対する謝礼はありません。また、作業中の災害については財団として若干の補償措置を考えております。

#### 3. 財団の手配

- (1) 服装(安全帽、安全ベルト、作業服)はその都度貸与します。
- (2) 操帆図説などの必要参考書は第1回の練習時にお渡しし、適宜説明します。
- (3) 登橋、操帆の説明および指導は航海訓練所教官経験者があたります。
- (4) 協力者に対しては帆船〈日本丸〉一世乗組員証(友の会会員証)を発行します。

#### 4. 60年度総帆展帆予定

(天候その他の都合により変更することがあります。また、イベントの内容によって1日または半日の場合があります。)

4月28日、5月5日、6月2日、7月20日、8月4日、8月18日、9月15日、10月10日、11月3日、11月23日

#### 5. 問い合わせ先の電話、担当者

帆船〈日本丸〉記念財団

住所 横浜市中区山下町2番地 産業貿易センタービル724号

電話 (045)671-7039

担当者 黒田 均

#### 別記(2)

#### 予備登録希望者カード

氏名	生年月日
現住所	電話
勤務先	電話
学生の場合は学校名	
オーナー名	電話
泊地名	
船名	





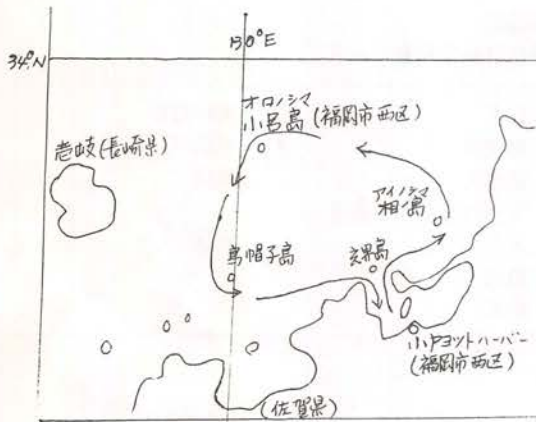
## 第2回大原杯レース

NORC玄海支部 片倉静江

昭和58年度より新たに支部主催レースとして加えられた「大原杯レース」も、今年で2回目を迎えた。第1回の去年は、11月20日(日)に行われたが、秋の玄界灘では考えられない微風、ベタ凪のため、NO RACEになり、今年1月8日(日)改めて行った。第2回の今年はまだまあの風に恵まれ、小型艇を含む10艇が、菊薫る11月30日(日)1216スタート、DNF艇を除き、翌朝午前3時半ごろには全艇無事故でフィニッシュした。約70マイル。

コース中の小呂島は、福岡市西区でありながら電話も定期連絡船も就航していない絶海の孤島だったが、すでに報道されたように、11月より光ファイバーを使用しての電話が開通した。約50世帯、200名ばかり住んでいるこの島が、日本の離島中最後に電話が設置された島がそうで、定期連絡船も昭和60年3月から運航されることになった。

最近、オーバーナイトやロングレースよりショートコース志向の艇が多くなったが、艇種の内容、クルー



不足、参加者の高齢化現象(!?), その他の事情はあるだろう。しかし、オーバーナイトセーリングの醍醐味は何といっても、太陽、月そして星を仰ぎながらの帆走にあると思う。水平線に沈みゆく真赤な太陽を見つめていると胸が痛くなり何かこみあげてくる。また、こぼれ落ちそうな満天の星を仰ぎ、漁り火に囲まれながらのナイトセーリング……思わず「トスカ」のアリア「星は光りぬ」を、人様のご迷惑も考えず口ずさんでしまう。前田武彦氏の言葉通り、自分が「何のために働いているか」がよくわかる。「ヨットイングの魅力は?」とよく聞かれるが、とっさに答えられないくらい、その魔力(!)は、言葉や文字では言いつくせない。ヨット仲間には通じて、それ以外の人達には理解してもらえないような気がする。いつも言葉を濁している。

自然相手のスポーツの楽しさは、ちょうど「貴方は幸福ですか?」と聞かれるのと似ており、個人がそれぞれ感じ取るものではないだろうか? その点、最大限に感じる事が出来る人は全く幸せな人だと思う。同じスポーツをやっている、いつも不平不満をのべている気の毒な人もいるし……。

ロングレースが終わり、帰港後仮眠をとる。窓から差し込む朝日の眩しさに起き出し、コックピットに出て両手を高くあげ、グーッと背筋を伸ばして青空を見上げる時のあの満足感、そして、何となく残っている心地よい(?)けだるさ。「レジャーのいきつくところはヨットだ」は石原 NORC 会長の名言で、正にその通り、長いお付き合いになりそうだ。

ナイトセーリングだの、ロングレースだのと、蛙どもが騒ぐ中、表彰式で大原先生は澄ましておっしゃった。「今回のショートオフショアレースも、無事故で終了し……」。(何も申しません。ハイ)

### 第2回大原杯レース成績表

11月3日(土)、4日(日)快晴北東7~8m

着順	艇名	艇種	所要時間	T.C.F.	順位
1	マルコV	HAY35	12:22:14	.8474	8
2	ボラリス	YA 33	12:31:15	.7479	③
3	キャプテヌ	VDF30	12:31:36	.7458	②
4	レディK	KIH30	12:36:30	.7301	①
5	トムボーイ	DOU34	12:52:27	.7570	4
6	カラコルムII	DOU30	13:33:35	.7237	5
7	スーパーパラシューター	自作艇26	14:14:52	.6993	6
8	リップスティック	ジョイラック26	14:28:52	.7153	7
9	カムカム	YA 25	15:37:55	.6924	9
10	カムバック	YA 21	D N F	.6540	10

江ノ島カップ成績表

59年11月18日

スタート/12:40'00"

風向/北 風力/7 m

帆走委員長 岩田 禎雄

着順	艇名 (セールNo)	フィニッシュ タイム	所要時間 (修正時間・秒)	順位
1	フォーティ (3093)	14:00'38"	1:20'38" (3667)	1
2	フジIII (2112)	14:02'23"	1:22'23" (4239)	6
3	ブルーノートII (3050)	14:02'59"	1:22'59" (3794)	2
4	コーストガード (3020)	14:07'02"	1:27'02" (3862)	3
5	がめら (2011)	14:08'40"	1:28'40" (3890)	4
6	シルフィード (3002)	14:13'31"	1:33'31" (4097)	5
7	グレートビーブル (2677)	14:19'24"	1:39'24" (4361)	7
8	潮路II (1771)	14:26'04"	1:46'04" (4992)	11
9	スイスイ (2995)	14:30'42"	1:50'42" (4428)	8
10	ブルーバルサー (2513)	14:31'38"	1:51'38" (4511)	9
11	ダイヤモンドエンジェル (3102)	14:38'20"	1:58'20" (5100)	12
12	シンバイナイ (1159)	14:45'22"	2:05'22" (4965)	10

NORC新職員の紹介

よろしく



金子由実子

埼玉県出身

庶務担当

9月からカウンターの一番近い席に座っています金子由実子です。外航客船、貨物船とそれぞれ職種は異なりますが、現在に至るまでずっと大型船に関する仕事をしてきました。でもヨットに関する知識は皆無に等しく、皆様からのお問い合わせにも満足いくお返事ができないのがとっても心苦しく思います。

当協会での私の仕事は会員の皆様の会費をいただいでメンバーズカードを発行するのが主ですが、一日も早くスムーズな応待ができるようになりたいと思っています。どうぞよろしくお願いたします。

年会費未納者へのお願い 事務局より

昭和59年度年会費の未納者がかなりの数にのぼっております。未納者に対してはそれぞれ督促状を差し上げましたが、一年以上にわたり会費を滞納した者は、2月の代議員会において除名処分に付されることとなりますが、それにも増してNORCの活動自体に大きな支障を生じます。昨年第88回理事会において年会費滞納者取扱規程(本誌58年12月号所載)が定められましたが、その趣旨をご理解のうえ、未納者は早急に納付されるようお願いいたします。

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

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になりました。つきましては身近な支部までお申し込み下さい。お待ち申し上げます。

〈内容〉

全カラー7枚 写真は'84年クリッパーカップ総合1位〈ブーメラン〉~総合7位までおよび支部名と全国レース日程表

〈価格〉

定価:1,000円 NORC 会員価格:800円

送料は別途実費を申し受けます。

〈申し込み先〉

- 関東 (03)504-1911~3
- 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)243-4111 (井岡)  
 玄海 (092)731-1370 または、  
 804-5225 (光安)  
 沖縄 (0989)39-2277 (桃原)  
 津軽海峡 (0138)59-1234 (米山)  
 北海道 (011)231-0015 (城丸)  
 協力：マリン企画

## LINE 7 アメリカズ・カップ・ギヤー

NORC では、ニュージーランドのライン7社で制作されたLINE7アメリカズ・カップギヤーを頒布いたしておりますのでお知らせします。

このギヤーは、昨年アメリカズ・カップに参加したオーストラリアなどの乗員が着用したもので、品質機能ともに申し分ありません。

アメリカズ・カップ用ギヤーは、ジャケット(630)、ズボン(631)、およびチョッキ(530)、の3点から成っており、全天候に適用できます。生地はポリエステル上にPVCをコーティングしたもので、頑丈なチャックまたはマジックテープで覆われるようになっています。

また、ジャケットの胸部には、ラインセブンのマークと、その下にはNORCの文字とクラブ・パーズのマークが入っており、(ただし、外国人サイズのM、

Lには入りません) オリジナリティー豊かなギヤーとなっています。これをNORC会員各位に別記の価格にて頒布いたします。

また、セット(ジャケット、ズボン、チョッキ)でお買上げの方には、ラインセブントオル(1,700円)をさしあげます。また、これまでさしあげていたポスターは郵送中の破損がひどいため中止させていただきます。なお、送料は、上記金額には含まれておりません。

### サイズと枚数(限定100枚)

外国サイズ	日本サイズ	摘要	枚数
XXXS	XS	女性用	7
XXS	S	小さな男性	20
XS	M	普通の男性	30
S	L	幾分大きな男性	30
M	XL	大きな男性	10
L	XXL	非常に大きな男性	3

### サイズと色の割合

ジャケット(630)、ズボン(631)、チョッキ(530)

色	XXL	XL	L	M	S	XS	ストライプ
白	3	8	25	25	18	6	赤/ブルー
ブルー	0	2	5	5	2	1	白/ブルー

※ズボン(631)には、ストライプは入りません。下記サイズは日本人サイズです。

### 価格

	定価	NORC会員	NORC会友
ジャケット(630)	32,000	22,400	24,000
ズボン(631)	17,000	11,900	12,700
チョッキ(530)	27,000	18,900	20,200
合計	76,000	53,200	56,900

### 申し込み方法

現金書留にて、サイズ、色等を明記の上、前記の申し込み先へお申し込み下さい(会員番号、名前、住所、電話(昼)番号をお忘れなく)。料金を受け取り次第発送します。(NORC事務局に見本があります)

協力：(株)武田 LINE SEVEN



OFFSHORE 第117号 昭和59年12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