

Offshore 6 1985

社団法人 日本外洋帆走協会発行No.124/300円

昭和60年6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4回小笠原レース優勝艇〈あさま〉
撮影：本吉諒治／提供：オーシャンライフ

世界初の太平洋縦断ヨットレース

メルボルン／大阪
ダブルハンド・ヨットレース 1987

スポンサーはヤマハ発動機株式会社に決定!!

早くも2艇がエントリー

さる4月24日(水)、東京都港区内幸町にある日本プレスセンタービルにて1400より、ヤマハ・大阪カップ・メルボルン／大阪ダブルハンド・ヨットレース1987の記者会見が行われましたので報告いたします。

〈記者会見発表者名簿〉

竹内輝幸 大阪市港湾局企画振興部振興課長
秋田博正 社団法人日本外洋帆走協会副会長・YAM
AHA OSAKA CUP レース委員会委員長
大儀見 薫 社団法人日本外洋帆走協会副会長・YA
MAHA OSAKA CUP レース委員会副委員長
小宮 功 ヤマハ発動機株式会社常務

大阪市と社団法人日本外洋帆走協会(NORC)は、大阪開港120年記念事業として、来る昭和62年3月に『メルボルン／大阪ダブルハンド・ヨットレース1987』を開催すべく準備を進めていますが、このほど、このレースの大会スポンサーがヤマハ発動機株式会社に決定いたしました。

『メルボルン／大阪ダブルハンド・ヨットレース1987』は、全長10～16mの外洋クルーザー(大型ヨット)を二人だけで操船し、メルボルンから大阪まで、世界で初めて赤道を横切り10,200キロの荒海を走破しようという国際的なスポーツイベントです。

このほど大会スポンサーに決定したヤマハ発動機株式会社は、我が国では最大のボート・ヨットメーカーであり、マリン・スポーツ、マリン・レジャーの普及啓蒙を積極的に展開しております。今回のレースが人々の海洋スポーツへの関心と理解を高めるという点で、大へん有意義なこととの考えから、スポンサーとして参加することになったものです。これによりこのレースの諸費用はヤマハ発動機が負担することとなり、また優勝艇には同社から「YAMAHA OSAKA CUP」が贈られます。また今後ヤマハ発動機株式会社が大会スポンサーとして、3～4年間隔で当レースが継続的に実施されることとなり、大阪を起点として国際的なヨットレースが定着することになります。

クルーザーによる国際外洋レースはヨーロッパを中心にアメリカやオーストラリアでも活発に行われていますが、我が国ではまだ例が少なく、今回のレースは「太平洋横断シングルハンド・ヨットレース」に次ぐ本格的な国際ヨットレースです。

なお今回レースに出場するチームも国内、海外から1チームずつ(いずれも夫婦のペア)がすでにエントリーをすませたほか、参加についての照会も数多く寄せられており、今後多数の艇が出場を申し込んでくるものと期待されます。

なお、レースの概要は次のとおりです。

1. レースの概要

- (1) 名 称：YAMAHA OSAKA CUPメルボルン／大阪ダブルハンド・ヨットレース 1987
- (2) スタート：1987年(昭和62年)3月21日(土)
- (3) コー ス：メルボルン港→大阪港
(メルボルンと大阪は姉妹都市、姉妹港)
- (4) 距 離：約10,200 km (約5,500海里)
- (5) タ イ プ：ダブルハンド(二人乗り)
- (6) 参加資格：①モノハル艇(全長10m以上16m以下)
②スタート時点で満18歳以上
③外洋で500海里以上の無寄港航海経験者
- (7) クラ ス：①クルーザーグループ
レーティング

$$1.75 \leq \frac{\sqrt[3]{\text{排水量(kg)}}}{\text{全長(m)}}$$
②レーサーグループ
レーティング

$$1.75 > \frac{\sqrt[3]{\text{排水量(kg)}}}{\text{全長(m)}}$$
<クラスA> 全長12m以上16m以下
<クラスB> 全長10m以上12m以下
- (8) 賞：到着順に順位を決定
一番最初に到着した艇
：各グループおよび各クラス上位3位まで
：完走艇には記念品
- (9) 参加補助：完走艇に100万円を補助
- (10) 実施主体：企画 大阪市
主催 社団法人日本外洋帆走協会



記者会見会場にて

大会スポンサー ヤマハ発動機株式会社

(11)協力団体：サンドリಂಗムヨットクラブ（オーストラリア）

：スローカム協会（アメリカ）

：社団法人大阪港振興協会

(12)参加申し込みおよび問い合わせ先：

①申し込み締め切り

昭和61年（1986年）12月31日

②申込料 5万円

③問い合わせ先

社団法人日本外洋帆走協会

YAMAHA OSAKA CUP レース委員会

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16

船舶振興ビル内

☎03-504-1911

2. ヤマハ発動機株式会社について

ヤマハ発動機株式会社は、“世界の人びとに豊かさと喜びを提供できる商品づくりと普及活動”をモットーとして、モーターサイクルを中心にボートやヨット、船外機、汎用エンジン、スノーモビル、ゴルフカー、産業用ロボットなどの事業を展開しています。

最近では世界初の5バルブエンジンの商品化やFRP製ウォータージェット客船の建造など、技術の先進性に高い評価を得ています。

当社は昭和30年7月、日本楽器製造株式会社より分離独立し、マリナレジャー分野には昭和35年7月にモーターボート製造販売から進出、現在ではモーターボート、釣りボート、小型ヨット、大型クルーザーなどの商品ラインアップを揃えた我が国最大の総合メーカーとなっており、ヨット教室やボート免許教室などの普及活動にも力を入れています。

今回、『メルボルン／大阪ダブルハンド・ヨットレース1987』に大会スポンサーとして参加することになったのは、本レースが海と港と人とがともに築いてきた開拓の精神と未来へ向けてのチャレンジ精神の発揚の場であり、海洋スポーツへの関心を高め、より多くの

人びとに海の素晴らしさを理解していただける絶好の機会であることに賛同したことによるもので、本大会の成果に大きな期待を寄せています。

〈会社概要〉

(1)本社：静岡県磐田市新貝2500

(2)資本金：80億6,173万円

(3)従業員：9600名

(4)社長：江口秀人

(5)海外法人 7社（アメリカ、カナダ、オランダ(2)、ブラジル、フランス、オーストラリア）

(6)海外合弁会社 15社（インドネシア、メキシコ、パキスタン他）

3. エントリー艇

1月14日の募集要綱の発表から、3月末日までに次の2組がエントリーしています。

（国内）

◎丹羽由昌(48歳)、徳子(48歳)夫妻

丹羽由昌氏は、名古屋大学在学中からヨットを趣味とし、これまでトランスバックレース、チャイナシーレース、沖縄—東京レースに参加している我が国で有名なヨットマンです。徳子夫人也由昌氏に負けず劣らず熱心なヨットウーマンで、ご主人の由昌氏同様、名古屋大学時代からのキャリアを持っています。

（住所）愛知県尾西市起字堤町33の1

（職業）ヨット製造業

（出場艇）未定

（海外）

◎アレクサンダー・スチュアート・ドッド(36歳)、サラ・ジェーン・ドッド(36歳)夫妻

海外からのエントリーは、イギリス・西サセックス州ショールームに住むご夫妻で、ご主人のアレクサンダー・S・ドッド氏は、1976年に大西洋を渡って以来、1983年にもイギリス—デンマークを帆走しています。サラ・J・ドッド夫人も、ご主人とともに過去15年間イギリス海峡を帆走しているヨットウー

マンです。

西ドイツ：3, シンガポール：1

(住 所) 英国・西サセックス州ショーラムバイ
シーニューロード31 ジョンハイドコ
テッジ

(国内) 50件

(総計) 258件

(職 業) アレクサンダー・S・ドッド氏：エン
ジニア

サラ・J・ドッド夫人：経理士

(出場艇) スレイカ号(クルーザーグループで出
場予定)

■この件についてのお問い合わせ先

◎大阪市港湾局企画振興部振興課主査 木村 勇

〒552 大阪市港区築港2-8-24

☎06-572-5121(代)

◎社団法人日本外洋航海協会・YAMAHA OSAKA
CUP レース委員会事務局長 歌田道教

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル内

☎03-504-1911

◎ヤマハ発動機株式会社広報室広報課課長 鈴木 勝

〒438 静岡県磐田市新貝2500

☎05383-2-1190

◎ヤマハ発動機株式会社東京広報室課長 新谷真弘

〒104 東京都中央区銀座8-8-5 陽栄銀座ビル

☎03-571-8191

4. レースに関する問い合わせ状況

(海外) 17カ国：208件

内訳 アメリカ合衆国：147, オランダ：2, フィ
ンランド：1, オーストラリア：19, スイス
：2, スペイン：1, カナダ：14, フランス
：2, ベルギー：1, ニュージーランド：6,
香港：2, パプアニューギニア：1, イギリ
ス：4, イスラエル：1, アルジェリア：1,

船舶振興会補助事業

第4回小笠原レース

総合成績表

ク ラ ス	着 順	セー ル No.	艇 名	フィ ニ ッ シュ 時 刻	所 要 時 間	TMF	修 正 時 間	修 正 順 位
I	5	188	CONTESSA VIII	2日 17.44.32	79.44.32	1.1211	89.23.56	4
	7	2112	FUJI III	20.53.28	82.53.28	1.1535	95.36.53	7
	1	3070	ZERO	11.07.11	73.07.11	1.2165	88.57.05	3
	6	3240	LALA	20.15.23	82.15.23	1.1425	93.58.40	5
	4	3339	KAZAMIDORI	17.11.58	79.11.58	1.2241	95.43.26	8
II	3	3355	YUKIKAZE V	15.05.39	77.05.39	1.0895	83.21.42	2
III	2	3295	ASAMA	13.59.57	75.59.57	1.0574	80.21.41	1
IV	9	3435	YUUKARI	3日 14.37.30	100.37.30	0.9822	98.50.19	9
V	8	2011	GAMERA	11.45.30	97.45.30	0.9620	94.02.36	6

レース参加人員

艇 名	会 員	非 会 員	合 計
CONTESSA VIII	11	2	13
FUJI III	12	0	12
ZERO	12	1	13
LALA	7	1	8
KAZAMIDORI	10	2	12
YUKIKAZE V	9	3	12
ASAMA	6	5	11
YUUKARI	3	2	5
GAMERA	5	0	5
合 計	75	16	91

ロールコールポジションレポート

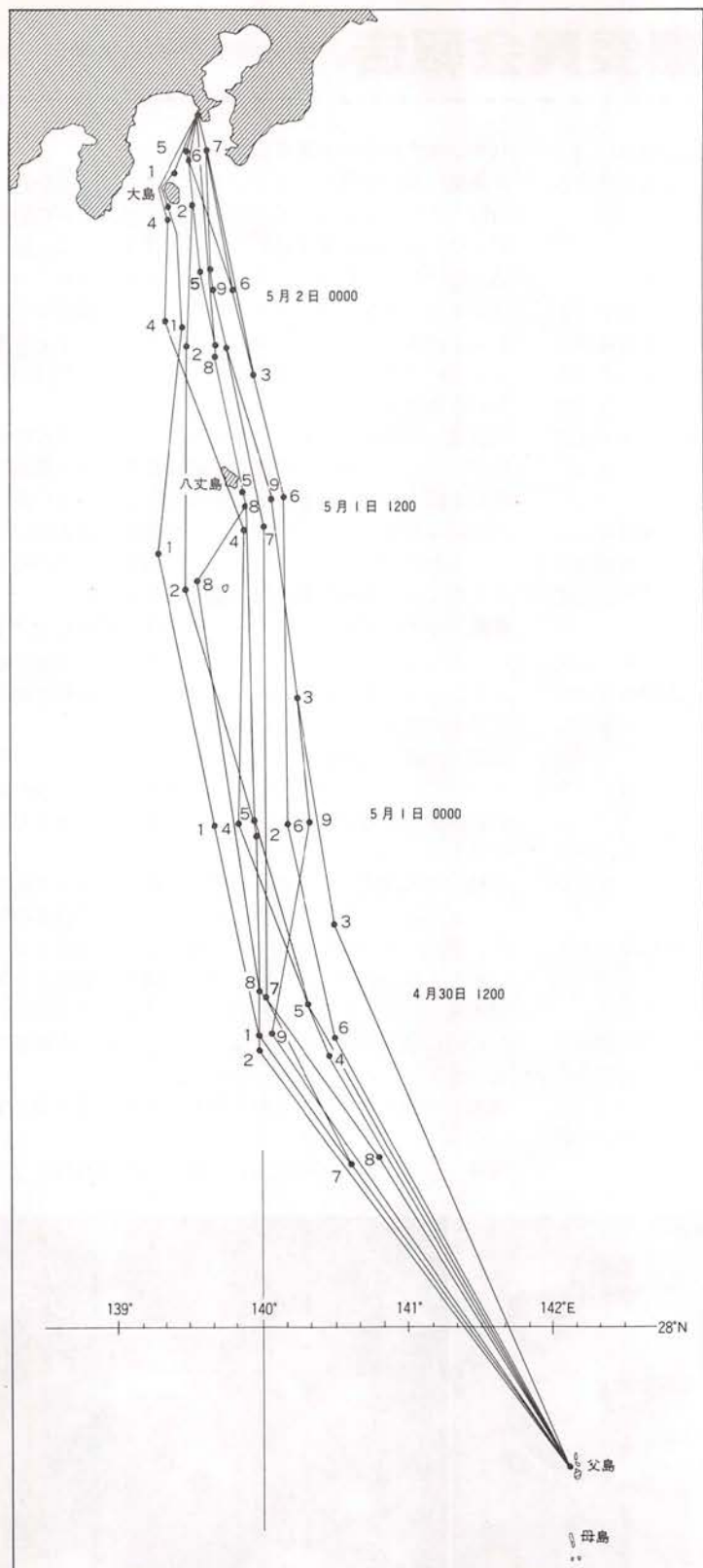
艇 名	4/30,1200,NE,15kt	5/1,0000,NE,15kt	5/1,1200,NE,15~18kt	5/2,0000,NE6kt	5/2,1200 NW
1 CONTESSA VIII		31°21' N 139°12' E	32°40' N 139°19' E	34°01' N 139°29' E	34°51' N 139°26' E
2 FUJI III	29°40' N 140°01' E	31°01' N 139°56' E	32°29' N 139°32' E	33°52' N 139°30' E	34°38' N 139°26' E
3 ZERO	30°32' N 140°34' E	31°50' N 140°15' E	33°42' N 139°58' E	34°32' N 139°37' E	
4 LALA	29°42' N 140°29' E	31°10' N 139°53' E	32°46' N 139°52' E	34°02' N 139°21' E	34°40' N 139°19' E
5 KAZAMIDORI	30°00' N 140°20' E	31°23' N 139°57' E	33°09' N 139°53' E	34°18' N 139°37' E	34°53' N 139°33' E
6 YUKIKAZE V	29°49' N 140°36' E	31°17' N 140°26' E	32°58' N 140°08' E	34°15' N 139°44' E	34°57' N 139°37' E
7 ASAMA	29°42' N 140°33' E	31°10' N 140°16' E	32°56' N 140°12' E	34°13' N 139°47' E	35°03' N 139°48' E
8 YUUKARI	29°00' N 140°38' E	30°08' N 140°12' E		32°50' N 140°05' E	33°50' N 139°40' E
9 GAMERA	29°14' N 140°50' E	30°22' N 140°04' E	32°29' N 139°32' E	32°55' N 139°54' E	33°54' N 139°41' E

小笠原レース

航跡図

- 1 CONTESSA Ⅷ
- 2 FUJI Ⅲ
- 3 ZERO
- 4 LALA
- 5 KAZAMIDORI
- 6 YUKIKAZE V
- 7 ASAMA
- 8 YUUKARI
- 9 GAMERA

(前ページ、ロールコール)
(ポジションレポート参照)



NORC国際委員会報告

船舶振興会補助事業

さる4月16日(火)、NORC事務局にて国際委員4名、オブザーバー1名の計5名により国際委員会が開催されましたので報告申し上げます。

〈アドミラルズ・カップ代表艇決定について〉

大儀見 本日はご多忙の中、お集まりいただきましてありがとうございます。さて本年も船舶振興会補助事業でもあります「アドミラルズ・カップ」へのナショナルチーム派遣について、当初出場するであろうと思われる〈TOGO〉、〈ZERO 2〉、〈織姫〉が諸々の事情により出場できなくなったようかっております。なお、アドミラルの締切は4月26日です。

山田 ナショナルチームとしての参加が無理であれば会長がチャーターボートで参加していただくのが良いと考えます。会長に行ってくださいことは日本が来ているということです。

清水 たまたま神奈川県知事にお会いするため、会長と、大儀見、塩路の各氏と出かけた時、山田さん達がやめられると聞き、補助金の内示もあり、どのようにするかを会長にご相談申し上げたわけです。

山田 来年の太平洋選手権のこともありますので、会長に参加していただければと思います。

今岡 会長自身全レース参加は無理であっても、ファストネットレースはなんとか出場したいとの意向です。ただ国会もあることです。

大儀見 会長が行っていただければ重みも違います。

小林 私もしようしていただけたらと思います。

大儀見 では今年のアドミラルズ・カップには会長にチャーターボートで行っていただくということでよろしいでしょうか。

全員 ご苦労かけますが、よろしくお願ひしたいと思います。

〈ナショナルチーム選考について〉

大儀見 今後の選考等についていかがでしょうか。

山田 大きな大会に出場されるオーナーはだいたい決まっていると思いますので、その人達をいれて一緒に話していかなければならないと思います。毎回この話は出るのですが、オーナーミーティングを開催して、そこで決まったことは、ひるがえしたらジェントルマンでないというような方向にもっていかなければいけないと考えます。

大儀見 国際レース懇談会を開いていく、たとえば来年のクリッパーカップに出る意向のある人々を集めて意見を聞き、参加艇を固めていく方向にもっていかなければなりません。今年中にやる必要があると思います。また来年のクリッパーカップの選考はどういうふうにやるかを決めておかねばなりません。

今岡 今年のゴールデンウィークには多数のビッグイベントが重なりました。これからはオーナーを巻き込んでいかないと、長いレースはますます参加艇が減ってくるのではないかと思います。

山田 沖縄～大阪レースも中止になってしまったのですが、これもたくさんのレースがあり、都合のつかない艇が多くなってしまい、やむなく中止となってしまいました。

小林 昨年沖縄レースに行きましたがこのビッグイベントが二番せんじ的な感覚になってしまっているのです。最近のトップレーサーとは海外レースに行くような艇だと思われるわけです。沖縄・小笠原レースが本来プライドを持って行けるレースのはずなのに、一般的には海外へ行く人々よりも低く思われる風潮があります。

清水 沖縄レースが一番難しいレースだと思うのですが。

今岡 油壺周辺の雰囲気は、5月から行われるフリー



NORC本部事務局にて〔写真左：左から大儀見、今岡、小林の各氏 写真右：山田(左)、清水(右)の両氏〕

ト対抗レースに的を絞っているようで、小笠原とフリート対抗レース両方出場は少し無理なようですので、日程等を少し考えていただきたいと思います。

清水 前からいっているように、レースが多すぎると思います。

大儀見 前回のグアムレース参加者の座談会を行ったのですが、クリッパーカップレースのようにIORの頂点に立つレースもぜひとも続けていただきたいと思います。それにもうひとつ、クルージングとしても考えられるレースをぜひとも行っていただきたいと思いますという意見でした。

小林 出場すると決めたオーナーが途中でやめてしまうようなことになった時、そのオーナーがどうしようもないオーナーだというふうな方向にもっていかないと、あまりにも責任がなさすぎると思います。

大儀見 選考について、ナショナルチームは3チーム出場可能ですが、予算を付けて出場するチームは、最強の1チームを送り出す、そのための選考レースを行うということではいかがですか。

全員 9隻全部に補助をするという考え方は必要ないと思います。

大儀見 今日、選考のルールを決めて懇談会で報告するという手順でいかがでしょうか。

山田 チャーター艇や新艇に変える問題はあると思いますが、10月の日本選手権だけで決めてしまいますか。

小林 選考については、このレースとこのレースで行いますと早めに決めて告示すべきではないでしょうか。

大儀見 沖縄レースまでに5~6隻を決めておいて、最終レースを沖縄レースとするとか。

小林 そうすれば沖縄レースも盛り上がりますね。また海外へ行かない人々のためにも沖縄レースを盛り上げていただきたいと思いますね。

大儀見 クリッパーカップのアラウンドステートも800マイルあるわけですし。

山田 吹いたら沖縄レースのほうが辛いと思います。

大儀見 シェークダウンのためにも沖縄レースに参加すべきですね。

今岡 活性化のためにも良いことだと思います。

大儀見 選考レースを日本選手権と沖縄レースにすればいかがでしょうか。

小林 ぜひとも沖縄レースを選考にいれましょう。

山田 シリーズレース(日本選手権)とロングオフショアレース(沖縄レース)をもってクリッパーカップの選考にすることです。

大儀見 基本的には艇とチームをひとつの単位として考える3艇1チームをナショナルチームとして補助金付に出場してもらう、選考レースは日本選手権(60年)と沖縄レース(61年)とするということで皆様いかがですか。

全員 異議なし。

〈第2回 東京~グアムレースについて〉

大儀見 日本選手権(熱海)はフォーミュラーレースとしてまたグアムレースはクルーザーレースという精神を強調したいと思います。

山田 関西からも出場したいと考えておられる人いると思います。

小林 東海のヘリオスの宮崎さんはトヨタのグアム、サイパン方面の担当なので、ぜひとも実行委員会に入れてほしいですね。

山田 関西と関東の両方からスタートさせてはいかがでしょうか。

小林 クルージング性のあるレースですから山田さんのおっしゃるような方法は大変よいですね。

大儀見 近日中に実行委員会を開催したいと考えております。

実行委員会(案)

委員長 大儀見薫

委員 武田勝彦(摩利支天)、鈴木弥彦(ジュール)、野村侃(ノミⅢ)、宮崎順吉(ヘリオス)、服部一良、歌田道教

国際委員会出席者(順不同・敬称略)

大儀見薫、清水栄太郎、小林義彦、山田東吾、今岡又彦(オブザーバー)、河村次郎・歌田道教(事務局)

1986 クリッパーカップ ヨットシリーズの案内

日本にとって現在もっともポピュラーな海外レースとなったクリッパーカップについて案内がまいりましたのでお知らせいたします。

①期間については、8月2日から16日までです。

②ナショナルチームとして出場する艇のレーティングの制限は、30.0 ft 以上40.0 ft 以下となりました。

③個別エントリーの最小レーティング制限が30.0 ft になりました。

④タイムアローワンスシステム

オーシャントライアングルと中距離モロカイレースのタイムアローワンス係数が1982年および1984年のレースデータより修正されました。

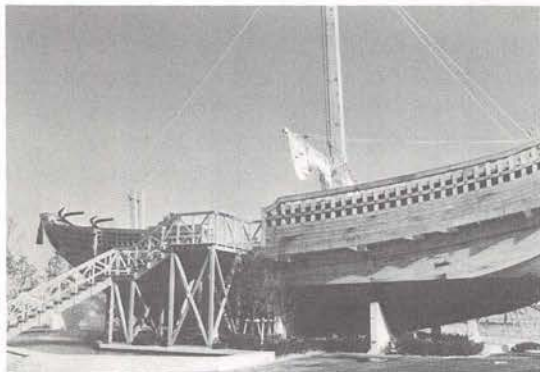
千石船の帆走

松 木 哲

少々古い話ではあるが、4月1日の夜NHKテレビの新シリーズ番組で千石船が帆を上げて走っている姿が現われ、和船に関心を持っている人達を驚かせた。筑波科学万博のかげに隠れて知る人も少ないようだが、この6月に鳴門海峡をまたぐ橋が完成するのを記念して、淡路島と鳴門市とでそれぞれ博覧会が開かれている。淡路島のは「くにうみの祭典」と古事記を読んだことのない人にはもひとつ意味不明の名前をつけた博覧会だが、その主会場に展示されている、淡路島の生んだ幕末の海商、高田屋嘉兵衛が初めて持った千五百石〈辰悦丸〉の実物大模型を海上輸送中の光景がテレビに映されたのであった。

兵庫県がこの博覧会を計画したのは大分前のことであったらしいが、淡路島の埋立地で博覧会、海にちなんだ物を、高田屋嘉兵衛は淡路の出身（出身地は博覧会場とはちょうど反対側の海岸の村だが）その持船〈辰悦丸〉、という経路をたどったのであろう。それに先年ベストセラーになった、高田屋嘉兵衛を主人公とする司馬遼太郎さんの小説「菜の花の沖」がこの連想に影響を及ぼしたに違いない。とにかく何とか〈辰悦丸〉の実物を作って博覧会に据え付けたいが何とかならんだろうか、という相談が小生のところに持ち込まれたのは、博覧会開幕があと10カ月後に迫った昨年6月であった。〈辰悦丸〉は高田屋嘉兵衛の持船で千五百石であったということは確かだが、当時では別に珍しいことではないが、図面はもちろん、くわしい記録もない。高田屋嘉兵衛泰納と伝えられる〈辰悦丸〉模型が、嘉兵衛の店のあった近所にある七宮神社に残っていたものの、これは戦災で神社もろとも焼失、小さな写真があるだけ、といった次第で、有名な船なのに資料はないから、その当時の一般的和船を作ることでお許し願うとしよう。問題はあと10カ月足らずで間に合うことが可能か。正式の和船を作ったのでは材料の手配、図面作りなども考え合わせて時間的には不可能に近い、何とかうまい方法を講じなければ、というのが小生の返事であった。

その時考えたのは、まともな和船では無理だから、中は鋼製骨組、外に木を張って和船らしく見える船にする方法しかあるまい、それにしても10カ月とはきついのではあるまいか、であった。一方、先立つ物は博



覧会全然持っておらず、どこかからの寄付をあてにするより仕方ないのだが、こちらのほうは幸にも同じ淡路島は福良にある寺岡造船所の寺岡社長が、淡路でやる博覧会のためだ、ワシが寄贈しようと胸をたたいた。そこでどうやって建造しようかと具体的な相談が始まったのが、開幕まで8カ月の8月であった。この寺岡造船は昭和24年に木造船所としてスタート、昭和31年から鋼船の建造を開始、今ではオイルリグ用補給船などの特殊船を主とする造船所としてその方面では有名な造船所だが、あとから考えると木造船の経験のある近代的造船所というのが大いに役立ったように思う。寺岡社長は船体を鋼製、その上に板を張って船体を、上のほうは完全な木造にしてくれに仕上げてはという意見に、なるほど、何なら図面をしっかり作っておきさえすれば、下の船体と甲板から上とを別々に同時に作って工期を短縮できると、昔の舟大工が聞けば腰を抜かすようなことまで一時考えていたが、結局そこまでやらずに十分期限に間に合った。作るのは和船だが、現代的考えによる工程管理に基づいて仕事を進めたおかげで、予想外に短い期間で完成できた。

というわけで、あの船は実のところ外から見れば本物の千石船に見えてはいるが、内をのぞくと鋼船になっているのです。ある程度大きな木材は、鋼製の上に木材張り、さほど大きくない部分はムクの木材とうまく使い分けて工期を短縮し、費用も低くおさえてある。年間売上何兆円の大企業ならともかく、資本金3千万円の造船所が寄贈する物に、あまり大きな期待を

してはいけません。これだけ経費節減に努力しても、建造費は会社資金の2倍をこえておるのです。淡路島の博覧会に行く人は、顔をすり寄せてアラ探しなどしたりせず、少し離れた所から眺めて千石船の雰囲気を楽しもうべきです。

さて、ヨット乗りにとって最大の関心事は、この千石船を帆走させたらどんな具合に走るだろうか、という点にあるに違いない。ところが実際に走る船となれば、ご存知の法規が適用され、和船など作れるはずがない。で、寺岡社長は福良の工場で建造した千石船を台船にのせて会場へと予定していた。小生としてはこんな機会を見逃すてはない、何とか浮かべて走らせる方法はないものかと案案していたところ、いよいよ船体が姿を見せ始めると、マスコミ関係者から帆を上げて走るところを撮影させてくれとの話が出てきて、博覧会関係者も良い宣伝材料になる話と身を乗り出し、当方が口を出す必要もなく、にぎにぎしく船おろし式、海上を帆走するところをテレビにということになってしまった。事のついでに古式通りにチョンマゲのカツラをかぶって舟おろし式をとけしかけてみたが、さすがにそこまではと高田屋嘉兵衛出身地の古老が舟おろし祝歌を披露する中、千石船〈辰悦丸〉はトロッコに乗って無事進水した。

この船を帆走させると船舶安全法が顔を出してくることになるので、ミヨシの水際から太いワイヤーで曳航して淡路島の南に出たところで帆をあげ、曳航状態のまま帆走に移った。低速で曳航しているので重いワイヤーはほとんど水面下に入ってしまう、一見千石船が波を切って帆走しているように見え、まずは作戦成功であった。ただ舵が思うように取れまいというので、船尾に方向変換用兼ブレーキのボードをつけていたのがテレビ画面にモロに入ってしまう、やや興ざめではあったが。

千石船を実際に走らせて見た感想はどうだったか。第一印象、意外に走るではないか。この船は陸上での展示用だから、荒波を乗り切るための強さは全く必要とせず、費用の点からも材料を相当省略してある。ということは重量が軽くなっており、おそらく実際の千

石船の空船よりも軽い状態で浮いている。船が軽ければ当然スピードが出るだろう。ところが、この船は風が強くない日は帆をあげて展示することになっているので、朝夕帆を上げおろしするのに帆が重くてはと帆桁の長さは実際の2/3近くに縮めてある。しかも帆柱も急に風が出て据え付けた船が危くならないようにと、同じく実際より大分低く作っており、結局、帆の面積はおよそ半分程度になっている。船体が軽いための+と帆が小さいための-とでは-の方がやや大きそうなので、この船の帆走速度は千石船が空船で帆走している時のスピードより早くなっているとは考えられない。当日の風は西寄りの風2~3m、文字通り追手に帆掛けてという状態であった。さて大勢乗っていたお客さんも下船し、各テレビ局チームも帰り、NHKTVのポートだけが残ってゆっくり撮らせてくれと約1時間、曳船のスピードを落として千石船の自走状態にして見ると、2~3mの風で2ノット以上のスピードが出るではないか。目測だから正確ではないが、3ノットをこえた時もあったように見えた。江戸時代の記録では大阪から浦賀まで50時間というのもあり、これは新綿番船という一種のレースでのレコードだから例外としても、順風に恵まれさえすれば結構スピードが出ていたことは確からしい。大西洋横断航路でも汽船の所要日数が帆船より短くなるのは相当あとのことである。帆船の泣き所は、天気次第でいつ到着するか予定が立てられないところにあり、これが汽船にとって代わられた大きな理由であった。なるほど、千石船だって風さえよければ早いんだというのがよく分かった。

次に千石船はどのくらいまで切り上がったか。和船のような横帆はアビームより前からの風には不向きである。しかし江戸末期の記録ではウェアリングでなく、タックで切り上がっていることが出ているし、明治後期に和船に乗っていた人の話では、船首は風上3点ぐらいまで向けられたが、実際には風に押されて4点までしか上れなかったということである。現代のヨットでも初心者が走らせればそんな程度だろう。和船も結構切り上がっていたらしい。千石船が切り上がる時に



噴水を浴びて帆走?



舵取りは立っているだけ

口の港に入る時に便利というので採用されていたのではないかと想像している。和船の舵は横流れを防ぐリーボードとして船体より下にまで出ていたから、そのままでは浅い所には入れない。舵はピームにロープで押しつけられているから、その摩擦でそう簡単には回ってくれないだろうと予想はしていたが、これは予想以上であった。ティラーを短くしてあったためもあるが、小生一人いかに頑張ってティラーを押してみてもついに舵は動いてはくれなかった。実際の和船では長大なティラーの先にテークルをつけ、2人で引いていたから何とかあっただろうが、チョイと舵を戻せと言われてもそんな細かい調節はできなかったに違いない。昔の舵取りの苦勞がよく分かった。なお、舵は完全に固定されていないから、波にあおられて舵の頭がガクンと動き、何となく不安な気がしていたが別に危ないことではない。しかし荒天では大分舵がふらついて、舵についている人はこわい思いをしたであろう。

テレビの撮影も終り、あとはスピードをあげて5~6ノットで一路目的地へ曳航約4時間、うららかな春の日を浴びて過ぎ行く淡路島の景色を望める素晴らしいクルージングであった。しかも風はそよ風、耳に入るのはミヨシの波の音のみという帆船の航海を楽しんでいる中でただひとつ、遠くを通り過ぎるフェリーの

波にあたるとゴーンとこれはまぎれもない鋼船の音、薄い木材では何ともごまかしようもないツヤ消しの音であった。また和船はナックル付の船型だけに小さな波でもショックを感じ、特に荒天ではあまりに乗り心地はよくなかったのではないだろうか。もっとも荷物を積むとナックルラインが大部分沈んでしまうから大したことはないのかも知れない。

進水してから博覧会場に到着するまで、日曜日のためか釣船が大分出ていたし、フェリーにも出会ったが、この異様な千石船が引かれて行くのを見て見物にやって来たのはただ2隻、あとはそのまま遠くから眺めているだけであった。1隻は漁からの帰りに近寄って来て、「これが高田屋の船か」とか言いながら眺めただけだが、もう1隻は夕方近く洲本を通過してしばらく、洲本港から一直線に白波を引いて高速漁船でかけつけ、千石船を回って写真を撮りまくり、再び洲本港へ一直線とこれはまた見事な野次馬であった。どうも洲本市在住の野次馬氏(複数)を除いて日本人は野次馬精神に乏しいのではないと思われる。進水から引き続いて夕方まで、昼食もなしに千石船で淡路クルーズを楽しんだのはよかったが、翌日朝から何やら額が引きつる感じ、やがてオデコの皮がムケ始め、スプリングハズカムを思い知らされた一日であった。

海洋速報 海上保安庁

海洋概況

黒潮流域: 黒潮は潮岬以西では前号(4月15~30日)までとはほぼ同じ流路であったが、潮岬以東では遠州灘沖の31°N, 138.5°E付近で向きを変えて北東進し、八丈島、三宅島の東側を北上して野島崎南東40海里付近から房総半島沿いに流れ、犬吠崎南東75海里付近から南東に向かっている。遠州灘沖蛇行の内側には、

小冷・暖水が存在し、なかでも八丈島付近の冷水は100m層12℃台、200m層8℃台と顕著である。

親潮流域: 親潮第1分枝の南への張り出しは、前号と同様、金華山付近まで達している。(100m層5℃)

一方、金華山東南東100海里付近には、100m層13℃台、200m層10℃台の暖水域がある。

対馬暖流域: 対馬暖流は、山陰沿岸から本州沿いに流れるものと、大和堆西方から南北に小さく蛇行しながら東へ進み、佐渡島沖から津軽海峡西口に向かう流れがある。



黒潮本流

地名	方向	中心部の位置M	流向/流速kn	表面水温(℃)
石垣島	NW	70	NE/2	26
沖縄島	W	120	NE/2	26
奄美大島	NW	80	ENE/2	25
屋久島	W	50	—	24
種子島	S	30	E/1.5	24
都井岬	SE	35	N/3	23
足摺岬	S	25	ENE/3	23
室戸岬	S	30	E/3	23
潮岬	S	30	—	22
大主崎	S	100	ESE/2.5	22
御前崎	S	210	—	22
石廊崎	S	210	—	22
八丈島	E	40	N/2	22
三宅島	E	45	—	22
野島崎	SE	40	NE/1.5	21
犬吠崎	ESE	80	—	20
塩屋崎	—	—	—	—
34°00' 144°30'		—	—	20

玄海支部が主催するビッグイベント

船舶振興会補助事業

第7回アリランレース

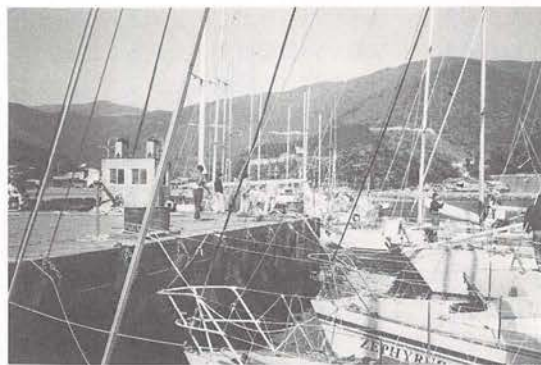
歌田道教

〈レースについて〉

レースは次の3レースからなっており、各レースごとに表彰を行い、3レース合わせた総合優勝艇の表彰式を小戸ヨットハーバーのクラブハウスにて最後に行いました。

第1レースは小戸ヨットハーバー沖→対馬厳原までスタート時間は4月28日1200、ファーストホームは〈麻理絵〉、総合優勝は〈ゼフィルス〉でした。表彰式は対馬の厳原町上げての歓待で長町長、吉水商工会長、岡山市観会長をはじめ町のお歴々が参加されての大会パーティーとなりました。この誌面をお借りして厳原町の方々に厚くお礼申し上げます。

第2レース(釜山レース)は5月2日12時に釜山港をスタート、8.2マイルのブイ回り往復レースです。このレースは韓国ヨットアソシエーションの金鶴大氏からの強い要請があり、今回初めて行われたとききます。レース成績は広島から参加の〈美美〉がファーストホームし、総合優勝を勝ち取りました。そしてこの



厳原港

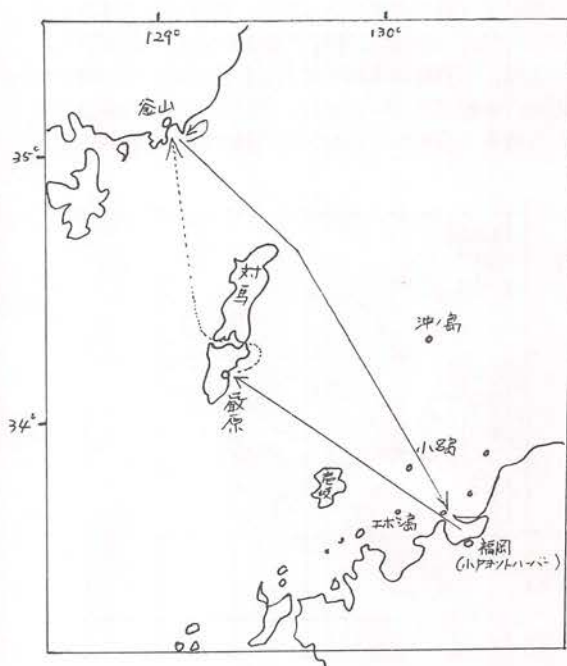
夜、釜山郊外の浜辺の美しいグロリコンドホテルにて前夜祭が250名参加のもとに行われました。

第3レースは、このシリーズレースのメインイベントである釜山から福岡までのアリランレース。5月3日16時釜山港沖を34隻がスタート。韓国艇2隻(初参加)は約2時間遅れのスタート(出国手続等のため)。

対馬レースの表彰式にて



対馬レースの表彰式とパーティー





前夜祭にて

5月4日17時04分53秒、玄海支部〈さくら〉がファーストホーム。総合優勝は着順2番の〈シティーボーイ〉でした。

この結果全3レースの総合成績は1位〈ゼフィルス〉、2位〈シティーボーイ〉、3位〈レディーK〉となりました。



アリランレース総合1位の〈ゼフィルス〉



アリランレース総合2位の〈シティーボーイ〉のメンバー



アリランレース・スタート10分前



小戸ヨットハーバー

アリランレース総合3位
〈レディーK〉のメンバー

〈ホスピタリティーについて〉

どのような大きな大会を行っても参加した人々から、楽しかった、よかった、もう一度参加したいと思っていたくには、大会を運営する側のホスピタリ



万関瀬戸

ティーが一番大切なのではないでしょうか。その点からいえば、この大会は申し分のない運営であったと思います。

まず、NORC 玄海支部支部長・福元征四郎氏は第1レースをスタートさせたあとすぐに空路対馬の厳原へ飛び、全艇を迎かえにこられ、対馬より韓国釜山へ行く途中の対馬の上ノ島と下ノ島の間にある狭い水路万関瀬戸（幅約50 M。日露戦争の時、日本海軍がロシアのバルチック艦隊をうつべく近水道として掘ったもの）の岸壁までおりてこられ、韓国へ向かう参加艇1隻1隻に手を振って見送って下さった時には各地より参加の人々の胸をうったことと思います。また、釜山に到着した時にも、釜山港岸壁に支部長は全艇を迎えにきて下さっておりました。

この支部長と同様、支部事務局長光安咸尚氏も全艇の送り出し、出迎え、そして釜山のホテルでの手くぱり、全艇の入出国手続をして下さいました。またこのレースが始まる1、2カ月前からは、自宅へは夜12時

第7回 アリランレース総合成績表

艇名	艇種	T.C.F	対馬レース 60M 北西 6～8 m	釜山レース 8.2M 北西 4～5 m	アリランレース 110M 北西/西 4～5 m	総合 順位
			修 正	修 正	修 正	
ゼフィルス	YOK 32	7417	1	2	3	1
CITY BOY	YA 30R	7375	4	6	1	2
レディ K	KIH 30	7269	2	4	8	3
カザハヤ	YOK 31	7290	3	3	9	4
カラコルム	DOU 30	7237	6	18	4	5
どもんじょ	DOU 34	7519	10	7	7	6
亜自由夢	YA 30C	7385	12	16	6	7
ボラリス	YA 33	7458	18	11	5	8
JUST V	YOK 31	7343	7	12	16	9
DR HIRO	ED 30	7280	8	8	18	10
バンガード	VDO 36	7709	5	9	22	11
麻理絵	VDO 41	8195	13	5	19	12
パラシューター	自作 26	6959	15	17	15	13
さくら	YA 36	7815	21	DNC	2	14
WONDER	YOK 32	7417	16	15	20	15
トムボーイ	DOU 34	7540	14	13	24	16
キャプテーン	VDF 30	7417	11	DNC	14	17
KAM KAM	YA 26C	6947	17	22	21	18
チロタン	YA 30	7204	20	DNC	13	19
美 美	TAK 39	8031	DNC	1	12	20
ママレード	DOU 30	7280	19	DNC	17	21
翔 龍	U 36	7748	DNC	14	10	22
アツミ	KIH 34	7670	9	10	DNF	23
しやち	FAR 920	7650	23	DNC	25	24
ドラカード	YA 33	7489	22	DNC	26	25
KAZU	DOU 37	7844	DNC	DNC	11	26
PEACE	YA 30	7150	24	DNC	29	27
春一番	YA 34C	7499	25	DNC	30	28
海 豹	SP 27	7280	DNC	23	27	29
弁 慶	DOU 42	8230	DNC	21	28	30
海 燕	アルビン 35	7459	DNC	DNC	23	31
きたたき	YA 26S	6866	DNC	19	DNF	32
スキッパー	KQ 25	6843	DNC	20	DNF	33
グーフィー	ORI 33	7509	DNC	DNC	31	34
リベルテ	YA 30	7204	DNC	24	DNF	35
シーウィフ	DOU 33	7509	DNC	DNC	DNF	36



光安事務局長と福元支部長〈小戸ヨットハーバー・玄海支部事務局にて〉



片倉静江さんと愛艇〈カラコルム〉(対馬厳原港にて)

以前に帰宅したことがないほど多忙をきわめたと聞きます。このように光安氏がアリランレースに没頭できた裏には奥様の内助の功なくしては考えられません。そして玄海支部の参加艇が各支部よりの遠来艇に対してきめ細かな気くばりがあったこともみのがせません。

ここでお世話になった方々を少し記してみたいと思います。まずレース委員長の末松明氏、〈レディーキラー〉の有吉伸二氏、〈カラコルム〉の片倉さん、そして〈ポラリス〉の門田久氏の諸氏であります。そのほか書ききれないほどの人々がなんとか楽しんでもらいたいと、至れり尽くせりのお世話大会でありました。

〈カラコルムのこと〉

いわずと知れた本誌ナンバーワンライター片倉静江さんの艇である。このアリランレースには過去4回出場なさっているが、今年はついに総合4位の成績。淑女2名と新人3名でこの成績は立派の一言。また今回の3レース総合でも5位でありました。釜山で行われたレースで5位以内に入っていたら総合優勝だったのであります。ここで片倉さんのアリランレース必勝コース◎情報を転記してみたいと思います。

『沖の島コースは私の大好きなコースです。ツメになったらゼッタイねらいます。沖の島には、宗像神社の沖津宮があり、正倉院へ通じる宝の島、そして女人禁制……いい島です。あの島を視認したころ、〈ゼブイルス〉が、〈CITY BOY〉が、そして〈ポラリス〉、〈カザハヤ〉が現われ、思わず「万才！」と叫びました。彼等は「〈カラコルム〉? もうやめた!」と言ったそうです。

今回、全く私一人の考えで走ったことが自信につながり、「オレに何もかもさせてくれ」と言って優勝した二村氏の気持がよくわかりました。3人のクルーもいい青年達で、オーナーとしてこれ以上の喜びはありません。』

〈遠来の友について〉

アリランレースが楽しいレースであることは、前々からヨットマンの間では知れ渡っていました。その証拠にここで各地域からの参加艇を紹介したいと思います。

鹿児島より〈ドモンジョ〉、対馬より〈きたたき〉、韓



〈どもんじょ〉



釜山港

国より〈スキッパー〉と〈シーワイフ〉、広島より〈美美〉と〈カズ〉、内海より〈弁慶〉、〈春一番〉と〈チロタン〉、富山より〈ワンダー〉、東海より〈ジャストV〉、金沢より〈翔龍〉でした。



初出場韓国艇の皆さん（小戸ヨットハーバーにて）

アリランレース(まとめ)

NORC玄海支部 片倉静江

- 36艇無事故再更新。
- 初出場の韓国艇〈シーワイフ〉、〈スキッパー〉、第1レースの本部船をつとめた〈きたたき〉(対馬)も無事博多入港。
- 対馬、厳原港での夜間のアンカリング、時間待ちした浅茅湾での真夜中のアンカー引き揚げ、釜山港での2回のアンカリング。便利なハーバーに舫っている連中にとっていい勉強になった。
- 第1レース、第2レースとも、夜間フィニッシュになり、本部船を探す緊張感、これもレースの一部。去年の大原杯レースで、先に見つけた船がワンタックの差で先行艇を押えたことがあった。油断禁物。
- 「風がない時こそ勝負。10センチでも20センチでも動かす努力が勝利につながる」は、山崎源兵氏(ハーバー公社)の言葉。
- 海難事故続発の時期だっただけに、全艇無事故で全レース終了したことが何よりだった。
(韓国側の役員の皆さん、玄海支部および対馬セーリングクラブの役員の皆さん本当にご苦労様でした！)



福岡市立ヨットハーバー（小戸ヨットハーバー）



〈ワンダー〉



〈翔龍〉

第12回 大島らんでぶー

(日本船舶振興会補助事業)

横浜フリートキャプテン 安岡信一

早いもので大島らんでぶーも今年で12回目を迎えることとなりました。今年も昨年以上に楽しい催し物を用意して、参加者の皆様をお持ち申し上げております。

開催の日程

集合時間 8月3日(土)朝9時 伊豆大島波浮港

10時～12時 ヨット教室

14時～17時 ボーリング大会(賞品多数有り)

18時30分 パーティー(ごじんか太鼓)

21時 現地自由解散

参加申し込み方法

参加申し込み希望者は、艇名、オーナー名、連絡先、人数を書いて下記まで申し込み下さい。

1. NORC本部 ☎03-504-1911～3

2. フリートキャプテン 安岡信一 ☎044-544-7885

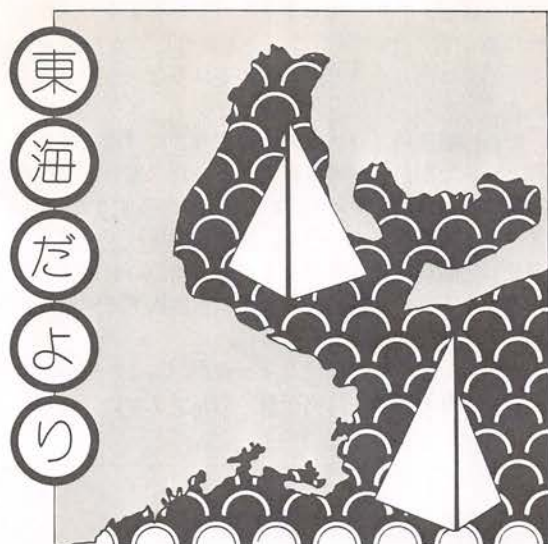
3. サブキャプテン 柿島 ☎045-712-3013

申し込み締切 7月25日(木)

参加料 1艇3,000円

パーティー参加料 4,000円/1人

大島での連絡先 森喜薬局 ☎0499-24-0050



1985スプリング シリーズレースを顧みる

四日市フリート所属
〈CHEERFUL-V〉

小川伸也

3月21日0330我々チアフルメンバーは車にて四日市を出発した。これも回航を含めて伊勢湾組のハンディだ。0530日産マリナー東海着。0630機装完了。非常に

眠気をもよおす。当初はオリンピックコース参加は予定になく、突然友人K氏による勧めで参加となった。従ってメンバーは、小生と長男 N.O と次男 S.O 他二人はK氏と友人I氏に協力していただくことになり、参加可能となった。

0650出港、上マーク付近に0710着、少々早すぎ、寒さに震えながら各艇を待つ。第1レーススタート時刻は0820となる。

ベストスタートであったが、上マーク発見が遅れ、回航後レギュラースピニアップ。ところがこれよりトラブルが始まった。まず、フォアギヤが何回となくはずれ、ブローチング気味になる。次にスピンドウン時、

野島レース成績表

クラス	セーラー No.	艇名	T.C.F	艇長	所要時間 h m s	修正時間 h m s	総合 順位	クラス 順位
I	3240	LALA	0.8491	山崎 進	7 58 19	6 46 08	15	7
II	2962	SELENE III	0.8095	樋口順二	8 03 39	6 31 30	14	6
II	2312	NACHI VIII	0.8292	二村昭治	7 50 23	6 30 02	13	5
II	2534	MARK	0.8114	河辺大士	7 45 57	6 18 04	11	3
III	2339	丸玉丸	0.7825	玉山聖三	8 08 08	6 21 57	12	4
IV	3121	桃太郎	0.7570	都築勝利	8 03 35	6 06 04	9	2
IV	3022	長良	0.7417	矢野敏郎	8 10 17	6 03 38	7	①
V	2431	うらなみ VI	0.7193	市川 勇	8 44 33	6 17 18	10	8
V	3225	NARUMI VI	0.7354	竹内 靖	8 09 52	6 00 15	6	6
V	3205	JUST V	0.7333	花川幸一郎	8 08 21	5 58 06	5	5
V	2500	HORIZON V	0.7343	中斉龍美	8 04 20	5 55 39	3	3
V	3125	FLAWLESS	0.7333	鬼頭洋二	8 04 06	5 54 59	2	2
V	3398	CHEERFUL V	0.7354	小川伸也	8 00 56	5 53 41	①	①
V	2765	OCEAN EXPRESS	0.7258	吉田貴彦	8 11 57	5 57 03	4	4
V	3037	MEG V	0.7322	竹内保史	8 19 01	6 05 23	8	7
J/24	3814	BOOMERAN	0.7183	二宮隆雄	8 15 55	5 56 13		
J/24	2878	SOLITAIRE	0.7183	林 宏己	8 15 17	5 55 45		

第5回東海チャンピオン・フリート対抗レース成績表

フリート	艇名	セーラー No.	T.C.F	第1レース(オリンピック)			第2レース(オリンピック)			第3レース(野島)			るい計		フリート別	
				所要時間 修正時間	順位	得点	所要時間 修正時間	順位	得点	所要時間 修正時間	順位	得点	得点	順位	得点	順位
武 豊	丸玉丸	2339	0.7825	2:08:13 1:40:19	7	5	DNS		1	8:08:08 6:21:57	8	6	12	9	51½	2
	NACHI VIII	2312	0.8292	1:58:15 1:38:03	4	8	1:55:02 1:35:23	7	5	7:50:23 6:30:02	9	4½	17½	7		
	桃太郎	3121	0.7570	2:09:15 1:38:17	6	6	2:03:52 1:33:46	5	7	8:03:35 6:06:04	6	9	22	6		
碧 南	ホライズン	2500	0.7343	2:13:43 1:38:11	5	7	2:03:22 1:30:35	2	10	8:04:20 5:55:39	2	15	32	3	32	4
四日市	CHEERFUL-V	3398	0.7354	2:09:15 1:35:03	①	11½	2:04:27 1:31:31	3	9	8:00:56 5:53:41	①	16¾	37¾	①	37¾	3
幡豆	長 良	3022	0.7417	2:22:07 1:45:24	10	2	DNS		1	8:10:17 6:03:38	5	10½	13½	8	70½	①
	ナルミ	3225	0.7354	2:10:23 1:35:53	2	10	2:02:21 1:29:58	①	11½	8:09:52 6:00:15	4	12	33½	2		
	ジャスト	3203	0.7333	2:17:02 1:40:29	8	4	2:08:38 1:34:19	6	6	8:08:21 5:58:06	3	13½	23½	5		
富 貴	マーク	2634	0.8114	1:58:47 1:36:22	3	9	1:53:41 1:32:14	4	8	7:45:57 6:18:04	7	7½	24½	4	24½	5
五ヶ所	LALA	3240	0.8491	1:59:19 1:41:18	9	3	2:01:22 1:43:03	8	4	7:58:19 6:46:08	10	3	10	10	13½	6
	朝 鳥	2477		D.N.F		1	DNS		1	DNS		1½	3½	11		
伴走	ブーメラン	2666	0.7183	2:08:27 1:32:15	参考 ①		2:06:53 1:31:08	参考 ④		8:15:55 5:56:13	参考 ③					

取込側スピンシートを引くタイミングが悪く、スピンハリヤードおよびアフターガイおよびスピンシート3本とも全部出てしまい、エイトノットでやっと止まった。オドロキ、12メートルほど先でなんと風を受けて膨らんでいるのである。なんとか3人でスピンシートを引き込んで取り込んだ。

また次のトラブル、サイドマーク回航後スピンアップ、スピンセールの破れに気をとられたスキにNo.2ゼノアがバウデッキ上から消えた。これもジブハリのエイトノットでやっと止まっていた。すぐスピングダウンする。キール等に引っかかっていることを祈りつつ、4人がかりで引き上げる。

これらのミスにより他艇に追い抜かれたようで少々あきらめムードになったが、小生はまだ先は長く上りコースがあるとクルーを元気づける。なお、上りはフルメインNo.2ゼノアのみであった。こんな状態の第1レースであったが、オドロキ総合1位となった。不思議。

第二レース1320スタート、タイミング少々悪い。ミスを恐れスピンを上げないので追風で抜かれ、上りに期待するもメインハリヤードの上げ不足により、上り角度ともかんばしくなく、結果は2位となる。

本日のログ約43マイル、コミッティーの方々雨の中本当にご苦労様でした。なお、第1レースオープン参加のJ-24は我が艇より先行フィニッシュ?

3月24日0400同じく車にて四日市出発。本日の野島レースである。本日のクルーメンバーは正規クルーで全部固め、小生とS.O、N.O、N氏およびY氏となった。しかし出発時刻にY氏が現れず、市内を探すが見つからず、4名で0440出発。0645ハーバー着。0715クルー変更届を考えながら出港。0720艇内無線機(430MHZ)よりY氏の声が聞え、岡崎市内を?okm/Hで走行中と確認、ハーバーへ戻り待つこと25分、この間支部長小林氏に「レース参加ではないんですか」と質問される。

出港0745、スタート0800の延期を祈りつつ、機走全速7ノットでセールアップなどやりながらスタート海面へ向かう。スタート時刻に変更はなく遠く前方に各艇のスタート風景が見られ始めた。

0755、スタートライン手前200メートルぐらいになるとかたどりに着き、エンジンカット。最後尾にてラインをクリアしながらコミッティーボートの中村氏の心配の声を聞き、状況を説明して、セールトリムおよびコースを定める。微風の中、スターボータックのまま生田ブイへ向かうが、ボータックで岸よりにコースを引いた艇も相当あったようである。生田ブイ手前にて漁船群団に遭遇する。大型艇(ララ)、(ナチ)等コース変更が見受けられたが、我が艇はまずまずのコースを守れた。

生田ブイ回航後も同様な状態が少々あった。次の野島回航手前にて?島の間を先行艇(ナチ)が通過して行

くのを確認、しかし網も多く入っているようで、我が艇は直前近くで沖回りにコース変更して安全策をとる。結果は両コースともタイム差は少なかったようである。

野島回航後のコースは湾中央寄りまたは渥美半島寄りと別れたが、我が艇は後者をとった。風は追手状態が続いた後落ちていった。次はどっちから吹きだすか、各クルーは心配であったが、渥美側海岸付近に風紋を発見した時は大変な喜びようであった。これによりなんとかハーフトン各艇を押えながら豊橋ブイ回航後、1601追手フィニッシュとなる。

本日のレース総合1位となったが、あまり実感がなく喜びよりも疲れが目立った。約33マイル。

第10回五ヶ所湾合同レース成績表

昭和60年4月28日
03:00スタート

着順	艇名	T.C.F	所要時間	修正時間	総合順位	クラス順位
3	SELENE III	0.8095	7:48:04	6:18:54	36	A-8
1	MARK	0.8114	7:44:23	6:16:48	31	A-6
5	CORSAIR III	0.7910	7:48:09	6:10:18	23	A-5
2	NACHI VIII	0.8292	7:45:30	6:25:59	36	A-9
4	EPICUREAN	0.8086	7:48:08	6:18:31	32	A-7
14	MORANG BONG	0.7640	8:01:21	6:07:45	22	A-4
13	桃太郎	0.7570	8:01:07	6:04:12	19	A-3
9	桃山	0.7610	7:50:40	5:58:18	7	A-2
15	NOAH VI	0.7417	8:02:03	5:57:32	6	A-①
8	富羊 V	0.7375	7:49:47	5:46:27	3	B-3
20	MEG V	0.7322	8:27:00	6:11:13	24	B-9
10	ZORRA	0.7364	7:50:50	5:46:43	4	B-4
6	CHEERFUL V	0.7385	7:48:19	5:45:51	2	B-2
11	NARUMI VI	0.7354	7:52:50	5:47:43	5	B-5
19	OCEANID EXPRESS	0.7258	8:14:05	5:58:36	8	B-6
7	HORIZON V	0.7343	7:49:45	5:44:56	①	B-①
18	AYA III	0.7385	8:12:28	6:03:41	16	B-8
16	FLAWLESS	0.7333	8:12:15	6:00:58	11	B-7
25	SHOVE CHUVA	0.7312	8:28:37	6:11:54	25	B-10
28	MERCURE III	0.7343	8:30:17	6:14:42	28	C-5
29	MOSSY-TIE	0.7479	8:32:57	6:23:38	35	C-6
12	BYBLOS III	0.7519	7:57:43	5:59:11	9	C-①
17	VENUS III	0.7343	8:12:20	6:01:31	12	C-2
18	QUARTER DECK	0.7343	8:29:11	6:13:53	27	C-4
22	マアール・スリィー	0.7280	8:27:42	6:02:19	13	C-3
32	そこのけ II	0.7650	8:44:35	6:41:18	37	C-7
	きんとーらん III	0.7519	D.N.F			
24	サンチョパンサ III	0.7161	8:28:30	6:04:08	18	D-3
	PLASMS II	0.7161	D.N.F			
30	NEW GUIN-EA II	0.7215	8:36:50	6:12:53	26	D-5
27	酒雪	0.7215	8:29:12	6:07:23	21	D-4
21	うらなみ VI	0.7161	8:27:13	6:03:13	14	D-①
	飛鳥 II	0.7161	D.N.S			
23	HELIOS III	0.7161	8:27:45	6:03:35	15	D-2
37	くんでる III	0.6913	9:14:17	6:23:10	34	E-6
	TENIE	0.6913	D.N.F			
35	FUJI III	0.6901	9:04:53	6:16:01	30	E-5
34	TRIDENT	0.6747	8:53:49	6:00:09	10	E-①
31	ファニー	0.7072	8:37:52	6:06:14	20	E-3
33	輝晃	0.6878	8:49:00	6:03:50	17	E-2
36	ODYSSEY	0.6878	9:05:52	6:15:26	29	E-4



五ヶ所湾合同レースパーティーにかけつけた南勢町の山本町長



五ヶ所湾合同レースパーティー風景

南勢町30周年記念レース案内

(NORC東海支部1985年
オートムシリーズレース併用)

太陽と健康と人情の町

ヨット仲間 五ヶ所湾に大集合

三重県度会郡南勢町では、本年町制30周年を迎えられることになり、「太陽と海」の同町スローガンにふさわしい数々の行事が5月～11月の期間中、各所で盛大に開催されます。

私達ヨット仲間も五ヶ所湾の素晴らしい自然環境の中で心ゆくまでヨットを走らせ、「太陽と海」のイメージアップと海事思想普及に寄与したいと思います。

主 催 (社)日本外洋帆走協会(NORC)東海支部

南勢町

後 援 ヴィーヴルオーシャンクラブ (VOC)

参加資格 合同レース:

NORC 登録艇・会友艇・各クラブ所属艇
オートムシリーズレース:

NORC 登録艇で IOR または JOR を所有している艇

出 艇 料 合同レース: 5,000円

オートムシリーズレース: 30,000円

係 留 9月15日～9月30日まで志摩ヨットハーバーで係留無料

賞 品 参加全艇に豪華参加賞

合同レース: 優勝艇に豪華賞品

オートムシリーズレース:

各レースファーストホーム賞予定

各クラス1, 2, 3位, 優勝艇

その他賞品多数

プ ロ グ ラ ム

月・日		日	時	場	所
9月15日 (日)	五ヶ所湾集結レース 合同レース 出艇申告・艇長会議 記念レース歓迎パーティーおよび 集結レース表彰式	各フリートスタート タイムリミット: 1500 1700～1800 1800～2000		ヴィーヴルオーシャンクラブ	
9月16日 (月・祭)	子供達体験乗艇 合同レース第1レース	集合: 0830 乗艇: 0900～1100 スタート: 1300 タイムリミット: 1600		ヴィーヴルオーシャンクラブ オリンピックコース	
9月21日 (土)	オートムシリーズレース 出艇申告 ・艇長会議 オートムシリーズ第1レース	0730～0800 0800～0830 スタート: 1100 タイムリミット: 1700		ヴィーヴルオーシャンクラブ 30Mオリンピックコース	
9月22日 (日)	オートムシリーズ第2レース 合同レース 第2レース 合同レース表彰パーティー (花火大会) およびオートムシリーズレース 合同パーティー	スタート: 0700 (同時スタート) タイムリミット: 1900 1900～2100		50Mショートオフショアレース ヴィーヴルオーシャンクラブ	
9月23日 (月・祭)	オートムシリーズ第3レース オートムシリーズ表彰パーティー	スタート: 0900 タイムリミット: 1400 1500～1600		20Mオリンピックコース ヴィーヴルオーシャンクラブ	

ニュー〈摩利支天〉レポート

第四報

予想した通りなのかそれとも予想に反してというのか、ここはニュアンスが錯綜するのだが、ニュー〈摩利支天〉の工程最終段階はまったくもって困難をきわめた。いうまでもなくハルの素材がメタル、それもチタニウムの故にである。

木造の場合、外板の仕様がダブルプランキングであれトリプルプランキングであれ、一皮張っては削るというプロセスで誕生する。GRP素材の場合もフィニッシュはサンディングで終る。だが素材がメタルともなると、これらのように最後は削って磨いて仕上げるという工程を、前提にはおけない。

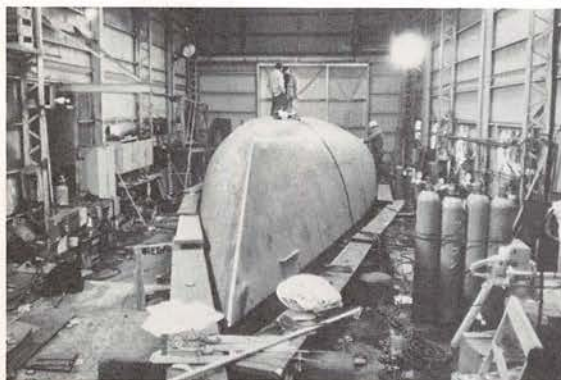
あたりまえだがメタルの外板は非常にうすい。木造やGRPの外板を1~2m/m削っても強度上の問題はまったく起こらない。しかしメタルのハルを同じ程度にガリガリ削ったら、これは大変なことになる。ニュー〈摩利支天〉外板は3m/mの厚さしかないところもある。いくらチタニウムだからとはいえ、そこを1~2m/mも削れるわけがない。

ハルをメタルでと思い立った限り、外板の表面はイージーなサンディングで整形が不可能なことを最初から覚悟しなければならないのである。

ニュー〈摩利支天〉の場合、全長17mを超えるハルに糸を沿わせてみると、約5m/mの凹凸が3カ所、3m/m程度の凹凸が10カ所、1m/m前後の凹凸は正直にいて無数に現れた。ここが、予想した通りなのかそれとも予想に反してなのか、評価が混乱するのだ。

一般に、溶接の個所が常温に戻るとき、収縮して周囲を引っ張ってしまうのが常である。チタニウムは他の材料と比べてその傾向が小さいけれども決してゼロではない。したがってニュー〈摩利支天〉の、トータル200mを超える溶接部分が、三次元の板金加工をも含めて、10数カ所の局所的な歪みに目をつぶれば、1m/m程度の誤差範囲に納まったというのは、ひょっとしたら素晴らしい技術の勝利なのかもしれない。

だが、この評価が間違っていないとしても、それに感じ入る間はほんの一瞬しか評されず、凹を埋める土



壇場の工程で、関係者一同の顔色が変わるハプニングを迎えたのである。

パテが食い付かないのだ。

擦り込み磨くというプロセスは通常と同じに進むが、ちょっとしたショックで、バカバカッと浮いてしまう。素材メーカーの東邦チタニウムはもちろん、大手のペイント会社や接着剤のメーカーに相談したが、返事はどこもかしこも要領を得なかったという。落ち着いて考えてみると、これは無理もない話で、だいたいチタニウムは、一切の保護を必要としないその素材のままのシックな輝きが、売物のひとつとなっている。ダイヤモンドや金に最適な塗料など、まったく耳にしないのと同じで、チタニウムと馴染みやすい樹脂製品のニーズが今まで求められたわけがない。直接には知らないが、問い合わせを受けた先方はさぞびっくりしたことと思う。

結局のところ、この問題は自力で試行錯誤を重ねるしか解決の方法はなく、目下ニュー〈摩利支天〉のハルは実験の現場となっている。

表面はツルツルよりもザラザラの方がよいのではないかと、部分的に粗いサンダーをかけてみたり、また下塗りも数種類を使い分けて、もちろんパテの材質も変えて、どのような組み合わせがベターになるか、テスト中である。といってもぶっつけ本番であり、それも現実の大時化で目茶苦茶にもまれてみなければ、実績としての結果は得られず、結論はまだ何も出てないに等しい。

一夜叩かれ続けて明けてびっくり、塗装からパテまですべて無くなりツルツルなどという最悪の状況も可能性として残っていて、IORの計測はどうやらクリアしたものの、関係者一同は、戦々恐々の思いのようなのである。

何しろチタニウムによるセーリングボートの製作は、一切が未知の分野といえる。素材の切り出しからして容易でないことから始まって、曲げ加工の問題、そして今回の塗装下地の問題 etc、工程の日々は毎日あらたな次元への挑戦となっている。

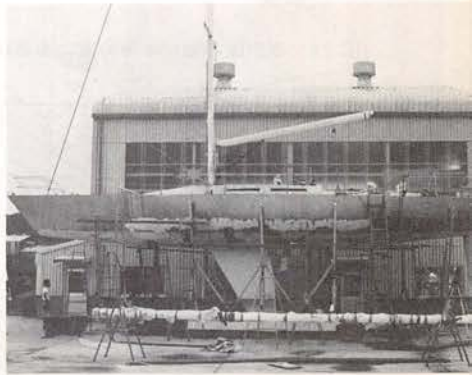
さてニュー〈摩利支天〉のポテンシャルはどのようなものか、まだ超微風のコンデションの中で一度だけしかセールをあげていないようだが、それでもきわめて敏感に反応したという。それにしてもレーティングは52.9フィート、スリーコーターからワントンクラスの倍に近い。ということはこれらのクラスの二倍のスピードが出なければならないことになる。35フィート前後の艇が風上航で6 ktで走れば、ニュー〈摩利支天〉は12 kt、そのクラスがスピンランで8 ktを超えるようなときは、ニュー〈摩利支天〉は16 kt以上をキープしなければ勝てない。

ハルのデザインはIORを意識していなく、レーティングに基づく戦いはニュー〈摩利支天〉に不利けれども、IORのグランプリレーサーとの最初のミーティングが楽しみである。

なお、ニュー〈摩利支天〉は'85年トランスパックに出場のため6月上旬に船積みでデリバリーされる予定。

トランスパックのレースコミッティーは、IORデザインの艇と強風のスピンランだけを意識したスペシャルボートを、可能な限り公平に同居させるために参加各艇のIOR計測値から、このレースだけのレーティングを算出し、成功している。ニュー〈摩利支天〉のトランスパックレーティングは、そのULDBタイプの性格をしっかりと値踏みされて、一段ときびしい値となっているが、それだけ能力として、アビームからリーチングの性能が素晴らしいと見なされているからだろう。デビューのこのトランスパックの強風のスピンランに、どの程度のデイルンを記録するか、前回のトランスパックでクラス二位に入った、旧〈摩利支天〉のクルーも健在であって、期待は大きい。

ニュー〈摩利支天〉は、チタニウムのハルデッキというだけでなく、エレクトロニクスの装備もおそらくトップクラスに入るかと思う。ひとつの実戦が終了した段階での報告が望ましいとは思いますが、ラインアップなどの解説を次号で続けたい。 レポート 服部一良



気象一口メモ

沖合いの風と沿岸の風(夏)

株式会社海洋気象情報
池田 徹

池田徹氏

花嫁募集中の28歳の好青年。

東海大学・海洋学部でヨットに親しみ、波と風に興味を抱いて、現在の(株)海洋気象情報に入り、ラジオ、新聞、会社相手に気象予報業を6年。横須賀のリブルセイリングクラブ(ディンギー)のメンバーです。今月からしばらくの間、教科書には書いていない、そして実際のセーリングに即した気象のノウハウをプロの目から書いていただきます。質問、大歓迎します。

夏場は台風を除けば日本付近を低気圧が発達して通ることが少なく、海上は比較的穏やかで、風や波による海難事故は冬や春先に比べると少ないですが、その反面ヨットの推進力である風が弱いためスピードが出ず、いかに風をつかまえるかがポイントになります。

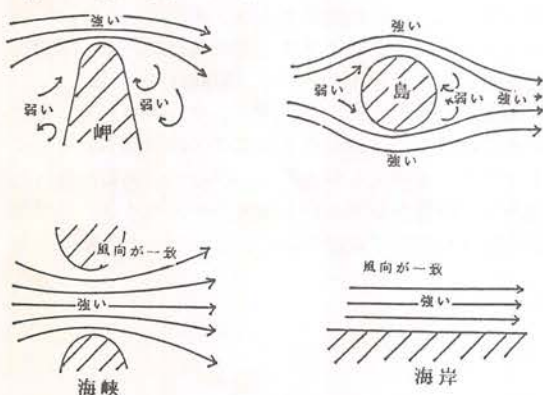
ラジオの気象通報で天気図を描いてみて、陸の風に比べ船舶の風がだいたい強目であることに気づいたり、実際海上でそういうことを実感している人は少な

くないと思います。風は地表面から摩擦を受け、その影響は陸上ほど強いので、海上の風のほうが強目になるわけです。その比率は、陸上風に対して海上風は約1.5倍くらいといわれています。したがって沖合いに出れば風が強くなることになります。

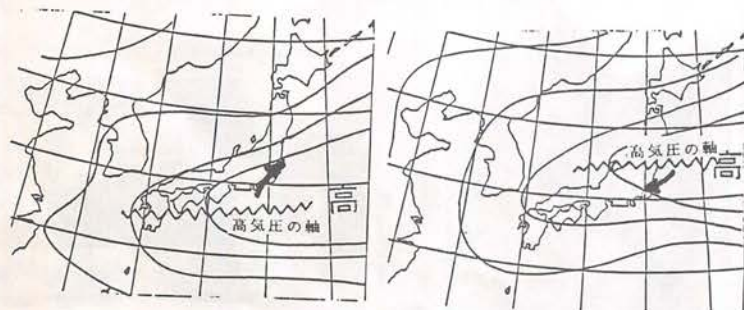
しかし、地形の影響を受ける沿岸海域でもところによってかなり強い風が吹いたり、逆に弱まったりすることがあります。特に複雑な海岸線をもつ日本の沿岸では、地形や気圧配置によってクセのある吹き方をし、場合によっては沖合いより強い風が吹くこともあります。たとえば岬の先端付近や島の風向に対して両側面と風下の少し離れた所、比較的まっすぐな海岸や海峡ではその向きと風向が一致した場合、強い風が吹くことが多いようです。

また日差しが強い夏場は日中晴れば海から陸に向かって吹く海風が強まり、等圧線が開き、気圧の傾きがほとんどなくても風速が10 m/sを超えることさえあります。この海風は沿岸部だけの(沖合い10km程度)局地的な現象で海岸に近い所のほうが風が強くなるので、等圧線が開いた時の日中は沖より沿岸のほうが風をつかめるともいえます。しかし気圧の傾きがまったくないことはめずらしく、気圧配置によって日中の風が強かったり弱かったりします。

〈図1〉 風の地形による影響



〈図2〉 高気圧の軸が本州の南にある場合と北にある場合



仮に本州の南岸沿いを考えた場合、同じような気圧配置でも高気圧の軸が北にある場合は高気圧から吹き出す北よりの風と海風が打ち消し合って弱まり、逆に高気圧の軸が南にあるときは高気圧から吹き出す南風に海風が加わって強まるといったぐあいです。

以上のことは一般的にいわれていることで必ずしもこの通りになるものではなく、また潮の流れや、ほか

にもいくつか要素があり、考えだすと大変難しいことですが、気圧配置を読み取り、地形や時間帯を考慮しながら、時には沖に離れ、時には沿岸まで寄せることによって好タイムを出す参考になればと思います。

しかし、ここでひとつ忘れてならないことは、好タイムを出すことと安全性は裏腹であることです。強風や高波、沿岸付近の暗礁など危険に対しての技術、体力、知識が必要なのです。

船舶振興会補助事業

'85NORC 安全フェスティバル 開催のお知らせ

例年行っております安全フェスティバルを下記の通り開催いたします。海事思想普及委員会、安全委員会より、皆様のご参加を心よりお待ちしております。

【実施要綱】

- 名 称 '85 NORC 安全フェスティバル
- 目 的 外洋帆走艇のオーナーおよびクルーの安全に対する意識を高揚させ、安全な運航と、海難事故発生時における的確な処置について啓発指導を行い、併せて一般市民に対する海事思想の宣伝普及を計り、かつ漁業、港湾等関係者の外洋帆走事業についての理解に資することを目的とする。
- 目 時 昭和60年6月23日(日) 1000~1400
雨天決行
- 場 所 神奈川県三浦市城ヶ島 三崎港城ヶ島岸壁
および三崎海洋センター
- 主 催 社団法人日本外洋帆走協会 (NORC)
- 後 援 第三管区海上保安本部、神奈川県、三浦市、日本船舶振興会
- 協 力 横浜海上保安部、横須賀海上保安部、羽田航空基地、神奈川県東部漁港事業所、三崎警察署、三浦市消防署、三崎海洋センター、エスピー食品(株)、三崎マリン(株)、山下ボート(有)、城ヶ島、向ヶ崎、田中、三崎、諸磯、小網代、初声、二町谷各漁業協同組合、報道関係各社、展示品出展企業各社、NORC 関東支部各フリート
- 内 容 1. 外洋帆走艇用安全備品、無線機器、航海計器の展示 (海洋センター)
1000~1400
2. 救命いかだ、安全、救難用品の実演訓

練 (岸壁付近海面) 1030~1100

3. 救急法の指導および訓練 (岸壁) 1100~1120

4. ヘリコプターによる救難訓練 (岸壁沖合海面) 1120~1200

5. NORC 前期レース表彰式および懇親会 (海洋センター) 1200~1400

参加料 無料 (ただし、招待以外の懇親会参加者は会費1,000円)

参加人員 約500名

出展企業 中村船具、東洋ゴム工業、藤倉航装、藤倉ゴム工業、宮田工業、ライフガード工業、興亜化工、国際化工、小糸製作所、住友電工、三菱電機、古野電気、八重州無線、協立電波、光電製作所、日本無線、セナー、東洋物産、日本救命器具、日本船具、日本船燈、佐浦計器製作、高工社、安立電機、日本ドライケミカル、丸山製作所、日本船舶通信、マリン産業

実行委員 (委員長、海事思想普及委員長) 今岡又彦 (副委員長、安全委員長) 長江博人 (常務理事) 河村次郎 (事務局長) 歌田道教 (専門委員) 内藤清朗、芳賀治一、松浦剛、佐藤静治、岡芹寛和、才田秀人、伊藤静美、佐藤和夫、坂西正明、中西健二 (事務局) 矢嶋滋

※写真は5月9日に行われたメーカー説明会の模様。
NORCより、今岡海事思想普及委員長、長江安全委員長、坂西通信委員が内容説明に出席した。



'85 ジャパン ビッグボートシリーズ 実施のお知らせ

会長 松田 栄夫

ジャパンビッグボートシリーズも今年で7回目を迎えることになりました。

1980年ビッグボートのオーナー達によってジャパンビッグボートクラブ(JBBC)が発足し、その年以後はビッグボートクラブ主催の年1回のイベントとして運営され、年を追うごとに参加艇も増え、内容的にも充実したレースとなっております。

さて、本年度のレースは、下記のような予定で行うこととなりましたのでお知らせいたします。

日時：1985年9月14日(土)・15日(日)・16日(月)

場所：静岡県下田港沖および神子元島周辺の海域

主催：ジャパンビッグボートクラブ(JBBC)

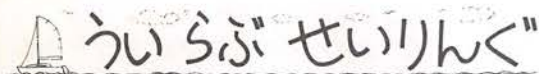
参加資格：ジャパンビッグボートクラブの会員艇
(IORレーティング26フィート以上のオープンレーサー)

競技日程：9月14日(土) 20マイル オリンピックコース

9月15日(日) 50マイル ショートオフショアコース

9月16日(月) 20マイル オリンピックコースまたは30マイル ラウンドマーク

適用規則：NORC 外洋レース規則、IYRU 競技規則、
NORC 特別規定および NORC 設備規定を準用する



その5

わかいとおる

モーターボートと私

私は、モーターボートが嫌いだ。

正確に言えば、4年前から嫌いになったのだ。それ以前は私もモーターボートに乗って遊びに出掛けたりしていたが、ある一件以来、どうも帆柱のない船というのを敬遠してしまう。ましてモーターボートは特にダメだ。

そもそも間違いの始まりは、酒である。酒といっても日本酒ではなくてビール、それも生樽2ℓなのだ。その日は友人2人と午前中からセーリングに出掛けて、午後おそくハーバーに帰港した。すると同じハーバーに係留しているモーターボートのオーナーであるM氏が「どうもごぶさたね。一杯やらない」と誘いかけたのだ。我々3人は仕事は断っても酒は断ったことがないだけに、嬉々としてM氏のボートに乗り込んだ。

「あっ」という間に最初の1本はカラになり、1本が2本、2本が3本と次々に2ℓ樽は空いていき、1時間半ぐらいの間に約20ℓ弱のビールが4人の胃袋に吸収された。我々はだいぶご機嫌になり、酔いにまか

せて気持のほうもだいぶ大きくなってきた。

「そういえばボートに酒気帯び運転はないよな」とM氏が突然言い出した。我々もついつい調子に乗って「ないない、全くない。これからもう1回ナイトセーリングだ」などと口走ったから大変、M氏はますます乗り気になって、「行こう行こう、沖でワタリガニが捕れる、サーチライトで照らせば網ですくえるよ。ヨットはセッティングがめんどうだから、俺のボートで行こう、それがいい、すぐ行こう」と言い終わらないうちにエンジンを始動させた。「ドッドドッド」ディーゼル6気筒のエンジンが唸りを上げ、スターンからは排気の煙を黒々と吹き上げる。「やばい」と思った時はもう遅く、M氏の出航準備の速いこと、速いこと。我々も調子に乗せた手前「やめましょう」とはきり出せない。「なるようになれ、ちょっと沖をひと回りもすればM氏の酔いもさめてくるだろうし、初夏とはいえ夜はまだ冷えるし、このまま朝まで海の上というわけでもないだろう」私は友人2人に耳打ちした。2人の友人もうなずいて「30分ぐらいだろうな、まあカニの3匹も取れたら儲けもんだな」と軽く言っている。

我々を乗せたボートは出航準備も整わせ、今はもう舳いロープを外すだけとなった。

M氏の「舳いレコー」の合図とともに沖を目指しボートは大きく転針した。我々の係留場所から海に出るのには、水路をかなりの距離を走らなければならない。普段だとこの距離を徐行して行くのがなんともイライラして気が急くのだが、この時ばかりは酔って上気した顔をなでる風がこころよく爽快に感じられた。長い水路の徐行も終わり、一気に全速前進、ワタリガ

輸入促進を 阻害するもの

武田陽信

政府は貿易黒字の削減のために、諸外国よりの輸入促進を訴えている。

この政府の方針に協力する意味で、大型ヨットの輸入を検討して見る。

輸入するヨットが税関の手を離れるまでの価格の構成を順を追って解説すると次のようになる。

1. 現地工場渡し価格
2. 陸上運賃、輸出諸費用などの現地費用 この1～2までの合計で、一般にFOB（舷側渡価格）が構成される。

3. 海上運賃
4. 保険料

この1～4までの合計で、CIF（価格、保険、海上運賃込価格）が構成される。

5. 関税 10mを超える大型ヨットの場合は、CIFの7.5%
6. 物品税 CISに関税を加えた価格に30%が課税される。

この価格構成で一番大きな影響力を持つものは、物品税である。そして、この物品税はCIFに関税を加えた価格に対して課税されるところに問題点がある。

- イ. CIFに関税が掛けられるのは、諸外国でも多く行われる規定であり、疑念を挟むところではない。
- ロ. しかし、現行規定では、FOBに海上運賃および保険料が加えられたCIFに関税が付加され、その合計に対して物品税が課税される。簡単に言えば、海上運賃も、海上保険料も、物品税の対照となることである。これは、関税がCIFに対して課せられ規定から、自動的に、関税+CIFを物品税の対照としているに過ぎないのではないと思われる。
- ハ. 国内生産のヨットに対しては、もちろん関税は課税されないのみならず、物品税の対照は、工場渡し

の価格である。

輸入促進の意味からも、ここに解決されなければならない問題は次の通りである。

- イ. 関税の対照はCIFの価格である。
 - ロ. 物品税の対照は現地工場渡ししの価格である。
- 今、例を上げて、この問題を検討する。

〔現行法〕

1. 現地工場渡し価格	\$100,000
2. 陸上運賃、輸出諸費用など	\$ 1,000
3. FOB	\$101,000
4. 海上運賃	\$ 20,000
5. 保険料	\$ 1,000
6. CIF	\$122,000
7. 関税 7.5%	\$ 9,150
8. CIF+関税	\$131,150
9. 物品税 30%	\$ 39,345
10. 合計	\$170,495

〔改善策〕

1. 現地工場渡し価格	\$100,000
2. 陸上運賃、輸出諸費用など	\$ 1,000
3. FOB	\$101,000
4. 海上運賃	\$ 20,000
5. 保険料	\$ 1,000
6. CIF	\$122,000
7. 関税 7.5%	\$ 9,150
8. CIF+関税	\$131,150
9. 物品税 30%	\$ 30,000
	工場渡し\$100,000の30%
10. 合計	\$161,150

差額 \$9,345 約5%

現行法より単に5%価格は安くなるだけであるが、まず物品税の課税対照価格の適用を変えるべきだ。次に現在政府が検討中の関税の撤廃が実現すれば、更に輸入はしやすくなる。

国家財政の見地からは、物品税を撤廃するのは、困難かもしれない。しかし、輸入促進が本当に国家の要請であるならば、関税のみならず、物品税の撤廃若しくは、率の低下が当然論議されることとなろう。

ミキモトカップの名称変更に関するお知らせ ミキモトカップ実行委員会

ミキモトカップ熱海オールジャパンオフショアーチャンピオンシリーズの名称を発展的に変更したいと思っておりますのでお知らせいたします。

理由

- (1)近い将来国際レースとして育てていきたい、そのためにもオールジャパンという名称を削除す

る。

- (2)タイトルが長すぎて実用的でない。

以上の事由によりミキモトカップの正式名称を以下に述べる名称に変更いたします。

ミキモトジャパンカップオフショアーシリーズ'85

5th ALL JAPAN J-24 CLASS CHAMPIONSHIP

MAY 1-MAY 6, 1985 NISSAN MARINA TOKAI

FINAL

POS.	SAIL NO.	YACHT NAME	RACE 1		RACE 2		RACE 3		RACE 4		RACE 5		RACE 6		RACE 7		TOTAL
			Pos.	Point	Pos.	Point	Pos.	Point	Pos.	Point	Pos.	Point	Pos.	Point	Pos.	Point	
1	2668	侍 日本	6	59	1	64	5	60		0	8	57		0		0	240
2	2866	CRIMSON J	5	60	7	58	7	58		0	3	62		0		0	238
3	2697	アポロニア	4	61	4	61	1	64		0	A14	51		0		0	237
4	3825	ENTER PRISE	2	63	10	55	4	61		0	9	56		0		0	235
5	3565	レティシア	1	64	14	51	12	53		0	6	59		0		0	227
6	3794	SUPER KIDS	18	47	2	63	10	55		0	12	53		0		0	218
7	3555	青帳面	17	48	9	56	24	41	C	0	7	58	C	0	C	0	203
8	2891	ロブスター III	37	28	3	62	15	50		0	5	60		0		0	200
8	3569	ライトニングバロン	11	54	18	47	6	59	A	0	25	40	A	0	A	0	200
10	3587	J.アレグロ	16	49	8	57	14	51		0	27	38		0		0	195
11	2456	HOKULANI II	31	34	6	59	13	52	N	0	YMP	48	N	0	N	0	193
12	3814	BOOMERANG-5	9	56	25	40	16	49		0	20	45		0		0	190
13	2687	まほろば	26	39	17	48	8	57	C	0	19	46	C	0	C	0	190
14	2680	WIND QUEST	30	35	5	60	27	38		0	22	43		0		0	176
15	3813	スターダスト	10	55	11	54	28	37	E	0	37	28	E	0	E	0	174
15	3797	エスメラルダ	33	32	21	44	21	44		0	11	54		0		0	174
17	3806	シベール 5	12	53	DSQ	0	11	54	L	0	2	63	L	0	L	0	170
17	3571	ハンパティータンパティータン	46	19	19	46	2	63		0	23	42		0		0	170
19	2689	ADONIS	25	40	16	49	33	32	L	0	18	47	L	0	L	0	168
20	2690	VIVA	49	16	27	38	3	62		0	14	51		0		0	167
20	2894	AKU-AKU III	38	27	42	23	9	56	E	0	4	61	E	0	E	0	167
22	2871	オリブ II	A36	29	24	41	17	48		0	17	48		0		0	166
23	2863	ハンクオーバー	7	58	31	34	26	39	D	0	33	32	D	0	D	0	163
24	3584	チャイナタウン	41	24	20	45	22	43		0	16	49		0		0	161
25	3573	ワンダーウーマン	13	52	39	26	37	28		0	15	50		0		0	156
25	2675	MANTA	A48	19	22	43	23	42		0	13	52		0		0	156
27	2685	ごんべいさん	21	44	43	22	29	36		0	21	44		0		0	146
28	2458	オーシャンベル	3	62	40	25	35	30		0	39	26		0		0	143
29	2699	STREET GIRL	14	51	30	35	36	29		0	43	22		0		0	137
30	3581	BUTLER	8	57	46	19	32	33		0	41	24		0		0	133
31	2864	J of J	29	36	36	29	39	26		0	24	41		0		0	132
32	2457	2457	15	50	26	39	45	20		0	44	21		0		0	130
32	2878	SOLITAIRE	27	38	23	42	46	19		0	34	31		0		0	130
34	3795	BRONCO	36	29	52	13	20	45		0	30	35		0		0	122
34	3559	RDS オキナワ	44	21	13	52	50	15		0	31	34		0		0	122
36	2888	PROMONTORY	22	43	38	27	31	34		0	48	17		0		0	121
37	3796	カミカゼ アゲイン	19	46	47	18	DSQ	0	C	0	10	55	C	0	C	0	119
37	3799	ホンキートンク3799	B65	0	29	36	19	46		0	28	37		0		0	119
39	2672	KO.MARGE	DSQ	0	15	50	18	47	A	0	45	20	A	0	A	0	117
40	3589	NOWAKI-IV	28	37	44	21	44	21		0	29	36		0		0	115
41	2885	ONO	20	45	PMS	1	25	40	N	0	38	27	N	0	N	0	113
42	2462	J/B	34	31	50	15	43	22		0	26	39		0		0	107
43	3562	桜 花	40	25	34	31	48	17	C	0	32	33	C	0	C	0	106
44	2692	モビーディック II	60	5	12	53	42	23		0	46	19		0		0	100
45	3580	ウインドワード	42	23	32	33	41	24	E	0	49	16	E	0	E	0	96
46	2691	HORNET-II	24	41	56	9	53	12		0	40	25		0		0	87
47	2876	小 梅	43	22	33	32	34	31	L	0	RET	1	L	0	L	0	86
48	3575	ウインドバック	45	20	37	28	60	5		0	36	29		0		0	82
49	2874	ウェザーリポート	DSQ	0	41	24	40	25	L	0	42	23	L	0	L	0	72
50	2896	アーリーバード	47	18	48	17	47	18		0	47	18		0		0	71
50	2884	ユートピアン II	39	26	49	16	51	14	E	0	50	15	E	0	E	0	71
52	2471	カスミ III	50	15	28	37	56	9		0	56	9		0		0	70
53	3809	EXOCET-Bee	55	10	35	30	54	11	D	0	54	11	D	0	D	0	62
53	3574	REPRISE	52	13	59	6	52	13		0	35	30		0		0	62
55	2879	神 陵	56	9	45	20	38	27		0	RET	1		0		0	57
56	2877	エグゾセルージュ	62	3	58	7	30	35		0	57	8		0		0	53
57	2875	ホットスパー Jr.	48	17	55	10	55	10		0	53	12		0		0	49
58	2892	KAMA	58	7	54	11	49	16		0	52	13		0		0	47
59	2676	酔酔 III	32	33	61	4	61	4		0	61	4		0		0	45
60	2895	Ms.	51	14	51	14	59	6		0	59	6		0		0	40
61	2867	REDSTAR&薬師丸	53	12	57	8	57	8		0	58	7		0		0	35
62	2870	ドナルドダック	B65	0	53	12	58	7		0	51	14		0		0	33
63	2473	Ladies First	57	8	60	5	63	2		0	62	3		0		0	18
64	3579	大 王	61	4	62	3	62	3		0	60	5		0		0	15

POS.=Position A...20% PENALTY B...50% PENALTY

1985年 5月18日スタート

初島レース

オーナー名	艇名	セール No.	艇種	クラス	着順	レーテ ィング	T.C.F	フィニッシュ時間 日 時 分 秒	所要時間	修正時間	総合 順位
佐々木研一	雲柱	2611	YOK40	2	3	30.2	0.8095	18 23 20 0	22800	18457	1
津村重幸	ZERO 2	3410	FRE40	2	5	31.5	0.8212	18 23 22 11	22931	18831	2
大口真司	ROCINANTE	3210	TAK46	1	1	35.5	0.8558	18 23 6 47	22007	18834	3
碓 俊弘	RIFFLE 2	3306	YOK31	5	13	22.5	0.7343	19 0 11 10	25870	18996	4
菅原留意	JACKPOT 2	3424	KAN30	5	12	22.7	0.7364	19 0 10 0	25800	18999	5
古川保夫	織姫	3335	FRE40	2	6	31.5	0.8212	18 23 26 7	23167	19025	6
石原慎太郎	CONTESSA	188	DOU42	1	4	33	0.8345	18 23 22 0	22920	19127	7
高橋高見	あさま	3295	YAM38	3	9	28.3	0.792	18 23 44 53	24293	19240	8
松田栄夫	BIG APPLE	2299	HOL44	1	2	34.3	0.8457	18 23 19 25	22765	19252	9
竹川節男	CRIMSON	3125	TAK36	3	10	26	0.7699	18 23 57 40	25060	19294	10
初鹿野幸生	COASTGUAD	3020	YOK32	5	16	22.8	0.7375	19 0 16 8	26168	19299	11
植木正裕	SEA CROWN 3	2979	TAK32	4	14	23.3	0.7427	19 0 13 14	25994	19306	12
堀内滋彦	SEE ADLER 5	3233	TAK33	2	7	32.4	0.8292	18 23 29 30	23370	19378	13
久保田 茂	TABATHA	3333	YOK31	5	19	22.5	0.7343	19 0 21 44	26504	19462	14
星沢 寛	FORTY	3093	Y-34R	4	11	24.7	0.757	19 0 8 45	25725	19474	15
小高敏夫	ELECTRON	3360	Y-32R	5	18	22.8	0.7375	19 0 21 10	26470	19522	16
菅野 道	AFRODITA	3373	YOK28	5	23	21.8	0.7269	19 0 30 35	27035	19652	17
鈴木康之	衣笠	2212	WAT34	4	17	23.8	0.7479	19 0 17 57	26277	19653	18
朝河 清	かめら	2011	TKA31	5	22	22.2	0.7312	19 0 29 2	26942	19700	19
蒲谷和行	SYLPHYDES	3002	NAK31	5	24	22.1	0.7301	19 0 32 15	27135	19811	20
小坂橋博行	BASIC	3387	YOK28	5	25	21.7	0.7258	19 0 39 39	27579	20017	21
赤井徳夫	BIG SHOT	3351	K33R	4	21	23.6	0.7458	19 0 28 11	26891	20055	22
清田 博	青海波	2640	KIH33	4	20	24.7	0.757	19 0 22 43	26563	20108	23
藤本達雄	FUJI 3	2112	FRE46	1	8	35.6	0.8567	18 23 41 53	24113	20658	24
並木茂士	月光	2000	FRE41	2	15	31.1	0.8177	19 0 13 16	25996	21257	25
戸田 広	SONN BLEME	3083	VEN30	4	26	23.7	0.7468	19 1 14 33	29673	22160	26
井上一典	OTSHOSAN	3414	LIB26	6	27	19.4	0.7005	19 1 51 34	31894	22342	27
鈴木重和	SPRING	2707	NOL30	5	28	20.7	0.715	19 1 53 54	32034	22904	28

“1985”KANSAI BIG BOAT SERIES NISHINOMIYA REGATTAS (3/4~3/4)

セール No.	艇 名	T.C.F	第1レース(%)				第2レース(%)				第3レース(%)				第4レース(%)				累計	総合 順位
			着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点	着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点	着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点	着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点		
1777	カザ7	.8150	①	2.19.08 1.53.23	①	14.25	5	1.54.27 1.33.16	8	7.0	7	3.09.25 2.34.22	12	3.0	3	9.10.55 7.28.59	2	19.5	43.75	④
2301	コテルテル2	.8248	2	2.23.03 1.57.59	3	12.0	①	1.43.30 1.25.22	①	14.25	2	2.26.04 2.00.28	2	13.0	2	9.06.56 7.31.06	4	16.5	55.75	①
2333	トーゴⅧ	.8292	3	2.24.03 1.59.26	6	9.0	2	1.44.05 1.26.18	2	13.0	①	2.24.33 1.59.51	①	14.25	①	9.02.19 7.29.41	3	18	54.25	③
3115	ミストレス・ハナ	.8086	4	2.25.35 1.57.43	2	13.0	4	1.54.07 1.32.16	DSQ	0	5	2.52.35 2.19.33	6	9.0	5	9.34.35 7.44.36	5	15	37	6
2800	サキⅥ	.8077	5	2.26.27 1.58.17	4	11.0	3	1.48.16 1.27.26	3	12.0	4	2.46.43 2.14.39	5	10.0	4	9.13.41 7.27.12	①	21.375	54.375	②
2235	ノミⅢ	.8257	6	2.35.19 2.08.14	14	1.0	6	1.54.38 1.34.39	11	4.0	3	2.35.30 2.08.23	3	12.0	6	10.16.50 8.29.19	9	9.0	26.0	10
2350	ラ・レイナー	.7679	7	2.35.34 1.59.27	7	8.0	7	1.55.34 1.28.44	4	11.0	8	3.15.46 2.30.19	9	6.0	10	11.10.56 8.35.12	10	7.5	32.5	7
3307	カゲロウ	.7560	8	2.37.58 1.59.25	5	10.0	8	1.59.18 1.30.11	5	10.0	10	3.18.45 2.30.15	11	4.0	14	11.54.04 8.59.50	13	3.0	27	8
3018	エンズビル	.7580	9	2.38.20 2.00.01	8	7.0	9	2.01.18 1.31.56	6	9.0	6	2.55.21 2.12.54	4	11.0	9	11.02.30 8.22.10	8	10.5	37.5	⑤
3284	ヴァンガード	.7699	10	2.40.04 2.03.14	11	4.0	14	2.06.33 1.37.25	14	1.0	13	3.30.32 2.42.05	13	2.0	13	11.50.27 9.06.58	14	1.5	8.5	14
3336	タック	.7540	11	2.40.44 2.01.11	9	6.0	10	2.03.46 1.33.19	9	6.0	14	3.37.54 2.44.17	14	1.0	7	10.33.08 7.57.22	6	13.5	26.5	9
3302	トライアングル	.7630	12	2.45.31 2.06.17	12	3.0	11	2.04.49 1.35.14	12	3.5	11	3.19.58 2.32.34	10	5.0	8	10.41.58 8.09.49	7	12	23	12
3413	ミスターモーラン	.7406	13	2.46.02 2.02.51	10	5.0	13	2.06.21 1.33.34	10	5.0	9	3.18.26 2.26.57	7	8.0	12	11.36.07 8.35.32	11	6.0	24	11
3331	リバージュ	.7640	14	2.47.37 2.02.03	13	2.0	12	2.06.01 1.36.16	13	2.0	12	3.20.12 2.32.57	11	4.0	11	11.27.56 8.45.34	12	4.5	12.5	13

NORC 近畿北陸支部 第3回 ポイントレース

1985. 04. 21

クラス	セーラー	艇名	TYPE	T.C.F	着順	所要時間	修正時間	順位	点
2	2022	メルヘン	YAM-R30	.7385	1	2:06:05	1:33:07	2	7.00
1	2976	クンペーラ 2	YAM-R34	.7550	2	2:07:14	1:36:04	5	4.00
2	2818	ZERO FIGHTER	DUB-30	.7333	3	2:08:04	1:33:55	3	6.00
4	3324	CREEK	KAN-23	.6711	4	2:09:27	1:26:52	1	8.25
3	2462	J/B	J-24	.7215	DNS			0	1.00
2	3126	TINKLE 2	YOK-30	.7354	6	2:10:25	1:35:55	4	5.00
3	2847	ストロベリー 2	YAM-26S	.6878	DNS			0	1.00
2	3017	ALL HANDS 2	VENDE	.7237	8	2:24:24	1:44:30	6	3.00

第4回 熱海ケッチ・ミーティング報告書

レース委員長 稲葉文則

第4回熱海ケッチ・ミーティングは好天に恵まれ、

初島第二漁港沖に、ケッチ・スループ合わせて57艇という大艇団となった。

年1回のクルージング派のミーティングというこの機会に集まる常連の艇も多く見受けられたが、今回うわさを聞いた新顔のケッチも多く、名実ともに楽しいケッチミーティングに育ってきた。参加人員318名。

第4回熱海ケッチ・ミーティング成績表

1985.4.28

(ケッチの部)							
ファーストホーム	鬼っ子丸	林30	辰巳重正	飛天	41	清水潤三	
(富士山丸杯)				すばる	21	廣田英夫	
優勝	鬼っ子丸	林30	辰巳重正	エルドミンゴ	25	渡辺宏春	
(熱海市長杯)				シャングリラ	チタ1100	佐々木忍	
以下タイムリミット	ラッキーレディ	ヤマハ34	小沢紘	あゆ	フィノ27	樋口誠六	
(DNF)	シスタームーン	CY 41	萩野哲郎	キャプテンカリブ	ヤマハ25	桜田隆	
	ロータス	ヨール36	金原良一	ブルーマキス	ヤマハ35	伊藤正俊	
	イーグルI	スクーナ41	下川肇	イーグル	27	秋田信一	
	ターマII	フジ45	五島徳雄	蒼竜	34	田辺英蔵	
	リブラン	フジ35	笹原経夫	セイセブン	45	芳賀	
	ハミングバード	ヤマハ37	大河原嶽	パロネス	ヤマハ27	松本学	
	星洋	ヨール24	諸星孝	えりも	ヤマハ35	藤村正孝	
	瑞鷹	CN 39	高山吉雄	コンドル	ヤマハ26	小野邦良	
	エレクトロン	ヤマハ37	小高敏夫	ブリアデス	ヤマハ26	日邦汽船	
	エクセットI	マリーナ32	小林信也	エンジェル	ヤマハ23	亀田郁夫	
	ボエムIII	マリーナ32	中山大三郎	ウインドフェアリ	ヤマハ26	榎本栄治	
	ゴールドスミス	フジ35	中井	ウインドフォーカス	ヤマハ26	佐藤章夫	
	イーグルII	50	下川肇	アトランタ	ヤマハ24	西沢忠義	
(スループの部)							
ファーストホーム	ジャッキー	岡崎40	三好正邦	レインボウ	33	小高敏夫	
(蒼竜杯)				アフロデーテ	ヤマハ36	奥田光博	
優勝	ジャッキー	岡崎40	三好正邦	ミックス	アイキドウ30	松井正男	
(観光協会長杯)				いざなみ	TK25	藤井伸一	
準優勝	ベガV	ピーターソン33	宮沢英夫	ウーワンファーストIV	N 340	木村圭次	
(旅館組合長杯)				シレナ	24	大儀見薫	
第3位	ビックデアルV	ナカヨシ295	堀江和博	春風	25	西郷五十生	
(大月ホテル賞)				ベスレ	MS24	海道國夫	
第4位	トムキャット	30	杉山精志	ブラックシャンティ	CC33	桐山敬一	
第5位	アジザ	ヤマハ26	佐藤美紀	ラフトIII	N 34	木村政彦	
第6位	レイディア	ヤマハ26	萩原健児	ボートハウス			
第7位	アデリード	ヤマハ26	深井豊香	遠来賞——グアム——飛天			
第8位	クーパー	VS 30	本沢光紘	最多乗艇賞——シャングリラ、イーグルII			
第9位	スーパーウェイブアカリ	ヤマハ30	佐々木隆	ベストドレッシング賞——リブラン			
第10位	アルティミス	ヤマハ30	熱田二土行	オールド賞——ロータス			
第11位	アイタベアベア	ピーターソン	牧野寿夫	ヤング賞——コンドル			
第12位	バーミリアン	ヤマハ26	山本高司	偽装賞——シャングリラ			
以下タイムリミット	竜仁	チタ45	戸塚仁夫	おしどり賞(正夫婦)——エルドミンゴ			
(DNF)				トローリング大会優勝——蒼竜			

(カワハギ、カサゴ各いっぴき、正にトローリングで釣ったそうです。本人申請)

第11回 オレンジカップレース成績表

SAIL No.	艇名	艇種	T.C.F	第1レース				第2レース				第3レース (オレンジカップレース)				第4レース				総合 順位							
				着順	所要時間	修正時間	順位	得点	着順	所要時間	修正時間	順位	得点	着順	所要時間	修正時間	順位	得点									
2333	トーゴ8	TAK42	.8292	2	3:17:03	2:43:23	8	34	1	2:18:30	1:54:50	1	41.25	2	4:23:58	3:38:52	34	9.6	1	3:45:17	3:06:48	5	44.4	⑤			
2235	ノミⅢ	DOU-42	.8257	21	3:50:35	3:10:23	30	12	16	3:34:12	2:56:51	17	25	20	4:46:04	3:56:12	41	1.2	4	4:05:32	3:22:44	10	38.4	23			
1777	カサ7	TAK-41	.8150	11	3:44:16	3:02:46	28	14	7	3:16:24	2:40:03	14	28	3	4:27:02	3:37:37	31	13.2	5	4:10:10	3:23:53	11	37.2	16			
3115	ミストレスハナ	DOU-38	.8086	14	3:46:14	3:02:55	29	13	8	3:17:10	2:39:25	13	29	12	4:40:49	3:47:04	39	3.6	3	4:02:24	3:16:00	9	39.6	18			
2800	サキ6	YOK-39	.8077	5	3:34:47	2:53:28	24	18	12	3:24:09	2:44:53	16	26	19	4:46:00	3:51:00	40	2.4	9	4:15:12	3:26:07	13	34.8	22			
2976	ワッキーⅢ	Y-38	.8022	3	3:17:24	2:38:21	4	38	2	2:27:22	1:58:13	2	40	9	4:38:16	3:43:13	37	6	2	3:48:16	3:03:06	1	49.5	④			
3279	サチⅡ	VAN-34	.7719	DNF	—	—	—	—	1	DNF	—	—	—	1	35	4:50:26	3:44:11	38	4.8	20	5:39:59	4:22:25	27	18	39		
2300	ラレイナ	TAK-36	.7679	10	3:41:45	2:50:16	17	25	9	3:20:06	2:33:39	10	32	25	4:47:29	3:40:45	36	7.2	15	4:43:23	3:37:36	15	32	14			
3331	リバーヂュ	HITEC-34	.7640	12	3:44:57	2:51:51	22	20	DNF	—	—	—	—	1	18	4:45:15	3:37:55	32	12	22	5:46:42	4:24:52	28	16.8	32		
3302	トラリアンダ	HITEC-34	.7630	DNF	—	—	—	—	1	DNF	—	—	—	—	24	4:47:18	3:39:12	35	8.4	13	4:31:37	3:27:14	14	33.6	34		
3018	エンズビル	Y-34R	.7580	DNF	—	—	—	—	1	10	3:21:16	2:32:33	9	33	6	4:33:29	3:27:18	10	38.4	18	5:35:49	4:14:32	22	24	15		
2857	白鯨Ⅲ	BM-34	.7570	29	3:58:51	3:00:48	27	15	6	3:13:34	2:26:31	7	35	7	4:37:06	3:29:45	12	36.0	6	4:11:25	3:10:19	7	42.0	6			
3336	タック	YOK-33	.7540	DNF	—	—	—	—	1	13	3:25:47	2:35:09	11	31	17	4:45:03	3:34:55	28	16.8	14	4:32:25	3:25:24	12	36	19		
2887	シュウウザ	TAK-35	.7530	15	3:46:24	2:50:28	18	24	DNF	—	—	—	—	1	16	4:44:51	3:34:29	27	18	34	6:17:28	4:44:13	33	10.8	31		
2346	サンボイ	HOL-33	.7500	DNF	—	—	—	—	1	DNF	—	—	—	—	1	30	4:48:54	3:36:40	29	15.6	27	6:01:09	4:30:51	29	15.6	38	
3413	Mr.モラン	YOK-32	.7406	1	3:16:26	2:25:28	2	40	4	3:11:52	2:22:05	6	36	10	4:39:03	3:26:39	9	39.6	16	5:11:27	3:50:39	16	31.2	③			
3308	パジカ	YOK-32	.7396	4	3:30:08	2:35:24	3	39	DNF	—	—	—	—	1	13	4:43:33	3:29:42	11	37.2	17	5:13:28	3:51:50	17	30	12		
3382	アンタレスⅤ	YOK-32	.7385	17	3:47:20	2:47:53	14	28	DNF	—	—	—	—	1	26	4:47:29	3:32:18	21	25.2	24	5:49:42	4:18:15	24	21.6	24		
3202	トッポリアサモニング	YOK-32	.7385	7	3:36:19	2:39:44	※14	28	DNF	—	—	—	—	1	29	4:48:45	3:33:14	23	22.8	25	5:54:21	4:21:41	26	19.2	26		
3400	フェイタス	YOK-32	.7385	DNF	—	—	—	—	1	15	3:30:44	2:35:37	12	30	15	4:44:30	3:30:06	14	33.6	11	4:16:32	3:09:26	6	43.2	11		
3228	フィディア 2	YOK-32	.7364	20	3:48:53	2:48:32	15	27	DNF	—	—	—	—	1	32	4:49:38	3:33:17	24	21.6	23	5:48:40	4:16:45	23	22.8	25		
3344	ウイイル	YR-30	.7364	27	3:55:06	2:53:07	23	19	5	3:12:32	2:21:46	5	37	11	4:40:36	3:26:38	8	40.8	19	5:36:03	4:07:28	18	28.8	7			
3316	ル・ベルソー	YR-30	.7364	28	3:58:34	2:55:40	26	16	DNF	—	—	—	—	1	36	4:50:40	3:34:02	26	19.2	DNF	—	—	—	1.2	37		
3357	スピカⅢ	YR-30	.7343	25	3:53:59	2:51:48	20	22	DNF	—	—	—	—	1	27	4:47:43	3:31:16	17	30	35	6:30:51	4:47:00	35	8.4	29		
3434	ロコⅢ	TAK-31	.7343	18	3:47:25	2:46:59	※19	23	DNF	—	—	—	—	1	21	4:46:22	3:30:16	15	32.4	21	5:43:18	4:12:05	20	26.4	21		
3444	ストーレイキット	YOK-31	.7333	8	3:37:16	2:39:19	5	37	11	3:22:14	2:28:17	8	34	1	4:23:56	3:13:32	2	48	8	4:14:25	3:06:33	4	45.6	①			
3209	インプレッション	YOK-31	.7333	26	3:54:22	2:51:51	※29	13	17	3:40:44	2:41:51	15	27	23	4:46:57	3:30:25	16	31.2	12	4:21:43	3:11:55	8	40.8	10			
3178	カウベル	TAK-31	.7333	9	3:39:22	2:40:51	7	35	DNF	—	—	—	—	1	34	4:50:18	3:32:52	22	24	7	4:13:58	3:06:14	3	46.8	13		
3009	ランブリングローズ	YOK-31	.7322	DNF	—	—	—	—	1	DNF	—	—	—	—	1	28	4:48:40	3:31:21	19	29.6	30	6:16:29	4:35:39	23	12	36	
3323	流星	YOK-31	.7322	13	3:45:36	2:45:11	10	32	DNF	—	—	—	—	1	4	4:31:18	3:18:38	6	43.2	34	6:29:51	4:45:26	34	9.6	17		
3063	男と女	ANT-30	.7322	24	3:53:23	2:50:52	19	23	DNF	—	—	—	—	1	22	4:46:47	3:29:58	13	34.8	37	6:46:49	4:57:52	37	6	27		
2809	マリキンズ	Y-30S	.7312	30	3:59:12	2:54:54	25	17	DNF	—	—	—	—	1	31	4:48:59	3:31:18	18	28.8	29	6:15:47	4:34:46	30	14.4	30		
3455	朝風	NIC-30	.7312	19	3:48:43	2:47:14	13	29	DNF	—	—	—	—	1	33	4:50:09	3:32:09	20	26.4	36	6:45:23	4:56:24	36	7.2	28		
2867	トーマイ	TAK-32	.7290	DNF	—	—	—	—	1	DNF	—	—	—	—	1	38	4:53:04	3:33:38	25	20.4	26	5:55:52	4:19:25	25	20.4	35	
3448	アイムソーリー 2	TAR-30	.7269	16	3:46:51	2:44:53	9	33	3	3:02:57	2:12:59	3	39	8	4:38:12	3:22:13	7	42	10	4:15:30	3:05:43	2	48	②			
3315	ウィザードⅤ	HITEC-31	.7258	22	3:52:30	2:48:44	16	26	DNF	—	—	—	—	1	5	4:33:23	3:18:25	5	44.4	33	6:19:03	4:35:06	31	13.2	20		
2323	龍 7	DOU-30	.7248	DNF	—	—	—	—	1	DNF	—	—	—	—	1	40	5:00:47	3:38:00	33	10.8	DNF	—	—	—	1.2	41	
3345	エミⅡ	Y-30C	.7183	23	3:52:30	2:47:06	DSQ	0	DNF	—	—	—	—	1	41	5:02:00	3:36:55	30	14.4	DNF	—	—	—	—	1.2	40	
3257	エバーマウント	TAK 1/8	.6699	DNF	—	—	—	—	1	14	3:29:09	2:20:06	4	38	37	4:52:31	3:15:57	3	46.8	28	6:15:41	4:11:40	19	27.6	9		
3370	ミックスマックス	CAN 1	.6674	6	3:36:07	2:24:14	1	41.25	DNF	—	—	—	—	1	14	4:43:59	3:09:31	1	49.5	32	6:18:27	4:12:34	21	25.2	8		
2531	ム	Y-21R8C	.6625	DNF	—	—	—	—	1	DNF	—	—	—	—	1	39	4:59:26	3:18:22	4	45.6	DNF	—	—	—	—	1.2	33

くうみの祭典記念第4回オレンジフェスティバルレース(クラスB)

クラスAは前ページオレンジカップレース成績表参照

順位	艇名	TYPE	順位	艇名	TYPE	順位	艇名	TYPE
1	ツートン	エクメS	16	フォーラム	ビーターソン30	DNF	ハッピーミツル	ヤマハ25
2	バンドスパン	バンドフェット	17	又 鶴	タケイチ33	DNF	アモーレII	バンデ39
3	ベビイ	バンドフェット	18	風小町	ノーリン34	DNF	泰正丸	ケッチ34
4	サムスイング	ジョイラック26	19	ウエーブスルー	ハイグレース26	DNF	ブリマベラ	ヤマハ25
5	ムーンライトシャワー	ヤマハ26S	20	おのころ丸	ヨコヤマ40	DNF	タリホ	バイオニア10
6	フルムーン	ビーターソン30	21	アディック	フレンドシップ28	DNF	アベコベ	ヤマハ26
7	スケアクロー	バサトーレ	22	エルドメール	バンドフェット	DNF	シーライフII	ケッチ
8	サザンクロス	ヨコヤマ30	23	ツインスターII	ジャムロック30	DNF	乗	ヤマハ21
9	ラ・オンディナ	J-24	24	ラッキートウ	ニコルソン30	DNF	ブルーマリン	ヤマハ25
10	ブロンコ	ナカヨシ295	25	ザ・ローズ	バサトーレ	DNF	マミリーV	ヤマハ26
11	イブV	ビーターソン30	26	コンダフラウ	オリオン33	DNF	レイラニ	ビーターソン30
12	アクエリアス	タカイ34	27	朝 霧	S.S38	DNF	ディジション	ジョイラック26
13	モーランV	ヤマハ33	DNF	ド ン	ヤマハ25	DNF	マザーエンタープライズ	ナカヨシ25
14	バ ク	タカイ36	DNF	ル・ラゴン	ハヤシ34			
15	エスベランス	ヤマハ33	DNF	ホイホイ	ヤマハ21			

電話級無線技士・国家試験受験勉強会のお知らせ

NORC通信委員会

60年8月に実施されます「電話級無線技士」国家試験に対する勉強会を下記の要領で行います。合格率70%以上を誇る勉強会にぜひご参加下さい。

日時 6月20日(木)～毎週木曜日、1830～2100

場所 船舶振興ビル10F会議室

費用 会 員15,000円(問題集・出題傾向分析資料付)

非会員20,000円(問題集・出題傾向分析資料付)

講師 岩瀬靖近氏(JARL養成コース講師)

電話級無線通信士の試験は、8月期と2月期の

年2回行われています。暑い夏に受験するか、寒い冬に受験するか、いずれも大変であることに変わりはありませんが、合格し、実際に免許状を手に入れるまでに3～4カ月かかることを考えると、8月期に頑張っておかないと来年には間に合わないことになります。

なお、短波帯(4メガ以上)の運用できる資格は「電話級無線技士」以上の資格が必要です。

奮ってご参加下さい。



NORC協会ニュース

くルール委員会よりお知らせ

1985年度本部ルール委員会の委員は下記の通りです。

記

委員長 石井正行

副委員長 平松栄一

副委員長 周東英卿

委員 (関東支部)

清水泰治・三宅智久・鳥本洋一・藤田亨・松崎義邦・平松隆・大村雅一

(北海道支部) 海老名俊男

委員 (津軽海峡支部) 上河睦美
(駿河湾支部) 浅井一省
(東海支部) 都築勝利
(近畿北陸支部) 秋山福夫
(内海支部) 濱永 裕
(西内海支部) 佐伯敏則
(玄海支部) 波多江研一
(沖縄支部) 保井明博

■お詫びと訂正

第29回総会用資料に掲載した会費未納者名簿に、記録の誤りにより掲載されました下記の方に訂正してお詫び致します。

糸賀悟様

新登録艇の紹介

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

3377 朝霧 S & S 38 淡ノ輪（大阪府）28'-17"×
28'-85"×11'-86"×6'-3" 岡本卓也 艇名の由来：艇
名の朝霧は大阪湾を望む明石市の地名であり、湘南地
方鵠沼の高台あたりから江ノ島を見る景観と酷似して
いるようだ。（英）エドワードE、ヒースの愛艇〈モー
ニングクラウド〉のむこうをはってモーニングフォグ
としゃれたい。／抱負：長年の夢である南太平洋多寄
港一周を早く実現させることが最大の課題です。今回
艇の購入から回航までトラブルが続き、いつも霞に包
まれていたが朝霧の向こうには、きっと野性の輝きと
夢多き島が待ちうけているだろう。ブルーウォーター
とレーシング派をうまく両立させ楽しいクラブを作り
たい。／クルー：徳元敬子（26歳）日本航空勤務、第
1回東京グアムレース参加（ナビゲーション得意）、
現在恋人募集中。

「NORCの航跡30年」 についてお詫び

去る5月15日発行の別冊 Off shore 30周年記念
特集号の記事中の誤記について、訂正作業を急ぎ
行っております。皆様方よりのご指摘をおまちい
たしておりますとともに、誤記についてお詫び申
上げます。

OFFSHORE 第123号 昭和60年6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



この笑顔守ります。

Happy Communication
Maritime Telephone

—船舶電話—

あなたの海の休日を より楽しく
安全なものにします。

JMT 日本船舶通信株式会社

横浜支店 / 〒231 横浜市中区山下町61 山下ビル
☎ (045) 201-2991
神戸支店 / 〒650 神戸市中央区京町76-2 入江ビル
☎ (078) 331-4606

鳥羽パールレース とらばーゆ 油壺マリーナホテル ヤマハ招待 ウエルカムパーティー並びに表彰式のお知らせ

鳥羽パールレースは NORC 主催のレースの中でも最大参加数のお祭りレースとして皆様方の間で定着してまいりました。がしかし、スタートを受け持つ東海支部の歓迎体勢に対し関東支部は努力のいかにもなく月日がすぎ、参加者の方々より泊地について強いおしかりをいただく結果となっております。

このような時、油壺と諸磯の人々が県との交渉を地道に行なってきたことがやっと実を結び、今年ウエルカムパーティー及び表彰式をフィニッシュ後行なえるはこびとなりましたのでお知らせするとともに、より一艇でも多くの参加を心よりお待ち申し上げております。

記

主 催 NORC 油壺フリート、NORC諸磯フリート及びオーナーズクラブ

実行委員長 清 田 博

レース委員長 篠 原 要

後 援 とらばーゆ・油壺マリーナホテル・ヤマハ

日 時 ウエルカムパーティー及び表彰式

昭和 60 年 7 月 28 日 (日) 11 時 ~ 15 時

費 用 パーティー及び表彰式 バーベキュー・ビール付き 無料

参加予定人員 パーティー・表彰式には 500 名の参加を予定いたしております。

申込み方法 1. 〒460 名古屋市中区丸の内 3-21-21
チサンマンション丸の内第 5-902 号室
株式会社 ミヤコ 内

社団法人 日本外洋帆走協会 (NORC)
東海支部事務局

2. 〒 672 姫路市八家字前浜 1296 - 39

妹尾 ひづる 様方

社団法人 日本外洋帆走協会 (NORC)

内海支部事務局

3. 〒 105 東京都港区虎ノ門 1丁目15番16号

(船舶振興ビル4階)

社団法人 日本外洋帆走協会 (NORC)

電話東京 03 (504) 1911 番

4. . その他の支部の方々は本部までお願いいたします。

申込みの時に 必ず泊地希望艇は、7月27日(土) からいつまで希望かを(7日間が
限度です) 又、パーティー希望者数をご記入下さいませ。

申込み締切日は 6月28日(金) です。

連絡会議 昭和60年 7月 8日(月) 関東支部 18:30 ~

場所 船舶振興ビル 10階 第3会議室

昭和60年 7月10日(水) 東海支部

昭和60年 7月12日(金) 内海支部

その他ご質問につきましては各支部へ、又詳細につきましては各支部連絡会議にてお
答えいたします。

連絡会議には、オーナー又はスキッパー等の責任ある方が必ずご出席下さいませ。

尚、泊地及び隻数につきましては、ご連絡申し上げます。

以 上