

Offshore 7 1985

社団
法人 日本外洋帆走協会発行 No.125/300円
昭和60年7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35回大島レース・スタート
撮影：岡本甫／提供：舵社

※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※

船舶操縦性の研究でコロンブス賞

日本人ではじめて、世界海事大学の野本謙作教授

※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※※

世界海事大学の野本謙作教授は昨年10月12日、イタリアのジェノバ市より、クリストファー・コロンブス賞の国際部門金賞を受賞した。

30年の歴史ある賞

海事問題を扱う国連の専門機関である IMO (国際海事機関) によって設立された世界海事大学の野本謙作教授が、昨年10月12日「クリストファー・コロンブス賞」の国際部門において金賞 (ゴールド・メダル) を受賞した。

同賞はコロンブスの出身地であるイタリアのジェノバ市が、毎年10月12日、コロンブスの西インド諸島の発見を記念して主催する行事の一環として、通信、交通および制御の分野で人類に多大な貢献をなした人に贈られるものである。

同賞は過去30年にわたり、主として移動通信の分野で功績のあった者に授与されてきたが、昨年は同賞30周年にあたり、あらためて同賞設立趣旨のひとつである海上における船舶とその運航が重視され、船舶操縦性と操船技術の相関関係に同教授が初めて理論解析を導入したことが、注目、評価されて、今回の受賞となつたものである。

同賞を授賞した主なものにはつぎのようなものがある。

1955年(第1回)=ベル電話研究所 M. J ケリー博士、受賞理由=電気通信の分野での貢献。

1956年=ICAO(国際航空民間機構)、受賞理由=航空通信の分野での貢献。

1963年=CMI(万国海法会)、受賞理由=海事法制の分野での貢献。

1967年=ロンドン王立科学技術大学、受賞理由=通

信理論の分野で貢献。

1969年=NASA(アメリカ航空宇宙局)、受賞理由=宇宙通信の分野で貢献。

1974年=ソビエト科学アカデミー、受賞理由=宇宙通信の分野で貢献。

1977年=ロイド・レジスター社、受賞理由=海事情報の分野で貢献。

1978年=INTELSAT(国際電気通信衛星機構)、受賞理由=電気通信の分野で貢献。

1983年=EBU(ヨーロッパ放送連合)、受賞理由=放送の分野で貢献。

今回、この栄誉あるコロンブス賞を受賞した野本謙作教授は昭和22年九州帝国大学工学部を卒業、広島大学を経て1948年より大阪大学工学部教授を勤められた。そして、1958年7月に世界海事大学が設立されたと同時に IMO (国際海事機構、当時 IMCO) の強い要請により同大学の教授に就任、現在スウェーデンのマルメ市にある同大学で、発展途上国の学生に対し、海事関係の分野における技術教育および若い研究者の養成に尽力している。野本教授の研究は、船体運動学についての流体力学的、運動力学的、制御工学的研究と多方面にわたり、とくに船舶の操縦性に関する研究は内外で高く評価されている。また、同教授は日本造船学会の理事、評議員、同水槽試験委員会の委員として、学会の発展に貢献されるとともに、国際試験水槽会議・操縦性委員会の委員として、国際的にも活躍されている。

さらに、同教授はヨットにも造詣が深く、愛艇〈春一番II〉(9.2メートル、カッター)をはじめ、いままでに設計したヨットは20隻を数え、1983年にロンドンで開催された ORC (オフショア・レーシング・カウ

ンシル)会議では日本代表をつとめたほどである。

野本教授が奉職する世界海事大学が設置されたのは1981年のIMO第12回総会における決議によるもので、1983年7月にスウェーデンのマルメ市に開校した。我が国もIMOを通じ、同大学に対し必要な協力を買ってきている。

これまで、船舶の安全の確保、海洋汚染の防止等の問題については、船舶の構造および設備、船舶の検査および証書の発給、船舶による油等の排出の条件、船員の資格および訓練、寄港国による船舶の監督等に関する国際条約を作成し、これを実施することにより、その解決が図られてきた。

しかしながら、発展途上国には、人材の不足等のため、これらの国際条約を効果的に実施することが困難である国が多い。近年これら発展途上国の海事関係専門家の養成の必要性がつよく認識されるところとなつた。海事大学はこのような背景のもとに、世界海事大学は設置されたのだ。

そして、野本教授は受賞について、つきの報告を寄せてくれた。

途上国の人材を養成

IMO(旧称IMCO)傘下のWorld Maritime University(世界海事大学)に派遣されて1年余りになる。運輸省担当官の方から、この機会に簡単な報告をということで、こちらの状況などを述べさせていただく。

世界海事大学はいまのところ、ごくこじんまりとした大学院大学である。しかし、その目指すところはなかなか大きく、発展途上国の船舶海事上級職、技術専門家の養成が当面の目標である。

学生は現在、約40カ国から一期生、二期生合わせて約140名を数える。学生は原則として各国政府の推薦の官費生で、宿舎、授業料、教科書等すべて支給される。入学資格は甲種船長または甲種機関長免状保持者および関連学科(造船、船用機械、海運経済など)の学士号をもつものと考えてよい。すでに各国政府機関、海運会社、商船高専などでそうとうの責任をもつ仕事をしてきた人が多く、年齢的にも30代半が多い。この大学に2年間 在学して卒業論文を書くとマスター・オブ・サイエンス(修士にあたる)の学位があたえられる。

現在、6種類のコースが開設されており、その内容は海運産業に参加している、または、しようとしている途上国必要とするものを端的に物語っている。

1. 一般海事行政職コース=管海官庁の一般行政職を目指すものと、船会社の一般管理職を考えているものが多い。このコースには乗船歴を持つものは少なく、

逆に経済、法律等、非理工系の大学卒が多い。

2. 海上安全管理職コース=船体、艤装、機関の検査と安全管理、積量測度、海難審理等の海事技術行政コースで、船体部(ノーチカル)と機関部(エンジニアリング)に分かれている。ほとんどの学生が甲種船長または甲種機関長資格と相当の乗船履歴をもっている。

3. 海事教育職コース=上級海事諸学校の教職コースで商船大学、商船高専等の助教授クラスの人が集まっているコース。船体部(甲板部)と機関部に分かれている。

4. 海運会社技術管理職コース=船会社の工務管理職が直接目標であるが、途上国の場合、管理職は工務、海務から、さらに業務全般を管理することが多いようで、技術をベースとする船会社の幹部養成という性格になっている。甲種船長または甲種機関長も多いが、そのいっぽう、大学で造船学、船用機関工学などを専門とした純技術屋もかなり加わっている。

これらのコースの教育内容は当然、広範囲にわたり、現在8名の専任教師で、すべてをカバーすることは困難である。したがって、世界各国から専門家を招いて教授、外来講師として、一定期間の授業をお願いすることも、広く行っている。

いっぽう、上記の教育目標から考えて、各國管海官庁、海運会社、船級協会等での現場研修は必要不可欠であり、現在、6~8週間程度の長期研修を1回、1~2週間程度のものを若干、さらに北欧はじめ欧州、北米諸国政府、船会社、船級協会、諸法人等、きわめて協力的で効果をあげている。そのなかで、学生や関係者のあいだで、現在、世界海運造船界に重きをなしている日本での研修・見学を望む声が高い。昨年末、はじめてのケースとして、漁船協会のご協力をえて、韓国漁船協会派遣の学生1名の研修を行ったが、船会社管理職コースの学生たちも日本研修を望むものが多い。おそらく、最大の問題は言語であるが、その不便をしのんでも、日本の進んだ技術、管理体系等を学びたいとの意向は強い。この機会に関係各位のご理解とご協力ををお願いする次第である。

最後になったが、昨年10月にイタリアのジェノバ市から「コロンブス賞」を授与された。陸上、海上、航空における通信、交通、制御等の技術発展に貢献したものにあたえられる国際賞であり、今回、船舶操縦制御における筆者の業績が取り上げられたよし、きわめて光栄とぞんじている。担当者のほうから、ひとこと披露せよとのことなので、この機会に報告させていただき、あわせて多年にわたりご教示ご協力をたまわった各位に、深く感謝申し上げる次第である。

〔財〕日本海事広報協会「ラメール」より)

まず開かるべし拘置の門

友人 杉山正義

はじめに彼、戸塚宏君と私はつき合い始めて25年の間柄である。以下敬称を省かせていただく。

愛知県美浜町の戸塚ヨットスクールの校長およびコーチ達が、司法の手によって逮捕、拘置されて既に700日、この間に世間はすっかりこの事件が抱含する社会的、教育的な諸問題を忘れ去ってしまった。そして今は「いじめ」を流行語のように聞かされるまま日が過ぎている。

当時、この件に対して、スクールに批判的な意見を宣べてみたいわゆる、有識者達は、何を以って世に問おうとしたのだろうか……。

既ち、この二年ほどの間に私の知る限り、それは皆無なのである。口では何のかんのと奇麗ごとを並べても自分自身がその渦中に身を置かない限り、具体的な策や成果は上げられないということを、一般の方々がよく知っている。(もっとも識者といわれる人の不見識はむしろ常識でさえある)人の行為を批判することはやさしく、実践は難しい。

戸塚達が今の世相に理解されにくい不利な条件と方法であることを承知しつつ、心の病ともいえる自閉、非行、無気力等、世情に毒されてしまった子供達を何とか一人立ちできるように、更には生きて行く以上当然に会合うであろう、きびしさや自立の必要をヨットに求めて数年、かなりの成果を上げてきたはずである。そしてそれらをマスコミもまた、声高に評価もした。しかし、不幸にして事が起こるや一転、暴力集団として処理し去った。実に安易な変節であり、ことの理非を越えて当局に迎合した日和見主義であった。正しく「出る杭は打たれ」てしまったのである。

同様なことは、子供をスクールに依頼した事件関連の親にもいえる。自分で子供の状態に困り抜いた挙げ句、戸塚に頼み込み、どうぞよろしくと頭を下げたものが、いったん意に反した結果になると、得たりとばかりにスクールを批判し始め、鬼畜と呼び、保障を要求する。実に身勝手な態度であって、本当にそうだというなら、自分の不明をまず責めるべきが親たるもののは義務だと私は思う。ましてあるは、子供達の健康状態を偽って入校させた可能性もあるとも聞く。もしそれが本当だとすれば、まことに厚顔無恥といわざるを得ない。強い子は大切だが、いとしさは減る。ひ弱な子にはいとしさが増すもの、その意味では子供を亡くした親の心情も解らぬではないが、また、ある両親が

当時「親類のもと検事総会長云々に頼んで」を口にしたことに対しては全く驚くべきで、公私混用感覚にもとづいた私怨の発言だと断ずる。

この中にあって、大半の母や父兄達は今も戸塚を先生と呼び、家庭を救ってくれた恩人だとさえ言って支援活動に入っているのは何を意味するのであろうか。慢漫と自己保全に身をやつす相当数のマスコミ関係者が、さも「社会正義の権化」のような顔をするのは止めてほしいと思うし、止めさせるべきで、彼等こそ諸悪の根源なのだと言い切る人もいるのだ。

それにしても権力とはすごいものだなあと思う。医師の診断さえ全く逆にことができる。だからこそ権力と言うのであろうが、こうして私が今、猛るような思いでその釈放を願っていても、戸塚とコーチ達が憤まんのやり場のない思いで狭い空間を見すえている、彼等、関係警察、検事、果ては裁判官に至るまでが権力の傘の下、びくりともせず恵まれた暮しを続け、二年を越えようとする。拘置者の気持ちなど彼等の職業上からは痛くもかゆくないのであって、その差天地のへだたりなのである。

さて、戸塚逮捕のきっかけは、暴走族の一件だろうが、極言すれば元々警察の怠慢がかような者の存在を許していたし、また、原因となったはずであって、これ等の者がある程度制裁を受けるのは暴力否定の世であればこそ逆に当然であって、故なき騒音の暴力を止めさせる権利と手段を持っても何等本當と言うべき筋合いのものではないと思う。戸塚側にしてみれば、近所の人達のためにもスクールの合宿所で寝ていた訓練生のためにもそれが必要だったんだろうと思う。

血気盛んなコーチ達が頭をくりくり坊主にして梯子に首をつっ込まれたとなると、ここらは少々漫画的になるのだが、今は笑ってばかりいられない状況である。そして、余計な事をする!と面目をつぶされ、かねがね問題を起こし、気にくわぬ戸塚達に対し、チャンス到来とかさにかかって行った過剰な捜査であった。

かくして、継続的取引関係にあるマスコミは、迎合的報道協調をしたのであった。大げさに言えば、私達は大きな損失をした。

「数少ない子供達だからこそ、よい若者に育ってほしい……それは日本のためと言うより、俺達のためにもだ」と彼、戸塚は言った。コーチ達も皆んなその事を踏まえての上であり、そのための苦労をいとわなかつ

たよい若者なのである。公のものができない部分を「民間の活力」でと言うなら、正に彼等はその代表選手であったはずである。

今、教育の荒廃が呼ばれて、教育とは何であるかが問われている。その「教育の神髄」に触れることなく大人になっていく子供達は、これからどう生きようとするのであろうか。

私達が示したものは、確かに問題児に対する教育のひとつの形だと私は思うのだが、如何であろうか。更にと繰り返すが、戸塚達に対する二年の拘留は、如何にもひどい。心身ともにその健康が心配されるし、また、人間として種々の欲求も当然ある年代である。

色々な事情を含めて、当局側が拘置を続け、それを利用しようとしているのならば、公正な裁判を受けようとする戸塚とコーチ達にとっては、正に暗黒の何ものでもない。そしてこの件に対して、私は公私ともに思うところ千々があり、言うべきところ、また多い。

「空灰色にして動かず、陽挿し又遅々」の心境なのである。吹きぬける風の中、戸塚達が1日も早く海に戻ってほしい。

終りに、戸塚達へのご理解をくれぐれもお願い申し上げる。

以上

1985. 6. 3

海洋速報

海上保安庁

海洋概況

黒潮流域：黒潮は室戸岬以西では前号（5月15日～6月4日）とほぼ同じ流路であるが、同岬以東では大きく変化している。即ち、潮岬沖でやや接岸した後、遠州灘沖蛇行の型は前号のN型からB型に変わった。（この間の変化については別図および八丈島の日平均水位参照）また、犬吠崎東方の143°E付近の黒潮流流の流軸は南偏した模様。しかし、その北側には暖水域が残り、1ノット前後の流れがある。

親潮流域：親潮第一分枝の南への張り出しが、前号同様鰯ヶ崎東方25海里付近にある（100m層6°C）。また、金華山東南東100海里付近に中心を持つ大型暖水塊（直径100海里、100m層水温13°C）は依然として優勢で、

黒潮本流		観測期間(6月4日～6月18日)		
地名	方 向	中心部の位置M	流向/流速kn	表面水温(°C)
石垣島			/	
沖繩島	NW	60	/	27
奄美大島	NW	70	/	26
屋久島	WSW	50	/	26
種子島	S	25	ESE/1.5	26
都井岬	SE	45	NE/1.5	25
足摺岬	S	30	NE/2	25
室戸岬	S	25	ENE/2	25
潮岬	S	25	ESE/3	25
大王崎	S	95	/	25
御前崎	S	130	/	25
石廊崎	S	110	NNE/3	25
八丈島	W	40	NNE/3	23
三宅島	W	20	NNW/3	24
野島崎	S	20	ENE/2.5	24
犬吠崎	SE	45	ESE/3	22
塩屋崎	SE	120	/	22
30°40' 146°30'			/	22

これに伴う時計回りの環流が顕著である。

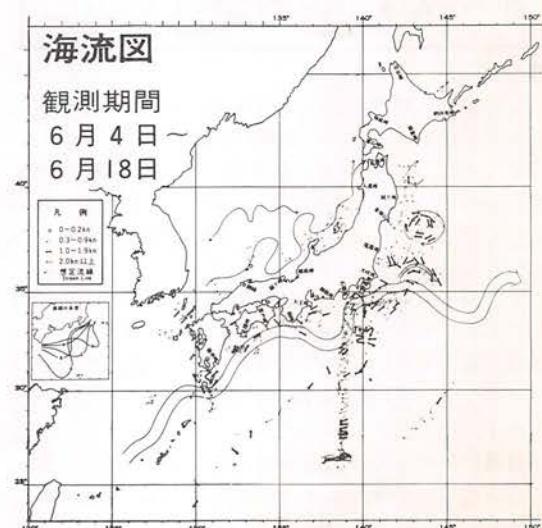
対馬暖流域：対馬暖流は、山陰沖から津軽海峡西口にかけて蛇行を繰り返しながら流れている。また、ウツリヨウ島付近から大和堆を経て、東へ向かう流れがある。

7月下旬における海流予想

黒潮の流軸中心は、潮岬の南約30浬を経て東南東に流れ、32°25'N, 138°00'付近から北東に転じたのち139°線を北北東に流れ、神津島付近から北東に向きを変え、新島付近、大島南方を東に向かうが、流速は1～2.5ノットぐらいの見込みである。

また、遠州灘には反時計回りの海流があり、西方に向かうものは沿岸から40マイル付近まであり、流速は1ノット内外である。

これらのパターンは当分の間は続き、大きな変動はないが、伊豆半島沖の黒潮流軸は若干南下するであろう。（水路部海洋調査課）



船舶振興会補助事業 第5回琵琶湖クルーザーフェスティバル

CABIN YACHT FESTIVAL

BIWAKO 1985

興奮と感動の レース観戦報告記

かしもとちひろ

一年に一度、琵琶湖が一面ヨットでうずめ尽くされる日、琵琶湖クルーザーフェスティバル！ 参加艇数今年は、なんと180艇を超えるという、本当に、日本一のビッグレースとなりました。

ヨットレースと並行して、一日クルーザー体験、無料観覧船と、多彩なプログラムで、日ごろヨットになじみのない人でも、この日は一日マリンスポーツを満喫。

琵琶湖中が、お祭り気分にわいた、5月26日。興奮の一日を、オフショアの誌面をお借りして、ご報告。楽しかった感動がお伝えできればと存じます！



●AM 0900、陸では、

この日柳ヶ崎ヨットハーバーは、日ごろと打って変わって、花が咲いたような華やかさ！年に一度のこの日のために、ユニフォームをそろえた各艇のクルー、鮮やかな赤のトレーナーで身を固めた、役員の人達が忙しく浅橋を走りまわり、レース前の興奮がひしひしと伝わってきます。

でも何と言っても、一番華やかなのは、ゲストで乗船する、ギャルや、一般からの応募の一日クルーザー体験志願の可愛い女の子のグループ。色とりどりのファッショング、それぞれのヨットに乗り込むと、ハーバー中、花が咲いたよう！

普通のレースには、初心者や女の子はなかなか乗せてもらえないから、こういうチャンスは、本当に貴重です。



●そのころ、海上では、

一方、コミッティーはこのころ大忙し！ 本部船は一番に出艇。マークボートは、大きな大きな「キャビン」のマークを山積みにし、レース海面へ。180艇のレースを成功させるため、スタートライン、マークの位置等がトランシーバーで交信しながら入念に決定されていきます。コミッティーのみなさん、ご苦労さまです。

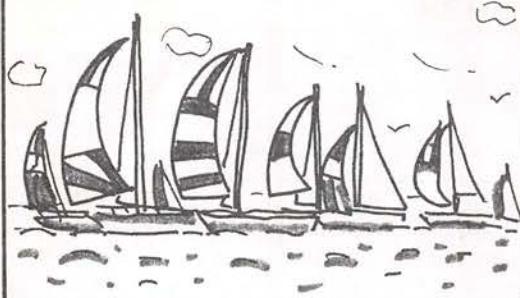
●AM 1000観覧船〈みどり丸〉乗船開始！

このレースで一番ユニークなのは、この観覧船、〈みどり丸〉。申し込み者を無料でご招待、一日船上で、レースを観戦、美人アナウンサーの解説つきでマリンスポーツを満喫。日ごろなかなか琵琶湖に来るチャンスのない家族づれで大にぎわいでした。

琵琶湖をバックに記念写真をとったり、初めて見るヨットに大喜びの子供たち。色々な人達が、色々な形で、海のヨットを自分なりに楽しめ、この観覧船は、この日一番人気があったようです。



AM 11:00 180艇 スタート！



●AM 1100いよいよスタート！

待ちに待った、スタートです。180艇のヨットが一ヵ所に集まって、ジャストスタートを狙う風景は、見ているだけでドキドキします。追手でのスタートなので、みんな号砲とともにスピンドルを上げる準備に必死。ぶつかりそうになったり、ラインを越えて、あわてて戻る艇、はやスピントラブルの起こっている艇、艇数が多いと、見慣れたスタート風景も、迫力満点です。

心配された天気も、晴天、風もちょうどふさわしい4~5m。強風でも、弱風でも、この日のレースには運営が難しくなるので、頼ってもない気象条件でした。

1100、号砲とともに一斉にスタート。みるみるうちに、湖面いっぱいに、スピンドルの花が咲きはじめます。観覧船上では、その鮮やかさに、子供から大人まで、大きな歓声。(この日〈みどり丸〉は大サービスで、スタートラインの真正面を、ヨットの先頭に立つ感じで最高の視界でした。レース参加艇からは最悪の障害物だったかもしれません)……)

レースは、予想通りの強豪グループが作戦通り岸よりのコースで、第1マークを回航。続く第2集団、第3集団も、続々と回航。途中、少し落ちた風も、第2マークを各艇が回りはじめ、クロスのコースに入ることには、やや強めに、南湖いっぱいにタックをくり返す艇で大混雑。フィニッシュの記録係が、この光景を前に、恐怖で、手が震えはじめたとか……。



●恐怖の一斉フィニッシュ、得点計算！

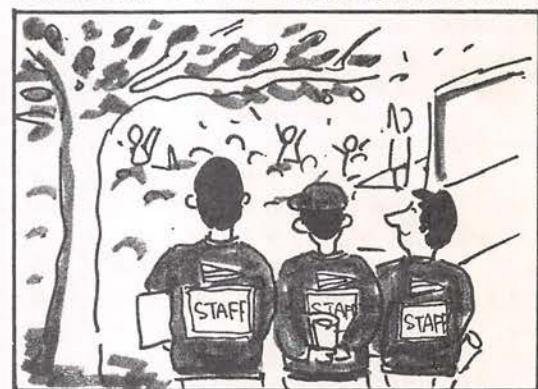
レース後半強まり出した風のおかげで、全艇、大幅な遅れもなく、互いに競いながらフィニッシュという迫力満点のレース展開がみられました。とは言ってもフィニッシュラインはラッシュなみ、続々と入ってくる艇ナンバーを正確に記録するために、大混乱。本部船のみなさん、ご苦労さまで。苦労したフィニッシュも、得点計算では、マイコン登場で、グンとスピードアップ。予定通り、5時開宴のパーティーまでには150艇の順位がすらりとそろっていました。ご立派！

●最後まで楽しい表彰式

夕日が琵琶湖を赤く染めはじめ、心地よい潮風が吹きはじめるころ、レースの一日をしめくくる、表彰セレブレーションの開幕です。

琵琶湖ホテルの広い芝生の上、みんなくつろいで、ビール片手に、今日のレース寸評等に花が咲き……。

クラス別の表彰以外に、平均年齢の一番高い艇にはシルバー賞、親子4代でレースに挑んだチームにはファミリー賞と、他にも覚えきれないほどのユニークな賞の数々。海で楽しみ、パーティーで楽しみ、最後の最後まで歓声のうちに一日が暮れて行きました。



●スタッフのみなさま、ご苦労さま！

参加した全員が、みんなニコニコと、久しぶりに楽しいひと時をすごして帰って行くのを、木陰から、赤いトレーナー姿のスタッフの方々がホッとして見つめている……。準備、運営にご尽力下さったスタッフのみなさん、ご苦労さまで。運営サイドが、いいレースにしようという意気込みがない限り、楽しいレースは、生まれてきませんものネ。

「世界湖沼環境会議」等というビッグな運動の中心地でもある、世界に誇る湖、琵琶湖。いつの日か、このヨットレースも、世界からヨット仲間が楽しみにやって来るレースになるのでは?という気持さえ生まれてくる本当に楽しい一日でした。様々な人が様々な方法で、海やヨットを楽しむ、多分、他では、ちょっと見られない、素敵なお手本ではないかなーと思います。他の水域でも、このようなレースがどんどん生まれると、きっと楽しいだろうなあ。来年のレースには、ぜひみなさんお越し下さい！。

船舶振興会補助事業 CABIN YACHT FESTIVAL BIWAKO 1985
FINAL RESULTS①

艇名	型式	Rating	着順	所要時間	修正順	艇名	型式	Rating	着順	所要時間	修正順
クラス I						SIELUS	J-24	21.30		D.N.F	
めるへん	YAM-R30	23.00	3	01:35:03	1	龍 3	YOK-28	22.00		D.N.S	
SUEKO	NAK-33	23.70	1	01:34:21	2	クラス II					
湖族の末裔	F.S-32	23.20	2	01:35:02	3	OASIS	TAK-26	19.90	16	01:50:59	1
PENELOPE II	DUB-30	23.10	4	01:36:26	4	レンドムスター	YAM-26S	18.50	26	01:54:46	2
QUEEN OF QUEENS	YOK-32	23.00	5	01:36:51	5	STRAWBERRY 2	YAM-26S	18.70	23	01:54:43	3
ZERO FIGHTER	DUB-30	22.50	6	01:38:04	6	ミス クロバー	YAM-26S	18.50	28	01:55:18	4
SEA-BLUES	YAM-30S	22.10	7	01:39:05	7	SCOOT 2	YAM-26S	18.50	29	01:55:24	5
TINKLE 2	YOK-30	22.80	8	01:40:26	8	Hangry jows II	YAM-26S	18.50	33	01:56:37	6
HYOTOKO III	TAK-30	22.90	9	01:41:50	9	WINDS EXPRESS	YAM-26C	18.40	37	01:57:16	7
BEL-MAMI IV	YAM-30SS	22.40	10	01:42:42	10	Hora Hora	YAM-26S	18.50	36	01:57:07	8
EROS II	YAM-30S	22.10	11	01:43:28	11	AKVAVIT	TAK-1/ 8	18.40	40	01:57:46	9
バナナ フィッシュ	YAM-33	23.50	12	01:45:46	12	CREEK	KAN-23	18.40	42	01:57:52	10
TANGUERA	YAM-30S	22.10	14	01:49:27	13	TENACIOUS	YAM-26S	18.50	43	01:58:07	11
風小僧	HOL-34	24.30	13	01:46:39	14	AGNES	YAM-26SS	20.00	31	01:56:19	12
ONO	J-24	21.30	17	01:51:34	15	SOLISTA	YAM-26S.C	18.60	51	01:59:09	13
WILD ROVER II	YAM-30S	22.10	15	01:50:48	16	OLIVE 2	YAM-26C	18.40	60	02:00:08	14
WEATHEA REPORT	J-24	21.30	19	01:52:44	17	ATOM	YAM-23	18.40	61	02:00:10	15
ENTER PRISE	J-24	21.30	20	01:53:23	18	POPEYE	YAM-26C	18.40	62	02:00:12	16
Jupiter	J-24	21.30	21	01:54:02	19	MARIUS	YAM-26CEX	18.30	68	02:00:52	17
風見鳥	NIC-30	22.30	18	01:52:43	20	赤マンマ	YAM-26S	18.80	58	01:59:52	18
FAIR' VALENTINE	FARR-920	21.70	24	01:54:44	21	ALDAVS U	YAM-26S	18.50	67	02:00:37	19
R-35	YAM-30S	22.10	25	01:54:45	22	あめんば Ⅲ	TAK-26	19.70	45	01:58:19	20
HAYATE IV	J-24	21.30	35	01:56:56	23	SHUTTLE Ⅲ	SOL-LEV	19.00	65	02:00:33	21
GOOD MORNING	N-300	21.00	38	01:57:32	24	PURPOSE-Ⅵ	YAM-26S	18.50	76	02:01:40	22
ALFAR	N-300	20.70	44	01:58:16	25	ELEVEN P.C	YAM-26S	18.50	77	02:01:45	23
PELL MELL	YAM-30S	22.10	30	01:56:10	26	Moko Moko	YAM-26C	18.40	80	02:02:00	24
HOI HOY	F.S-28	22.00	34	01:56:41	27	Crux 2	YAM-26S	18.50	78	02:01:51	25
Emmanuelle Ⅲ	NAK-33	23.50	27	01:55:10	28	POLARIS	YAM-26C	18.40	84	02:02:15	26
光	J-24	21.30	52	01:59:15	29	NON NON	YAM-26S	18.50	88	02:02:30	27
くんびいら 34	YAM-R34	24.50	22	01:54:10	30	ブリティーキャット	YAM-26S	18.50	90	02:02:38	28
J/B	J-24	21.30	55	01:59:32	31	Mrs.T	YAM-26CEX	18.30	94	02:03:33	29
ALL Hands II	VAN-DE	21.50	57	01:59:37	32	SNOOPY	JOY-26	19.60	70	02:01:08	30
HIRO & COLL	DOU-30	21.30	69	02:00:53	33	PURPOSE 7	JOY-26	19.60	71	02:01:12	31
飛翔	YAM-30S	22.10	54	01:59:29	34	UGLY DUCKLING	X-1	19.50	74	02:01:29	32
PROG V	N-300	21.00	75	02:01:32	35	FAIRY II	JOY-26	19.60	87	02:02:25	33
STRAY CAT	YOK-31	22.80	47	01:58:48	36	海 燕 Ⅵ	YAM-26C	18.40	105	02:05:06	34
雪風	YAM-33	23.50	50	01:59:06	37	スーパーアケーディア	TAK-26	19.70	92	02:02:55	35
TAKO	SUN-850	22.00	98	02:04:05	38	空 海	YAM-26C	18.40	112	02:06:24	36
JUNG FRAU	NAK-30	20.30	119	02:07:50	39	ふうせん	SOL-LEV	19.00	108	02:05:37	37
風林火山	F.S-28	22.00	111	02:06:12	40	HONEY	YAM-26S	18.50	122	02:08:19	38
VICTORY-Ⅲ	YAM-33	23.50	96	02:03:39	41	NOEVIR 3	YAM-26C	18.40	124	02:08:39	39
サファイア	BW-30	20.50	131	02:09:37	42	スーパーオリンボス	YAM-26C	18.40	129	02:09:19	40
楽浪	BW-30	20.50	136	02:10:29	43	ジョブ	YAM-26C	18.40	140	02:11:13	41
BON VIVOUR	YAM-30C	21.30	148	02:12:23	44	AITA PEA PEA	YAM-23	18.40	146	02:11:53	42
イビザ	YAM-33 II	23.50	48	D.S.Q		SOUTHERNCROSS V	YAM-26C	18.40	147	02:12:08	43
酒天童子	J-24	21.30		D.N.F		MOA	SOL-LEV	19.00	151	02:12:56	44
くんびいら 33	YAM-33	23.70		D.N.F		A.S.K	YAM-26C	18.40		D.N.S	
DIMENSION	BW-30	20.50		D.N.S		DE HEXEN	YAM-26C	18.80		D.N.S	

FINAL RESULTS ②

艇名	型式	Rating	着順	所要時間	修正順	艇名	型式	Rating	着順	所要時間	修正順
クラスIII						SHINDY III	YAM-21R/C	16.60	109	02:05:53	14
TRACER	ECU-S	17.60	39	01:57:35	1	KUKAMITSU	YAM-21C	16.60	113	02:06:29	15
PECKER II	FARR-727	17.80	49	01:59:01	2	海燕	YAM-21C	16.60	117	02:07:30	16
はまなす	YAM-25 II	17.50	59	02:00:07	3	TORITON	YAM-21R/C	16.60	120	02:08:04	17
LITTLE ISLAND	YAM-25 II	17.50	63	02:00:15	4	HOPE	YAM21JOGII	16.20	128	02:09:08	18
Pora Star	YAM-25 II	17.50	72	02:01:25	5	LAKE ROOD	YAM-21R/C	16.60	121	02:08:18	19
LOKKY	VELA-24	17.30	79	02:01:57	6	かぐや姫	YAM21JOGII	16.20	130	02:09:20	20
レークランナー	OCE-23	17.30	85	02:02:17	7	POISSON ROUGE	YAM-21C	16.60	123	02:08:29	21
ホワイトエンジェル	YAM-25 II	17.50	83	02:02:10	8	THERMAL	YAM-21C	16.60	125	02:08:43	22
SHINRIKI II	YAM-25 II	17.50	86	02:02:23	9	CYGNET	YAM-21CEX	16.60	126	02:08:54	23
薄羽蜻蛉	YAM-25 II	17.50	99	02:04:14	10	水仙	YAM-21C	16.60	132	02:09:42	24
魔女 II	N-260	17.20	104	02:05:06	11	寿限無	YAM21JOGII	16.20	142	02:11:30	25
Floating House	N-270	17.80	101	02:04:42	12	PUNPKIN	YAM21JOGII	16.20	143	02:11:32	26
Revenger	YAM-21SS	17.70	102	02:05:02	13	昂(スバル)	YAM-21S	16.70	135	02:10:25	27
STELLA	YAM-25 II	17.50	110	02:06:00	14	CAVATINI	YAM-21S	16.70	138	02:10:45	28
PAL II	VAR-25	17.20	116	02:06:48	15	V.S.O.P-V	YAM21JOGII	16.20	149	02:12:35	29
NEREID	YAM-21RCS	18.00	114	02:06:39	16	A A A	YAM21JOGII	16.20	150	02:12:48	30
DONGURI	YAM-24S	17.80	118	02:07:48	17	風恋人(フレンド)	YAM21JOGII	16.20	152	02:12:58	31
AFRODITA	REV-DE	17.30	134	02:10:21	18	HERO	YAM-21S	16.70	145	02:11:51	32
ら・帆影夢	YAM-25 II	17.50	133	02:10:19	19	VENUS II	YAM21JOGII	16.20	158	02:15:07	33
ブルーへクス	TK-25	17.20	139	02:11:05	20	KAZUKO	YAM21JOGII	16.20	160	02:15:40	34
ENDLESS LOVE	NAK-26	17.60	137	02:10:38	21	WEASEL	OCE-22	16.40	161	02:17:05	35
Miyus	YAM-25 II	17.50	141	02:11:23	22	BLUE WATER	YAM21JOGII	16.20	162	02:18:53	36
Spirit	YAM-25 II	17.50	144	02:11:39	23	ENTERPRISE I	YAM21JOGII	16.20	164	02:19:51	37
END LESS	N-260	17.20	154	02:13:17	24	PENNY LANE	YAM-21R/C	16.60	165	02:20:40	38
ばてじやこ	CARI-27	17.40	153	02:13:02	25	KAWAGERA	YAM-19	16.50	170	02:30:05	39
Kiss Me 1/2	ECU-26	17.50	155	02:13:26	26	DR NAVIGATOR	YAM-21R/C	16.60	66	D.S.Q	
FAIRY III	YAM-25 II	17.50	157	02:15:01	27	DARK HORSE II	OCE-22	16.40		D.N.S	
OCUTAVIA II	YAM-25 II	17.50	169	02:28:14	28	ミサト	YAM-19	16.50		D.N.F	
ARTEMIS II	CAN-23	17.30	172	02:47:07	29	PATRICIAN	YAM-21S	16.70		D.N.F	
LAHAINA	OKE-26	17.30	174	02:58:31	30	INCH-ALLAH	YAM-21S	17.00		D.N.S	
FURAIBOW 1	ECU-26	17.50	163			クラスV					
C-MAX	N-260	17.20				SARON DE EVE	N-301T	15.90	95	02:03:34	1
QUEEN TERU	YAM-24	17.70				CANOPUS III	ISL-38	16.00	97	02:03:49	2
I am III	YAM-21SP	18.00				WILD GYBE	YAM-21CB	15.40	156	02:13:40	3
クラスIV						ダルマ	YSM-34CK	15.70	159	02:15:21	4
IMP	YAM-21S	16.70	32	01:56:34	1	TAM TAM II	WOOD-25	15.20	166	02:21:06	5
DREAMIN	YAM-21S	16.70	46	01:58:25	2	しぶき	WOOD-20.6	15.20	167	02:26:30	6
風	YAM-21S	16.70	53	01:59:20	3	NOAH III	YAM-22	15.50	168	02:26:57	7
JOKER IV	YAM-21S	16.90	56	01:59:35	4	ALLURE	YAMAGAT	15.20	173	02:52:43	8
SAYURI	YAM-21S	16.70	64	02:00:20	5	SAMANCE III	CIAN-30	15.90	175	02:59:35	9
クリシュナ	YAM-21R/C	16.60	73	02:01:26	6	The Potato	SAGA-24	15.30	176	03:12:22	10
MORA MORA	YAM-21R/C	16.60	82	02:02:07	7						
FIRE BIRD III	YAM-21S	16.70	81	02:02:03	8						
MEMORY II	YAM-21R/C	16.60	91	02:02:43	9						
TILTLIL MITIL	YAM21JOG II	16.20	103	02:05:03	10						
ZAKU-ZAKU	YAM-21R/C	16.60	100	02:04:15	11						
KENT & MAKI	YAM-21C	16.60	106	02:05:29	12						
LINNE	YAM-21C	16.60	107	02:05:33	13						

第9回伊勢湾合同レース

レース優勝記

四日市フリート<CHEERFUL-V> 小川伸也

0510、四日市ヨットクラブのポンツーンに集合。二日酔の頭痛をこらえて出港準備をする。毎年このレースの前夜祭は、楽しく、飲み過ぎは防ぎきれなかった。

四日市港より南へ約1km地点にて、0700スタート。

60年5月26日 第9回伊勢湾合同レース成績表

艇名	着順	所要時間 h:m:s	TCF	クラス	総合順位	スキッパー
				順位	順位	
CHEERFUL V	6	3:06:22	0.7354	R ①	①	小川伸也
スターダスト	9	3:11:03	7183	R ②	②	加藤重雄
AYA III	7	3:06:23	7385	R ③	③	中根康雅
長良	5	3:06:17	7417	R 4	4	矢野敏邦
MARK	①	2:51:57	8114	R 5	5	河辺丈士
桃山	4	3:03:36	7610	R 6	6	何部謙男
フローレス	10	3:12:04	7333	R 7	7	鬼頭洋二
朝鳥	2	2:59:26	7863	R 8	8	加藤好憲
POSEIDON II	8	3:09:33	7468	R 9	9	古川昭一
RAFALE	11	3:12:37	7375	R 10	10	浅野宗秋
プロバックス	14	3:13:45	7343	R 11	11	服部悟
JUST V	15	3:14:11	7333	R 12	12	西田秀樹
QUERIDA 3	13	3:13:43	7364	R 13	13	竹内聰一
SEIRYU	30	3:28:43	6843	R 14	14	森田純夫
アモルファス	32	3:30:08	6843	R 15	15	石田喜造
ばっかす	19	3:17:59	7269	R 16	16	水野豪
富羊	17	3:15:11	7375	R 17	17	岡本郁和
ミッキーマウス	29	3:28:22	6959	R 18	18	榎原久晴
みなさん	31	3:29:27	6947	R 19	19	山本修
シュビシユバ	20	3:19:04	7312	R 20	20	山本秀紀
MOSSY-TIE	16	3:14:55	7479	R 21	21	大島茂樹
桃太郎	12	3:13:04	7570	R 22	22	都築勝利
メルキール IV	21	3:20:08	7333	R 23	23	大矢降
ハリマオ 5	24	3:21:40	7280	R 24	24	市川政明
クイン・エメラルダス	22	3:21:10	7312	R 25	25	藤井一広
EPICUREAN	3	3:02:14	8086	R 26	26	榎原嘉男
バレンタイン III	23	3:21:32	7312	R 27	27	桜井勝己
シルバーウエーブ	27	3:24:29	7215	R 28	28	大橋貞夫
ジョナサン III	28	3:26:35	7161	R 29	29	小竹茂男
ラビース	26	3:23:47	7290	R 30	30	森幸実
シーハミング	25	3:23:38	7312	R 31	31	市川政明
うしお II	18	3:17:09	7580	R 32	32	岡山謙
フリーク	34	3:47:56	6662	R 33	33	安達敏文
GARIBER II	33	3:39:57	7375	R 34	34	下津芳郎
美知有		D:N:F	7161	R 35	35	酒井良和
ピーターパン	2	3:05:48	6662	C 1	—	水谷節生
AKATONBO	1	3:04:21	6783	C 2	—	杉山保男
シンボンオン	4	3:10:58	6662	C 3	—	田中貴之
LOVE BIRD	3	3:06:22	6913	C 4	—	野村忍
ロンサムレディース III	5	3:11:47	6913	C 5	—	伊藤質

R…レーシングクラス

C…クルージングクラス

ハルからマストに至るまですべてピンクー色？（色を▶お見せできないのが残念ですが）目立つのナンノ……年初から東海地区ヨットレースに嵐を投げかけています。優勝艇（CHEERFUL-V）

前日の天気図を各艇確認したのだろう、北西風に合わせて本部艇側寄りに半数以上が固まっていたので、我々はスタート時のトラブルまたはブランケットを避けてマークボート側の下寄りにてスタート決定となる。スタート15秒前ライトスピinnアップ、（桃太郎）、我々（チアフル）、（ケリーダ）等5～6艇が同じラインを選んだ。

全艇アビームのスピinnランとなる。上側岸寄りのコース艇はやはり北西風を第一番に受けスピードがついているが、下側沖寄りは微風のまま艇速がのびずセールトリムに専念する。行程の中間までになんとか後続艇を振り切って岸寄りのコースへ変更したが、風向は30度ぐらい振れ回り風速も安定せず、岸寄りの各艇をながめながら立つ。

スピinnをライトゼノアに変更したり再びスピinnを上げたり、必死になってトップグループにあと1マイルぐらいまで追いついた時は、全行程の2/3ぐらいまで来ていた。コースラインは岸寄りの他艇とほとんど同じとなり、一応気分的にも落ちついた。

（マーク）、（朝鳥）、（桃山）、（長良）、（チアフル）、（エピキュリアン）、（スターダスト）（J-24が最後まで大変気になる）と続く。このころから風速はだいに増し、レギュラースピinnに交換して艇速も8～10ノットとなる。〈アヤ〉が少し追いついてくるが、我が艇も（長良）、（桃山）に追いついた。

回航潮流ブイを時計回りでその後クローズとなりゼノアアップしたが、風速はますます増して20ノット近くまでになり、オーバーヒールとなった。〈長良〉とせり合いながら、ヘビーゼノアと交換、その少しのロスにより〈長良〉に先行される。次の回航マークであるディンギーを反時計回りで再びスピinnアップ、しかしダルマ形に上がりまたロスする。

風速はまたまた増し24ノットぐらいになり、プローチングを3回ほどやり、メイン1ポイントリーフ。フィニッシュラインの手前0.2マイルにて2艇身くらい前





方下側にて〈長良〉ブローチング、接触を避けるため我が艇も上側に切る。後続〈アヤ〉が追って来たが、そのままでなんとか10:06'22"フィニッシュした。後半に風速が増したため後続艇も次々と入り、成績は修正により大型艇不利となる。

3時間ほどのシンプルなレースであったが、沖寄りのコースを選んだために大変苦労した。後で聞くとスタートラインの上寄りは各艇リコールを防ぐためにライン手前で下に流され、本部艇側は意外とすいていたそうだ。結果は総合優勝となったから良かったが、我が艇が選んだコースは失敗なのかもしれない。

最後になりましたが、レースコミッティーおよび泊地担当、前夜祭担当の四日市ヨットクラブの皆様大変ご苦労様でした。厚くお礼申し上げます。

コース選択がよく3位に

〈アヤIII〉 中根康雅

5月25日、ヨット回航時、台風が近づいていたのと強風波浪注意報が出ていたので心配だった。心配した通り、途中、師崎の近辺で霧に見まわれて2時間ぐらい方向を見失い迷ったが、だんだんと霧も晴れ波もおさまり、無事に初めての四日市港に入港することができた。この時から運がついていたのかもしれない。

さて5月26日レース当日、僕ら〈アヤ〉はレーススタートを中央より、よいタイミングでスタートをした。そして沖と岸の中間を走りつけた他の船は沖だしと岸よりの二通りにわかれるコースを走っていたのだと思う。僕ら〈アヤ〉は途中、中央から岸が有利だと思い、岸よりを選ぶというレース展開を行った。これが当たり3位という結果がでたと思う。

ヨットを始めて3年という初心者が運にめぐまれ、伊勢湾合同レースという一流がいるレースで3位という成績は、大きな喜びとこれから自信となって一步進むことだと思います。

〈アヤ〉は私中根(康)(オーナー)、中根(彰)(サブオーナー)、花村(クルー)、横山(クルー)、上田(クルー)の5人で形成しています。よろしく。



▲このレースは楽しみレースだけに混雜したもの、トラブルはいつもありませんよ

◀すっかり定着した四日市フリートのマスコットソング「海その愛」を全員で大合唱

レース参加記

〈ピーターパン〉 水谷節生

レースは好きだけど、最近のクラブレースでの走りの悪さを思い、迷った末のクルージング部門参加でした。

スタートはレーシング部門と同じなので、約40艇が入り交じる中、スピラン、迫力ある気分を味わうことができました。

1時間もすると、前回同様、後ろは数艇。でも、前にいるレーシング部門の艇にも何とかついていけそうです。ライバルの〈赤トンボ〉との差を気にしながら、後半は、自艇にとっては強風のアーム、スピラン。

今回は、初めての4人乗りが団に当たり、ヒールを押えて走ることができました。

ゴール近くになると、レーシング部門の艇のマーク回航が、真近に見えます。アームでのラフィングマッチ、ブローチングしながらのせり合いは、見ごたえ十分です。その中を自分達もゴール。

今回のレースでは、乗り方次第でまだ速く走れることが分かりました。

来年は、レーシング部門でも良いレースができるよう、頑張りたいと思います。

東海支部よりお知らせ

南勢町30周年記念レースの出艇料変更

本誌6月号でご案内しました南勢町30周年記念レースの出艇料が以下のように変更になりましたのでお知らせします。

合同レース 5,000円⇒3,000円

オータムシリーズ 30,000円⇒10,000円

なお、パーティー費は22日のみ1名1,000円(夕食不要)、23日、15日は無料。

気象一口メモ

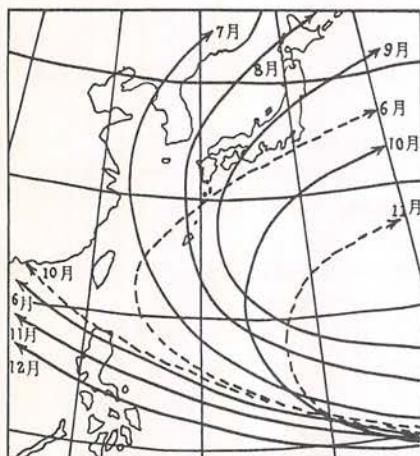
台 風 (1)

株式会社 海洋気象情報
池田 徹

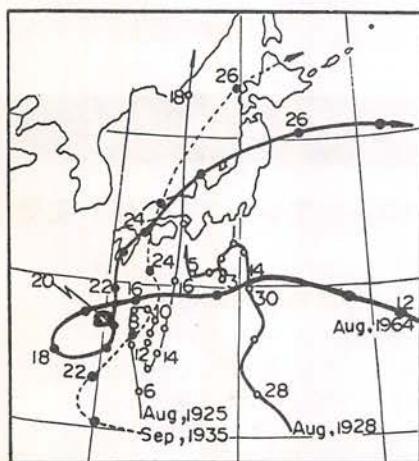
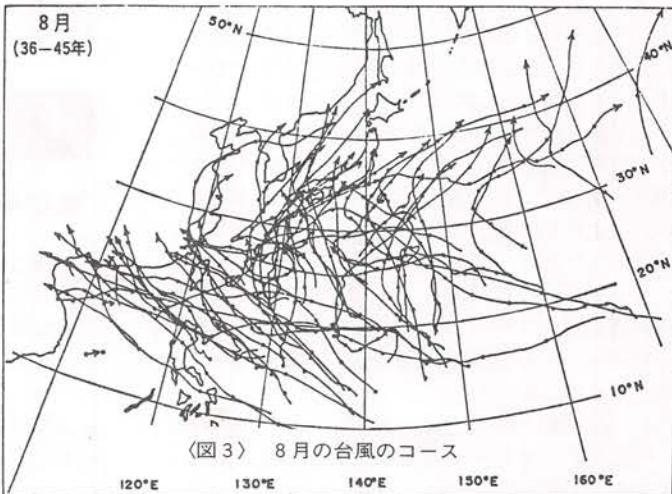
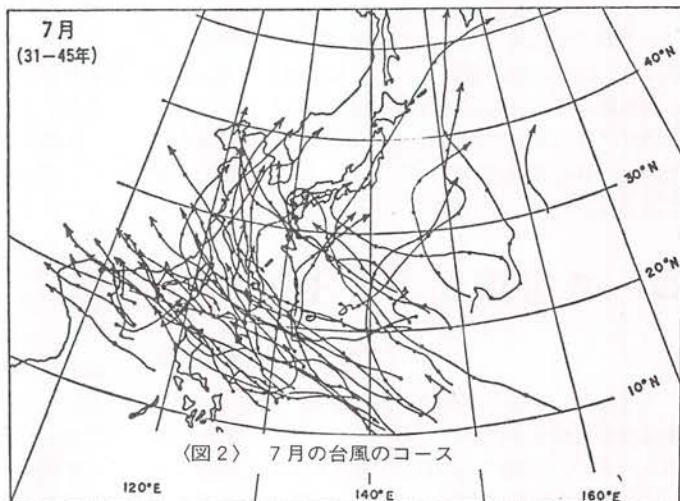
いよいよ夏本番ですが、天気が比較的安定するこの季節の中で、台風は、大きな災害をもたらし、海ではもちろん、あらゆる人から恐れられています。その発生数は年間約27個。その内の70%が7~10月に集中し、特に日本への接近、上陸数の多い8、9月が台風シーズンです。

〈表1〉 月別台風発生および上陸回数 (1951年~1980年)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	30年平均
発生数	15	9	14	24	33	50	121	161	149	118	76	36	806	26.9
上陸数	—	—	—	1	1	4	13	34	29	7	—	—	89	3.0



〈図1〉 月別の台風の主なコース



過去の7、8月の台風のコースですが、くねくねと蛇行、逆戻りしたり、一回転したり、かなり複雑な動きをしているものもあります。夏は台風を押し流す上空の風が弱いため、台風の動きが遅く、動き方も複雑で、いわゆる迷走台風が多いのです。このため台風から逃れるようにヨットを走らせたつもりが、気が付いた時には台風に向かっている可能性もあるのです。また、台風が何日も日本の南方海上に居座って、沖合いではかなり広い海域で大時化の状態が続いたり、台風がはるか南海上にあるうち（北緯20度を越えたころ）から高い土用波が打ち寄せるることはしばしばで、浜辺でせり上がった波で転覆し、マストを折るディンギーの事故も起きています。

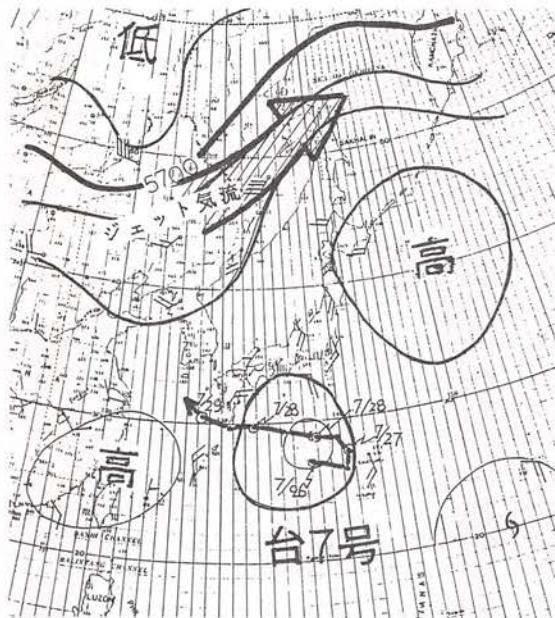
これに対して秋の日本の上空は強い西風（ジェット気流）が吹いていて、台風が日本付近に近づくと、この西風に乗って急に加速しながら駆け抜けていくことが多くなります。秋の台風は大型のものが多く、あまり

弱まらずに接近するため大きな災害をもたらすのも特徴のひとつです。

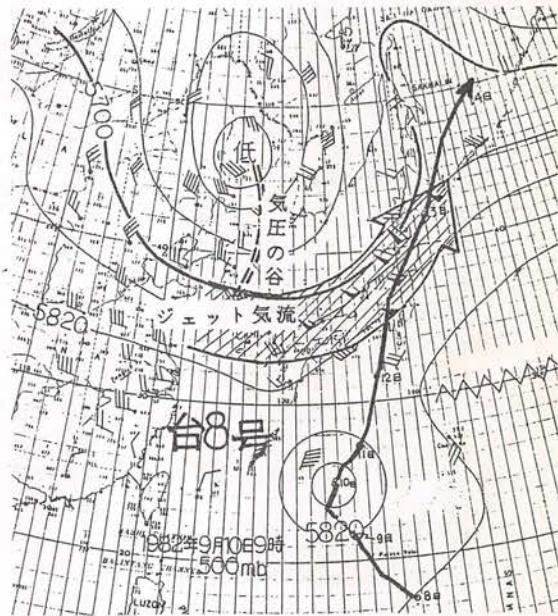
気象の技術は、コンピュータの導入や気象衛星、レーダなどのおかげで長足の進歩を遂げましたが、方向の定まらない夏の迷走台風、向きを変えたかと思うと急に加速し、時には時速80kmを越える猛スピードで駆け抜ける秋の台風など、その進路、速度、発達の度合などを正確に予測することは大変難しいのが現状です。また台風はどうしても中心位置だけが注目されがちですが、その周囲には強い雨を降らせる厚い雲と広い範囲の暴風域を伴っています。中心の動向はもちろん大切ですが、勢力、大きさなどは欠かすことのできない大切な情報です。

これからは本格的な台風シーズンです。台風の発生や接近には十分注意して下さい。

参考資料：台風一気象プロマナードー 山岸正紀著
：台風経路図30年集



〈図5〉 1984年7月28日の500 MB 天気図と台風7号のコース（夏の台風）



〈図6〉 1982年9月10日の500 MB 天気図と台風第8号のコース（秋の台風）
(500 MB 天気図は夏の場合約5800m上空の天気図)

淡水における計測(O R Cより)

通常、海においてレースを行う艇が、計測のために淡水の地域に運ばれるという報告がきています。これは、1981年11月 ORC 決議に反しており、下記のように ORC 議事録33の中で発表されたことを思い出して下さい。

3.3項

艇が計測された水域の塩分濃度は計測証書中に記される。低い計測値を得る目的のために、艇を淡水域に運んではならない。

木造船シリーズ②

<足柄>

福永昭さんが小林和夫さんと共同で所有されている〈足柄〉が、関根久さんの〈レッド・シャーク〉とともに進水したのは1968年。すでに17年の船齡を重ねているが、〈足柄〉は一年を通じてほとんど毎週帆走しているので、極めて美しく保たれ危げのあるところはみじんもない。NORCの初期から、より正確にはシーホース・クラブ時代からの浅からぬおつきあいの関根さんと福永さんが、やはり因縁浅からぬ渡辺修治さんの設計の31フィートを同じ年に、しかもセール・ナンバーも一番違いの616と617で進水させたのは、日本の外洋レースが湾内レースからやっと本格的な外洋へ指向してき始めたこの時代のひとつの象徴であった。この2艇のデザイナーである渡辺さんは自らの設計になる陳さん所有の43フィート〈ふじ〉で2年前の1966年に、ホンコン・マニラレースに自力回航、参加し、その際、低気圧の飛びかう南シナ海の時化の中でウォーターライン24フィート以上の艇の実力が、当時所有していた〈ドンガメVII〉(全長24.5フィート)と次元の違うことを身をもって体験し、古い友人である関根さん、福永さんに熱っぽく説かれた。当初福永さんは、28フィートのインナー・ジブを展開するカッター・リグをイメージに描いて、渡辺さんと協議を重ね、スマートな28フィートの図面ができたが、結局、関根さんと同じ31フィートを建造する決断を下された。当の渡辺さんは自身の〈天城〉(33フィート)をフィンキール・トリムタブ付で進水させ、こちらのNORCセールナンバーは615とし、ここに最新のアイデアを盛り込んだクラスIII(ウォーター・ライン24フィート以上の渡辺デザイン)の3艇がそろいぶみすることとなった。しかしこの〈足柄〉と〈レッド・シャーク〉は同一の船体のライン図でありながらいわゆる二卵生双生兒である。それは原設計に忠実に建造された〈足柄〉がひ

とまわり大きな〈天城〉にプロフィールが似ているのに対して、〈レッド・シャーク〉は関根さんの研究の成果をすべてはき出して具現化した結果、FRPのキャビントップにフラッシュ・デッキというよりレーサーとしての用途を限定したものになった。そのため、両艇の外見は大きく異なる。一方、オーソドックスを選ばれた福永さんの〈足柄〉は、それ故にレース成績では〈レッド・シャーク〉に一歩おくれをとりはしたが、17年の船齡にむしろ風格を増し、今日でも美しく力強い最高のコンディションに保たれている。しかし木造船を美しく保つのが容易ではないのは、昨今のFRPしか知らない若い会員諸氏にはわかつてもらえないかも知れないが、特に〈足柄〉のようにスプルースのマストを常にアメ色に保つには大変なことである。

次に〈足柄〉の主要目を見てみよう。全長は31フィート、ウォーターライン24フィートの堂々たるクラスIIIである。当時のRORCルールの世界中のどんなレースにも参加資格がある。しかし4.8トンの排水量に対して1.85トンのパラストは今日のIORの平均的なレーサーでいえば、むしろワントンの40フィートとスリーウォータートンの34フィートの中間くらいである。しかしこの重量とIORのボートよりずっとビームが狭いことからくる、強風時の安定性とシーワージネス、ハンドリングの良さは、大西の吹きすさぶ1月・2月も開催される小網代フリートのフリートレースに皆勤で出場されていることからもわかる。一歩、船内に入るとフルサイズのチャートテーブルがまず目につく。艇のサイズに比しそうに大きさこのチャートテーブルは、チャート・ワークだけでなく、本職の建築設計のお仕事さえできそうである。ギャレーとこの大きなチャートテーブルと、メインキャビンを仕切るバルクヘッドが無いことから、開放的で明るいゆったりした空間を作っている。この世界中どんな海にでも不安感を持たずに乗り出して行ける31フィートは後にほんの少しライン図を変更され、本邦最初のFRP製クラスIIIプロダクションボートとなった加藤ボートのSK31へと発展していった。このSK31は高度経済成長期にさしかかり、主として工賃の上昇からくる船価の高騰から、しだいに持ちにくくなっていたクラスIII外洋ヨットを大衆化させるのに大いに貢献し、本格的な外洋レースを我が国の多くのヨットマンに体験させてくれた。〈足柄〉のFRP化ともいべきこのSK31は、渡辺さんの設計思想から充分すぎるほどのスカントリングを有し、大洋を航行する計画のヨットマンの多くに中古艇がひっぱりだこだらしく、一時さかんに用いられた。このIORルール直前のRORCルールにもとづいて建造された〈足柄〉は、IORボートがスピードという、ただ一点を得るために失ってきたさまざまな長所を、豊かに持ちつづけ、福永さんを始めとする〈足柄〉チームに、かけがえの無い週末をすごさせてくれているようだ。

◀〈足柄〉(右)、〈天城〉(左)

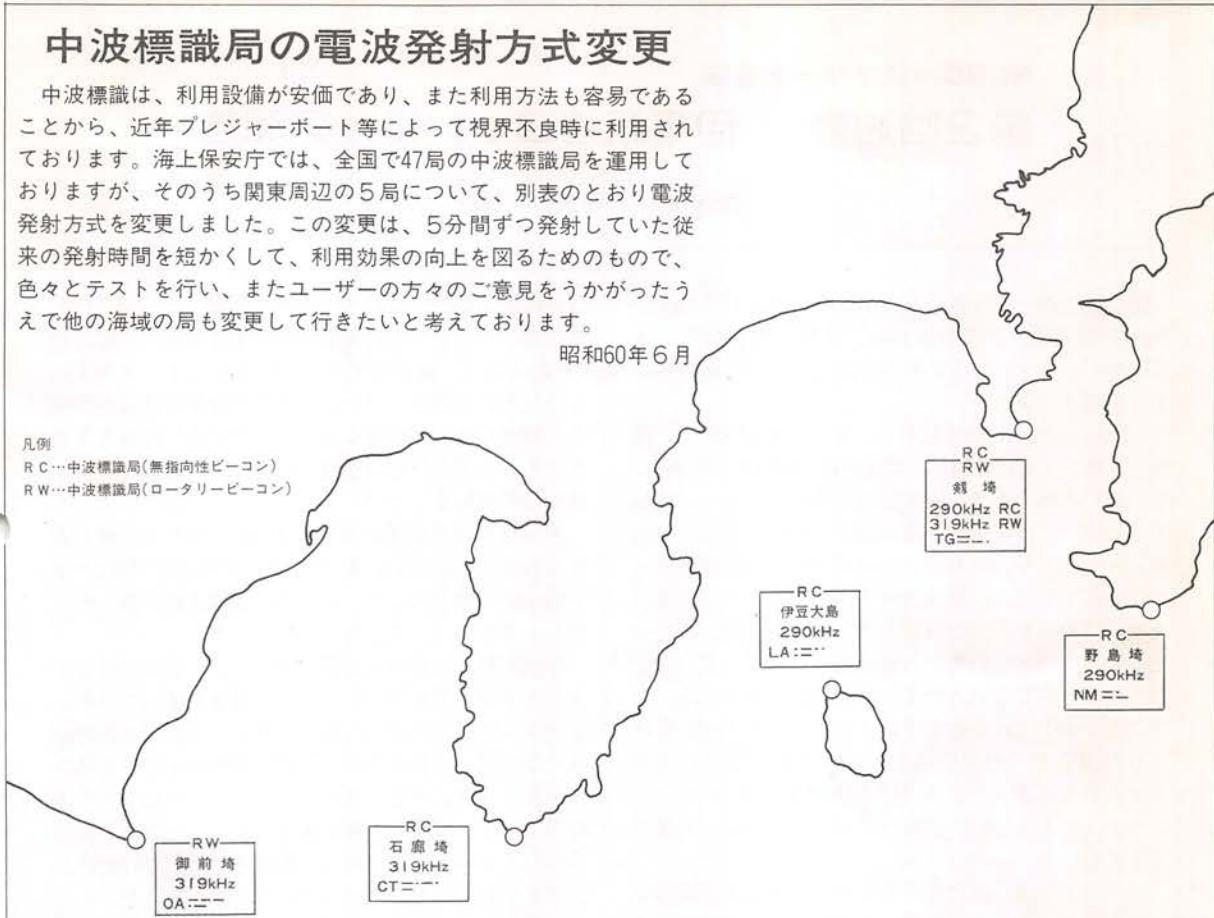


中波標識局の電波発射方式変更

中波標識は、利用設備が安価であり、また利用方法も容易であることから、近年プレジャーボート等によって視界不良時に利用されております。海上保安庁では、全国で47局の中波標識局を運用しておりますが、そのうち関東周辺の5局について、別表のとおり電波発射方式を変更しました。この変更は、5分間ずつ発射していた従来の発射時間を短かくして、利用効果の向上を図るためのもので、色々とテストを行い、またユーザーの方々のご意見をうかがったうえで他の海域の局も変更して行きたいと考えております。

昭和60年6月

凡例

RC…中波標識局(無指向性ビーコン)
RW…中波標識局(ロータリービーコン)

中波標識局の電波発射方式変更表

発射時間の変更		標識符号 周波数	分	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	備考	
従 来	変 更			TG 290kHz	LA 290kHz	NM 290kHz	CT 319kHz	OA 290kHz	CJ 319kHz	標準波各1.5分							
				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	標準波各1.5分	
				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ロータリー	
				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	無指向	
従 来	変 更	伊豆大島	LA 290kHz	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	時間変更
従 来	変 更	野島崎	NM 290kHz	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	無指向変更
従 来	変 更	石廊崎	CT 319kHz	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	時間変更
従 来	変 更	御前崎	OA 290kHz	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	時間変更
従 来	変 更	鶴崎	TG 290kHz	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	時間変更
従 来	変 更	八丈島	CJ 319kHz	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	変更なし

※ 八丈島局は従来どおりで変更ありませんが、319kHz在同一周波数グループに属しているため記載

無指向性の変更																		備考	
	キーイング	秒	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	備考
従 来	RF+AF		標準	2回				標準					標準			標準		同一周5分繰り返し	
変 更	RF		A局	標準	2回			標準	1回				標準	2回		標準	1回	各局23秒発射 キーイング変更	
変 更	AF			標準	2回			標準	1回				標準	2回		標準	1回	時間変更	

お問合せは、第三管区海上保安本部灯台部

(横浜市中区北仲通り6-64 TEL045-211-0771)

NORC油壺フリート主催

第2回油壺—伊東親善ヨットレース報告

〈青海波〉 清田 博

第2回油壺—伊東親善ヨットレースは6月8日(土)低気圧の真只中、北東の風15m、大粒の雨が降りしきる最悪のコンディションにもかかわらず、参加艇18杯により実施されました。

スタート後、1時間もすると風雨、波も収まり、各艇、スピンドルを上げる艇、上げない艇、機帆走の艇等々、思い思いの帆走を楽しみました。恐らく、レースでもなければ、こういう時、風雨の中、出艇することはなかったでしょう。それだけに風雨の収まった伊東港へのフィニッシュは、私達ヨットマンでなければ、味わえない“やった”という感じで、きつかった、寒かったレース中の苦しい思いも全く吹き飛んでしまいました。ただ、楽しみにされていたご家族、お子さん、女性の方々の中には乗艇を中止され、パーティーに直行された方も多くお気の毒でした。伊東港では地元のヨット協会の方々のご協力により、大歓迎を受け、フィニッシュのお手伝い、泊地への案内等、安心して係泊できました。

パーティーは、午後6時半より、伊東観光会館内のグリルアーマイヤーで開催し、伊東市長、伊東観光協会専務が、最後まで出席されました。パーティーの企画は油壺の著名な遊び艇である〈アオレレ〉の主催だけあって最高のドンチャカパーティーでした。この愉快なパーティーに、市長はじめ観光協会、ヨット協会の方々もびっくりされていました。特に市長からは今後とも、ヨットマンの来港を心から歓迎する、どんどん来て下さい、との表明もありました。あちらこちらで締め出されているヨットマンにとってこんなうれしいことはありません。これから我々ヨットマンが、微力ではあるが少しずつでも伊東市の繁栄を盛り上げれることができたらと思いました。

レース成績は、総合優賞は諸磯の〈New pago〉(スキッパー石井竹彦)でした。女性クルーのビキニ姿による賞、ファースト・ホーム賞、ブルーウォーター総合賞やら伊東市長橋、トロフィーをたくさんひっさらって行きました。ラスト賞は5時間かかった〈げんよう〉でした。

パーティーの目玉は、bingoゲームで、エンジン付ゴムボート、携帯用発電機、時計、カッパ等々、〈アオレレ〉のクルーによる名司会で興奮の連続でした。その後のジャンケンゲームも面白いゲームでした。現ナマを持っての勝ちぬき戦で最後に生き残った〈織姫〉

の古川氏より勝利金30,000円余りを寄付していただきました。パーティーの参加者が予定をオーバーし、約130名になり、食事が足りず、反省します。すみませんでした。お酒は〈コンテッサ〉石原裕次郎氏寄贈の2斗樽がカラッポになるほどでした。そして盛大なうちにコップがひとつ割れた程度の節度をもって夜9時30分閉会しました。

翌日はやはり北東の風10~15mの上りで各艇ご苦労されたことと思います。停泊した伊東港岸壁も、ヨット協会のご協力により、きれいに整理され、楽しかったレースも終了しました。

今回実施したレースで感じたことは、関東のヨットマンもまだまだ楽しいレースの企画を希望している、レース人気が下火というのは自称レース派の私の思い違いでした。当初このレースには30艇近くの申し込みがありました。天気が良くて、パーティーに今回の倍のヨットマンがあの会場に集まつたら……改めて背筋の冷たくなるようなうれしい運営でした。〈青海波〉、〈アオレレ〉の幹事にとって、たくさんの人が、レースに参加してくれることでこれまでの苦労は、すっ飛びます。今後も関東での種々の企画には皆さん多数参加して下さい。ちなみに次回、油壺—伊東レースの幹事は、〈竜馬〉と〈ボランス〉です。伊東ハトヤはじめ伊東市の人々から、レース風景を見て、いろいろな問い合わせもありました。来年はもっと歓迎されるかも……。

レース結果

総合 舟名	着順	総合 舟名	着順
1位 New pago	①	10位 Big Apple	④
2位 ボランスII	②	11位 青海波	⑯
3位 テレスコ	⑧	12位 ロータス	⑦
4位 かげろう	⑤	13位 ゴルゴン	⑥
5位 だばはぜ	⑨	14位 はやまる	⑬
6位 おおみずなぎどり	⑪	15位 ミンクス	⑯
7位 ジャクタール	⑩	16位 織姫	⑫
8位 カムイII	③	17位 レインボー	⑯
9位 ガーII	⑭	18位 げんよう	⑯

NORC関東支部フリート対抗レース成績表(チーム別得点表)

レース委員長 山下新平

艇名	第1回戦		第2回戦		第3回戦		第4回戦		第5回戦		艇別	チーム合計	
	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点		順位	得点
CONTESSA 8	3	22	6	26.5	7	18	6	19	1	48.5	3	136	
ZERO 2	1	24.25	2	34.5	3	22	3	22	5	40	1	142.75	油壺A
織姫	2	23	5	30	9	16	2	23	14	22	8	114	392.75
SEE ADLER 5	6	19	11	21	10	15	1	24.25	11	28	9	107.25	
あさま	8	17	7	27	2	23	5	20	7	36	4	123	葉山
JACKPOT 2	4	21	4	31.5	4	21	11	14	8	34	5	121.5	351.75
雲柱	11	14	1	36.375	1	24.25	4	21	4	42	2	137.625	
COASTGUARD	13	12	9	24	12	13	12	13	RET	12	13	74	油壺B
RIPPLE 2	10	15	3	33	DSQ	0	10	15	6	38	10	101	312.625
KARASU	DNF	1	DNC	1.5	DNC	1	DNC	1	DNC	2	23	6.5	
CRIMSON	5	20	8	25.5	11	14	14	11	RET	12	11	82.5	油壺C
SEA CROWN 3	9	16	10	22.5	5	20	8	17	2	46	5	121.5	210.5
がめら	12	13	15	15	14	11	DNF	6	10	30	12	75	
SYLPHYDES	17	8	16	13.5	6	19	DNF	6	RET	12	15	58.5	シーボニア
AFRODITA	15	10	13	18	13	12	DNF	6	12	26	14	72	205.5
SEA LION	14	11	DNC	1.5	DNC	1	DNC	1	DNC	2	21	16.5	
FORTY	7	13	12	19.5	8	17	9	16	3	44	7	114.5	江の島
海太朗	DNF	1	DNC	1.5	DNC	1	DNC	1	DNC	2	23	6.5	137.5
月光	19	6	19	9	DNC	1	7	18	DNC	2	20	36	
衣笠	23	2	14	16.5	DNC	1	DNC	1	13	24	18	44.5	油壺D
青海波	16	9	17	12	15	10	DNF	6	RET	12	16	49	129.5
FUJI 3	20	5	18	10.5	DSQ	0	13	12	15	20	17	47.5	
MRS. MEDAUSAE 5	DNF	1	DNC	1.5	DNC	1	DNC	1	9	32	19	36.5	油壺E
BUNBLE BEE 3	21	4	DNC	1.5	DNC	1	DNC	6	DNC	2	22	14.5	98.5

第35回大島レース成績表

スタート: 1985年6月1日10時00分00秒 レース委員長 長束盛隆

NORC

CL	NAME of YACHT	TYPE	R ft	初島回航時刻		大島回航時刻		FINISH時刻	日時分秒	着順	所要時間	T.C.F.	修正時間	順位		
				時	分	時	分							総合	CL	GP
I	CONTESSA VIII	DOU 42	33.0	15:25		23:58		02:08:45	37	1	81937	0.8345	68376	1	1	1
	FUJI II	FRE 45	35.6	15:43		03:19		13:34	06	13	99246	0.8567	85024	22	4	15
	BIG APPLE	HOL 44	34.3	16:10		01:20		11:10	20	5	90620	0.8457	76637	13	2	9
	ROCINANTE	TAK 46	35.5	15:40		01:15		11:47	46	7	92866	0.8558	79475	20	3	13
	KAZAMIDORI	TAK 43	41.8	16:05		02:40		13:06	30	12	97590	0.9065	88465	23	5	16
II	GEKKO V	FRE 41	31.1	—		—		DNC	—	—	0.8177	—	—	—	—	—
	UNCHU	YOK 39	30.2	16:25		01:30		10:56	08	4	89768	0.8095	72667	4	1	4
	SEA LION	HT 42	31.1	—		—		DNC	—	—	0.8177	—	—	—	—	—
	KARASU	TAK 40	30.2	—		—		DNC	—	—	0.8095	—	—	—	—	—
	SEE ADLER V	DOU 42	32.4	15:40		01:10		10:36	00	2	88560	0.8292	*73434 (77106)	15	3	10
	BIG BANG	YAM42	31.1	17:15		03:22		RET	—	—	0.8177	—	—	—	—	—
	ORIHIME	FRE 40	31.5	15:48		02:18		12:44	40	11	96280	0.8212	79065	19	4	12
III	ZERO II	FRE 40	31.5	15:28		01:12		10:40	13	3	88813	0.8212	72933	5	2	5
	CRIMSON	TAK 36	26.0	18:15		04:30		RET	—	—	0.7699	—	—	—	—	—
	ASAMA	YAM38	28.3	16:20		02:10		12:23	20	10	95000	0.7920	75240	10	2	7
IV	SEA HAIL	TAK 38	28.9	15:45		01:40		11:32	40	6	91960	0.7976	73347	6	1	6
	AMAGI II	WAT33	23.9	16:30		04:03		15:33	57	22	106437	0.7489	79711	21	5	14
	KINUGASA	WAT34	23.8	15:50		03:20		15:14	36	20	105276	0.7479	78736	18	4	11
	SEIKAIHA	KIH 33	24.7	—		—		RET	—	—	0.7570	—	—	—	—	—
	KUROSHIO III	NAK 33	24.3	16:00		04:00		RET	—	—	0.7530	—	—	—	—	—
	SEA CROWN III	NAK 32	23.3	15:38		01:20		11:48	07	8	92887	0.7427	68987	2	1	2
	MRS. MEDAUSEA	TAK 32	24.4	15:53		02:15		14:13	57	16	101637	0.7540	76634	12	3	8
V	FORTY	YAM34	24.7	15:35		02:05		11:57	00	9	93420	0.7570	70719	3	2	3
	KAITAROU III	HOL 33	24.6	—		—		DNC	—	—	0.7560	—	—	—	—	—
	HISHAKAKU II	W- 36	22.2	17:30		07:05		RET	—	—	0.7312	—	—	—	—	—
	DOLLY I	ELV 32	21.9	—		—		DNC	—	—	0.7280	—	—	—	—	—
	GAMERA	TAK 31	22.2	15:38		02:30		15:06	50	19	104810	0.7312	76637	13	5	5
	TOHRI II	DOU 30	21.2	—		—		RET	—	—	0.7204	—	—	—	—	—
	ACADEMY V	PION30	21.2	—		—		DNC	—	—	0.7204	—	—	—	—	—
VI	ALPHA	NAK 295	22.3	—		—		DNC	—	—	0.7322	—	—	—	—	—
	TSURUGI	NAK 31	21.9	15:50		03:20		DNF	—	—	0.7280	—	—	—	—	—
	POINCIANA II	U- 30	21.3	18:30		04:20		RET	—	—	0.7215	—	—	—	—	—
	SYLPHIDES III	NAK 31	22.1	—		—		RET	—	—	0.7301	—	—	—	—	—
	COASTGUARD	YOK 32	22.8	17:15		03:25		RET	—	—	0.7375	—	—	—	—	—
	SAMOA V	U- 31	22.1	16:30		04:30		15:31	59	21	106319	0.7301	77624	16	6	6
	BUMBLE BEE III	YAM30S	22.6	—		—		DNC	—	—	0.7354	—	—	—	—	—
	SIMON V	YOK 31	22.3	—		—		DNC	—	—	0.7322	—	—	—	—	—
	RIPPLE II	YOK 31	22.5	15:54		02:35		13:56	18	14	100578	0.7343	73854	7	1	1
	TABATHA	YOK 31	22.5	15:45		01:05		14:01	36	15	100896	0.7343	74088	8	2	2
VII	AFRODITA	YOK 28	21.8	16:30		03:00		15:56	06	23	107766	0.7269	78335	17	7	7
	BASIC	YOK 28	21.7	15:55		01:45		14:39	52	17	103192	0.7258	74897	9	3	3
	JACKPOT II	KAN 30	22.7	16:01		02:41		14:43	17	18	103397	0.7364	76142	11	4	4

※ 5%タイムペナルティー(リコールにより)

「第5回相模湾スマールボートミーティング」開催のお知らせ

小型クルーザーのオーナー諸君、年代もののクルーザーを愛するあなた！このところ年々クルーザーが大型化してきたためにレースに出るたびにトップグループのはるか後ろを走ることになってしまって、トップを走る楽しさや爽快感をすっかり忘れてしまつた……なんていうことはありませんか？

日本ミニトン協会では、こんな仲間のために相模湾のスマールボートだけで集まって夏の一日、スマールボートの本当の楽しさが味わえる、気軽で、にぎやかなレースを計画しました。

参加資格は一応 NORC レーティング17.4フィート以下ということになっていますが、あまり堅いことは言いません。どちらかというと前夜（8月3日）の交歓パーティーが主体みたいなレースです。

今までレースに出たことのない人、しばらくレースから遠ざかっている人、古い船でとてもレースなんて……と考えている人、みんな気軽に参加してください！

実施要項

主 催 日本ミニトン協会
 協 賛 NORC 葉山フリート、江の島フリート
 レース日時 昭和60年8月4日(日) スタート1100
 レースコース 葉山沖スタート→江の島沖(反時計回り)
 →佐島沖(反時計回り)→葉山沖フィニッシュ

参加資格 ミニトンクラスおよびオセアン22, ベラ24, オセアン25, レブドメール23, エクメドメール, TK25, ST25, C&C23, ヤマハ25など、1/4トン(含まず)以下の艇

レース・交歓パーティーの参加申込

- 申込先 〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16 (船舶振興ビル) 日本外洋帆走協会 (NORC)
 ☎03-504-1911
- 問合せ先 〒143 東京都大田区山王1-31-13 (福田ビル内) 石原慎太郎事務所 兵藤茂宛
 ☎03-772-8725~6

- 3) レース料
 4) 交歓パーティー料
 5) 申込締切り
- 1艇につき2,000円
 1名につき3,000円(記念品込)
 7月25日、レースのみ参加の場合は当
日1000まで

艇長会議・交歓パーティー

- 日 時 8月3日(土)1800~
- 場 所 葉山マリーナ

出艇申告

- 日時・場所 8月3日(土) 1800~1830
 8月4日(日) 0930~1000
 いずれも葉山マリーナ

成績・賞 参加賞のみ、出艇申告時に渡します。混合レース、かつ交歓ミーティングなので優勝等はきめません。

着順は後日、「OFFSHORE」、「舵」で発表します。

葉山マリーナでの係船

8月3日夕方より8月4日朝まで希望の方は無料で係船できます。

帆走指示書

適用規則 1981~1984年IYRU競技規則

乗員数 制限なし

本部船 8月3日(土)艇長会議で通知する。

レース艇 レース艇は赤いリボンをスタート10分前からレースが終了するか、リタイヤーするまでの間、バックステイに掲げなければならない。リボンは出艇時に渡す。

抗議 抗議は受け付けない。

タイムリミット スタート後6時間

レースの中止 荒天の場合はスタート前に限ってレースを中止する。

参加料は返還しない。

信号 信号 スタート10分前(予告信号)

F旗展開 (本部船マスト)

スタート5分前(準備信号)

P旗展開 ()

スタート

F旗P旗降下 ()

スタート時刻延期

回答旗展開 ()

レースの中止

N旗展開 ()

ゼネラルリコール ゼネラルリコールの場合には、本部船に回答旗を展開し号笛短音を連続して発する。この場合には、再スタートは15分後とする。

帰着申告 フィニッシュをもって帰着確認とする。リタイヤー艇の届出に関しては艇長会議で指示する。

VI REGATA OCEANICA "MILMILLAS"のお知らせ

南米チリ沖に浮かぶロビンソン・クルーソー島とチリとをむすぶ3つのコースから成る外洋レースが、CLUB NAUTICO OCEANICOによって下記の通り行われますので、紹介いたします。

- ステージ1 Valparaíso-Island Robinson Crusoe 364 miles 1986年2月16日～
- ステージ2 Island Robinson Crusoe-Talcahuano 335 miles 1986年2月21日～
- ステージ3 Talcahuano-Algarrobo 213 miles 1986年2月26日～

問い合わせ先

CLUB NAUTICO OCEANICO
Casilla 2746 Correo Central, Santiago, Chile, South America



MIKIMOTO JAPAN CUP OFFSHORE SERIES '85

①事前登録締切のお知らせ

昭和60年8月9日(金)

プログラムに参加艇の写真を載せる関係上、事前登録の締切を上記に決定しました。写真および艇のプロフィールを100字以内にまとめて事務局へお送り下さい。写真は白黒の方がきれいに印刷されるようです。また、写真同封の場合は厚紙にはさんで封筒に「写真同封」と赤字で明記して下さい。

事前登録費 20,000円

なお、事前登録費は、最終登録の際に参加費用より差し引きます。ただし事前登録費は最終登録がなされない場合でも返金されません。

②参加費用

参加費用は次のように決まりました。

- | | |
|------|--------------------------|
| クラスI | 100,000円 (パーティ一代表9名分を含む) |
| II | 87,000円 (パーティ一代表8名分を含む) |
| III | 74,000円 (パーティ一代表7名分を含む) |
| IV | 61,000円 (パーティ一代表6名分を含む) |
| クラスV | 48,000円 (パーティ一代表5名分を含む) |

③実施要項

実施要項は本部および各支部事務局に用意しています。ご入用の方はお申し込み下さい。

MIKIMOTO JAPAN CUP OFFSHORE SERIES '85 実行委員会



NORC協会ニュース

●訂正とお詫び●

去る5月15日発行の別冊 Offshore 30周年記念特集号「NORC の航跡30年1954—1984」の記事中、いくつかの誤記がありました。ここにそれらの箇所を訂正するとともに、関係各位にお詫び申し上げます。

●口絵2ページ～5ページの写真はNORC創立(1954年)以後のものでした。従って「戦後のCCJ時代1948—1953」を消去し、写真説明を下記の通り訂正致します。

口絵2ページ 「CCJ時代の懐しいレース・シン」を「NORC 1959年3月21日、館山レースの葉山スタート」、「山口四郎氏は当時のCCJ会長」を「山口四郎氏は当時のNORC会長」、「1950年代初期の外洋レースより」を「1954年4月24日、館山レースの横浜スタート」。

口絵5ページ 「横山晃氏設計の21ft JOG」を「横山晃氏設計の22ft JOG」に訂正。

口絵6ページ 「1954—1969任意団体NORCの発足から」を消去。

●11ページ下段の写真説明中「〈はやまる〉(No.613)」は「〈くろしお〉(No.613)」に訂正。

●45ページ下段の解説文「2) 1950年代より」を「1931年に確立され」に訂正。

●81ページ写真説明を「1959年NORC館山レースの葉山スタート」に訂正。

●121ページ左段9行目の「24呎の〈ヤマ〉」を「23呎の〈マヤ〉」に訂正。

●166ページNORC年表のうち、1955年の「第6回大島レース」を「第5回大島レース」に訂正し、以後、1956年の「第7回」を「第6回」に、1957年の「第8回」を「第7回」に、1958年の「第9回」を「第8回」に、1959年の「第10回」を「第9回」に、1960年の「第11回」を「第10回」に、1961年の「第12回」を「第11回」に、1962年の「第13回」を「第12回」に、1963年の「第14回」を「第13回」に、1964年の「第15回」を「第14回」に訂正。

●187ページの下段より7行目〈ナチVII〉を〈ナチVIII〉に訂正。

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

'84 パンナム・クリッパー・カップ・
レースがビデオに！

“Sailing on Sunshine”



ヨット・ファン待望の本格的なマリン・ビジュアル・ビデオ作品「Sailing on Sunshine」は、風と波、光が彩なす感動の世界を映像に表現致しました。

1984年夏、パンナム・クリッパー・カップ・シリーズに集結した60余隻のレーシング・ボートが引くウエーキで、ハワイの海は熱く沸き立ちました。

遠く北欧のスウェーデン、南欧のイタリアからの参加艇を含め、アメリカ、オーストラリア、ニュージーランド、香港、日本から、最新鋭のボートと最高級のヨットマンが集まったレースは、最もレベルが高く、最も厳しいレースが展開されました。

この国際ヨットレースをテーマにした「Sailing on Sunshine」は、オフショア・レーサーが創り出す造形美を、かつてない視点でとらえ、オフショア・レーシングの壮大なドラマを、素晴らしい映像と軽快なサウンドで綴る本格的なマリン・ビジュアル作品です。

また、ドキュメンタリーにありがちな押しつけがましいナレーション（=ことば）を排除した美しい映像と軽快な音楽は、BGVとしても十分に楽しめます。

'84 PAN AM CLIPPER CUP RACE

Sailing on Sunshine

製作：フォース・セブン

定価：14,800円（カラー40分）

送料：1,000円

（なお、ご購入の方には NORC ステッカー1,500円分（3枚）をさしあげます）

女性&子供用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社で製作された LINE 7 アメリカズ・カップ・ギヤー（女性用）を頒布いたしますのでお知らせします。

このギヤーは、一昨年のアメリカズ・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・バージのマークが入っており、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、ラインセブンタオル（1,700円）をさしあげます。



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

サイズと枚数（限定20着）

(例)	ジャケット	ズボン	ベスト
身長 165 cm, 体重 55 kg の人は	XS	XS	S
身長 160 cm, 体重 50 kg の人は	XS	XS	XS
身長 155 cm, 体重 45 kg の人は	XS	XS	XS
身長 150 cm, 体重 40 kg の人は	XS	XS	XS

※現物が NORC にございますので試着可能です。

色

色は白（赤と紺のストライプ）と紺（赤と白のストライプ）の2色です。

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

アメリカス・カップ ビデオカセット

NORC では、1983年アメリカの東海岸ロングアイランド・ニューポート沖にて行われた、アメリカス・カップのビデオカセットの頒布を行います。

この1983年は〈リバティー〉（米国）と〈オーストラリアII〉（豪州）が7レースに及ぶデスマッチのすえ、ついに132年間タイトルホルダーであったアメリカから、アメリカス・カップをオーストラリアがもぎとった記念すべき年です。これはその今世紀最大のビッグイベントが隅々まで生々しく上手に描かれている75分もののビデオカセットです。このビデオカセットは見るヨットマンの期待を決して裏切ることはないでしょう。

価 格 11,800円

郵送料 1,000円（全国均一）

申し込み方法 葉書または電話で申し込んで下さい。

現品は料金振込確認後、郵送いたします。なお、NORC へ申し込みの方には、NORC ステッカーセット（3枚1組・定価1,300円）を無料で差し上げます。



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

3063 男と女 カスタム 西ノ宮マリーナ 8.98×
7.10×3.22×1.73 堀田卓／艇名の由来：男と女は、
もっと仲良くしなくてはならないし、それに、独身ク
ルーが多いので、将来の願望をこめて命名致しました。
／抱負：全く無名のデザイナーによる船なので、やは
りレースを中心にしてクルーの練習を高めると同時に、
国内外の著名なデザイナーの船をひとつでも食いたい。
／クルー：キャプテン・目瀬好男、クルー・山
下昌司、石村信道、片山彰造、栗村卓家、堀田京子、
川口貴、奥地祥希、田川倫明、寺村毅彦、金屋肇、白
木邦彦・京子、所和彦。

3414 オッショサン スループ 逗子マリーナ 8.9
×6.5×2.78×1.5 井上一典／艇名の由来：オーナー
が20歳過ぎごろ、藤沢の飲屋街でたてまつられた称号！
／抱負：これからはルールなどもじっくり勉強し、
機会が許すかぎり、NORC 主催のレースにも積
極的に参加していきたい。
／クルー：今までシングルハンド中心であったため、現在クルーを養成（要

請?) 中、その中には16歳の長女(身長178cm、フェリス女学院高2年)も含まれている。/NORCへの要望:過去、NORCとは全くかかわりあいがなかったので、何もわからない。

3411 オハイオ YA 30 DS 沼津港 8.97×7.33×3.20×1.75 稲木徹、森川成美、石川博博(共同)/艇名の由来:オーナーのひとりである森川が、学生時代にオハイオ州立大学で学んだことからきている。/抱負:沼津フリートの名を汚さないように、クルー一同頑張りたいと思います。よろしく。/クルー:スキッパー中川正美、森川、石川、稻木、3名は兄弟でバウからスタートまで、飛びまわっています。ほかに、榎島、山本などもいます。/NORCへの要望:特になし。

3413 MR. MOHRAN フレンドシップ32 淡輪ヨットハーバー 9.65×7.50×3.38×1.8 村上勲/艇名の由来:「KAZI」誌1984年1月号79ページを参考されたし。/抱負:モーラングループ久々のレース艇、総力を結集してレース活動にいどみたい。/クルー:佐々木、西村、平岡、太田、松岡、松橋。

2535 アロハ TA-40 広島海遊園 122×928×396×220 桑本信幸/艇名の由来:一日はあいさつに始まりあいさつに終わります。みんなでアロハと気がるにあいさつをしながら楽しい日々を送りたいと思い、命名致しました。/抱負:これからは徐々に技術をマスターしていき、いろいろなレースに参加したいと思い

ます。いつか皆で艇名の地ハワイに行くよう頑張ります。皆さんアロハを見かけたら大きな声でアロハーと声をかけて下さい。/クルー:ただ今人選中。/NORCへの要望:OFFSHOREは毎月楽しみに読ませてもらっています。これからも内外のレースやいろいろな面での情報を提供していただきたいと思います。

3435 友架里 バンドフェット9M 葉山マリーナ 8.94×7.50×3.09×1.75 白鳥芳一/艇名の由来:友(子)、架(世)、里(子)の3人の女性の名前、これ以上は秘密。/抱負:レースに少し、クルージング大半、今年の鳥羽レースが目標。/クルー:酒好きの辻昇、真面目な高知尾享、スキッパーで弟の白鳥祐市、シェフの小幡武司/NORCへの要望:IORレーサー抜きのプロダクション艇のレースを行ってほしい。

OFFSHORE 第125号 昭和60年7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

HARKEN JIB FURLER



ハーケン ジブリーフィング & フアーリングシステム

高度の技術と無類の特徴はクルージングを楽しくさせる！

今年より充実したハーケンのジブファーリングシステム

No. 162/163 セット ¥ 27,000

※ジブセール9.8平米以下のディンギー用

No. 164/165 セット ¥ 35,000

※ジブセール14.5平米以下の大型ディンギー用

No. 207/208 セット ¥ 66,000

※24フィート以下の小型クルーザー用

No. 900 (unit - 0) ¥196,000から

※25~28フィート クルーザー用

No. 800 (unit - 1) ¥280,000から

※29~37フィート クルーザー用

No. 835 (unit - 2) ¥520,000から

※38フィート以上の大型クルーザー用

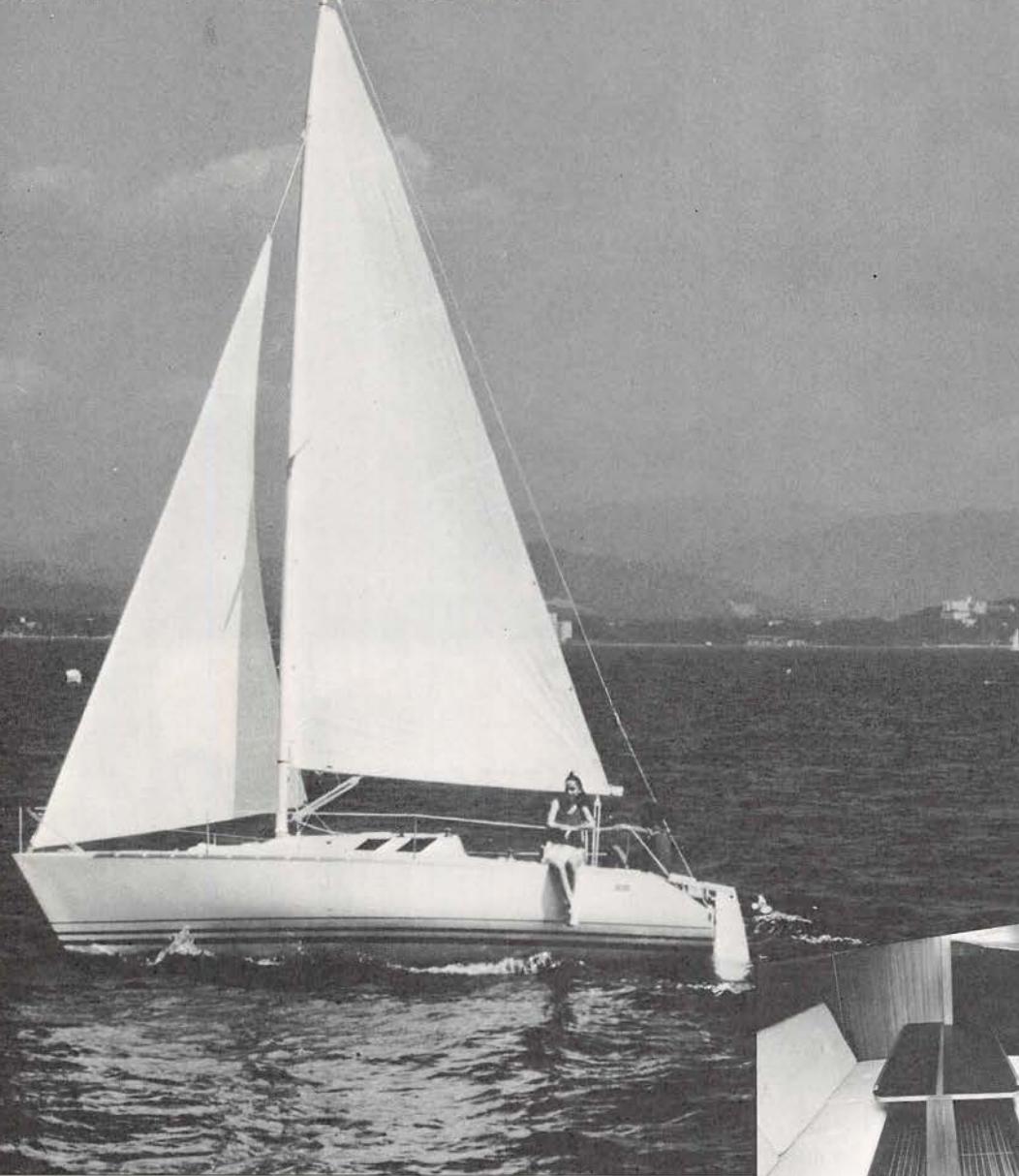
ジブファーラーのお求めの際は信頼されるハーケン各販売店、セールメーカーへお問い合わせ下さい。



ハーケンジャパン株式会社

〒658 神戸市東灘区岡本 8 丁目7-23号
☎ 078-453-2661

1/4トンにスタンを見せて走れ! スリリングな帆走を実現したワンデザイン。



熱き心を持ったシーマンたちに、いま贈るYAMAHA-23。すべてにおいて23フィートの概念を打ち破る艇の登場です。安定感のあるワイドなハル、パワフルな走りを約束するビッグなセイルエリア、オーバーナイトが楽しめる広くゆったりとしたキャビン。23フィートの可能性をあますところなく極限まで追求しました。そのスリリングな帆走は、クオータートンをも凌ぐほど。スポーツ志向のセイラーの期待にも十分に応えます。いま、23フィートの真価とは何かを問う艇の誕生です。

YAMAHA-23

主要諸元 ●全長7.01m ●水線長6.35m ●全幅2.70m ●吃水1.45m
 ●船体重量1,291kg ●完成重量1,300kg ●バース重量410kg ●全セイル面積23.1m²
 ●バース数 2名 ●呼称最大馬力8ps ●連続最大馬力8ps ●航行区域 沿海

▶ヤマハインフォメーション

●ヤマハボート免許教室「半日コース」新登場

ヤマハボート免許教室「半日コース」は簡単なオリエンテーションと半日の実技講習を受けていただけます。拘束時間がグンと短くなりました。"低料金で気軽に"という方にピッタリのコースの登場です。

◎詳しくは、お近くのヤマハボート取扱い店に御相談ください。

海の安全—みんなの願い
点検整備は忘れずに
天気予報を確認しよう

●ヤマハボート・シーズン中点検実施中

あなたの艇の整備はゆき届いていますか。ボートは手入れが肝心です。
いま、ヤマハではシーズン中点検を実施中。ぜひ、ご利用ください。

YAMAHA

資料ご希望の方は——〒438 静岡県磐田市薪井2500
ヤマハ発動機株式会社 宣伝課OFFICE TEL 05383(2)1111