

Offshore 8 1985

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.126/300円

昭和60年 8月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可



第26回鳥羽パールレース・ファーストホーム艇
《ZERO》 撮影：岡本甫／提供：舵社

第12回 江の島～清水レース

1985年 7月13日 1200スタート

レース委員長 浅井一省

静岡地方は、例年より10日も早く梅雨明け宣言が出され、いよいよあの人々とした太陽の季節到来と期待して7月13日(土)9時、1年ぶりに江の島ヨットハーバーに降り立った。しかしあいにくの雨模様、関東地方はまだ梅雨、しだいに強くなる雨足にカップ上下、ブーツと完全武装の身じたくで本日の本部艇〈Forty〉に乗り込んだ。天候が悪いので早目にマーク打ちをしようと、10時半もやいを解く、南下し定置網の沖にアンカリングをする。視界は1マイルと非常に悪い。レース艇は1艇も見えない。スタート1時間前とはいえ不安になる。見上げるマストの大エンサインも心なしかかすんで見える。

11時45分さすが歴戦の秀艇群、先日の台風で大被害を受けたシーボニア、油壺等から次々にスタートラインに向かって来る。今年のラインは少し狭く、スターボ上りいっぱいラインとした。スタート2分30秒前、

各艇一団となって本部艇下手よりアウターを目指す。正午ジャスト小沢美弘副委員長の予想通り全艇キレイなスタートとなる。ラムラインは約210°全艇次々にタックし、ボートの片上り態勢に入っていく。クラスⅠ～Ⅲの大型艇の艇速は素晴らしい、〈ZEROⅡ〉、〈あさま〉、〈マルジェ〉が先頭集団でフリートをリードして伊豆半島門脇崎を目指して行く。マーク艇〈えぼし〉でしばらく追うが、順風5mに恵まれ艇速が速く追いつかず、途中で各艇の健闘と無事を祈ってハーバーへ帰港した。

フィニッシュ担当の駿河湾支部に21艇のスタートと、このままの風に恵まれれば明朝フィニッシュ予定と報告後、フォーティグループ、江の島ヨットクラブ小沢さんにお礼を述べハーバーを後にした。

夕刻、清水にもどる。駿河湾は風が無いようだ。夜明け後のフィニッシュになると思われるが、フィニッ

NORC 60年度 本部レース
スタート：7月13日 1200

第12回 江の島～清水レース成績表

レース委員長 浅井一省

クラス	セーラー 番号	艇 名	TYPE	石廊崎 回航	フィニッシュ タイム	着順	所要時間 (秒)	T.C.F.	修正時間 (秒)	順位 総合	位 クラス
Ⅰ～Ⅲ	3410	ZEROⅡ	FRE40	%22:36	%08:03:51	1	72231	0.8212	59316	1	1
	3295	あさま	YAM38	22:50	09:17:38	2	76658	0.7920	60713	2	2
	2112	FUJIⅢ	FRE45	%03:07	11:24:10	3	84250	0.8567	72177	18	3
	2455	MARGE	DOU42	01:15	13:37:27	9	92247	0.8301	76574	20	4
Ⅳ	3443	LEVIATHAN	YAM30S	01:28	13:45:30	16	92730	0.7396	68583	11	1
	3044	MRS・MEDUSAEⅤ	TAK33	01:30	13:36:58	7	92218	0.7540	69532	13	2
	2640	青海波	KIH33	01:30	13:39:42	11	92382	0.7570	69933	14	3
	3130	一寸法師	YAM34	04:30	13:57:37	18	93457	0.7580	70840	15	4
	1909	DANDE LION	TAK34	01:15	13:37:01	8	92221	0.7689	70909	16	5
	3003	つばくろ	YAM34	03:15	13:38:12	10	92292	0.7689	70963	17	6
Ⅴ	3387	BASIC	YOK28	01:50	11:58:51	6	86331	0.7258	62659	3	1
	3360	ELECTRON	Y-30R	02:20	11:50:21	4	85821	0.7375	63293	4	2
	3020	COASTGUARD	YAM32	01:11	11:56:20	5	86180	0.7375	63558	5	3
	3373	AFRODITA	YOK28	01:55	13:41:27	13	92487	0.7269	67229	8	4
	3055	SAMOAⅤ	U-31	02:06	13:42:50	14	92570	0.7301	67585	9	5
	3386	SUPER ESMERALDA	YOK31	04:20	13:40:54	12	92454	0.7333	67797	10	6
	3088	BUMBLE BEEⅢ	YAM30S	02:05	15:27:01	20	98821	0.7354	72673	19	7
	2677	GREAT PEOPLE	NIC30	04:10	17:09:50	21	104990	0.7312	76769	21	8
Ⅵ	2260	RODEMⅤ	T&P26	02:30	13:47:33	17	92853	0.6890	63976	6	1
	3378	VOGUA DE SOIE	LEB26	07:00	13:43:36	15	92616	0.6982	64664	7	2
	3414	オッシュサン	LEB26	05:10	15:26:22	19	98782	0.7005	69197	12	3

シュラインの見張りはかせない。

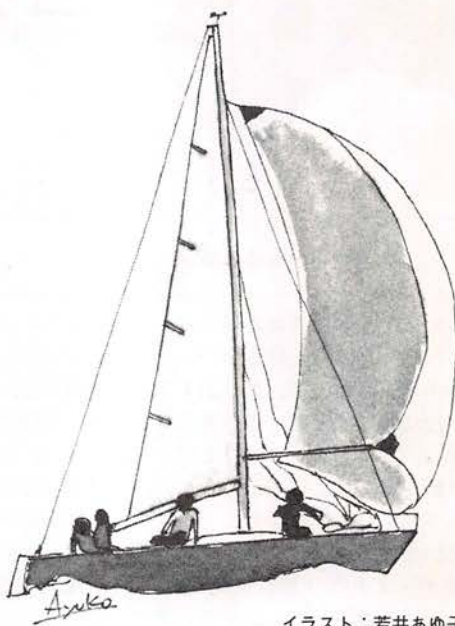
8時前、待望の船影を確認。セールナンバー3410〈ZERO II〉のファーストホームである。2番手は見えない。〈ZERO II〉前田艇長の話では、スタート後、南寄りの風の中、伊豆東海岸をタックタックで、〈FUJI III〉、〈マルジェ〉、〈あさま〉とともに南下し、瓜木崎を夕方近くに通過した。下田沖、タライ崎沖では、もやと闇の中、岸いっぱいコースを引き石廊崎を22時36分通過、駿河湾に入った。三つ石あたりまで風が弱く、潮と波の中、艇のハンドリングに苦労した様子である。波勝崎を越えたあたりで南の風を拾い、一気に三保にフィニッシュしたとのことであった。

1時間後、〈あさま〉がフィニッシュ。さらに2時間後、〈FUJI III〉、ハーフトン勢〈ELECTRON〉、〈COASTGUARD〉、〈BASIC〉と続く。スリークォーター勢は、駿河湾に入って三つ石、波勝付近でつかまった模様で、午後に入って、風が上り20分間に11艇フィニッシュとコミッティーを慌てさせた。その後はボツリボツリと入る。最終艇〈グレートビーブル〉が17時09分フィニッシュ、本レースを無事終了した。

雨ともやの中でスタートし、南の順風、快晴の中でフィニッシュと夏を待ち望んでいたヨットマンには、最高のレースだったのではないかと思います。

一方、コミッティーならびに係留艇受入れ役員は暑

熱の太陽にさらされることになり、フルワッチとなった沼津フリートブーグループ、ならびに清水港ヨット協会パース委員の皆様のご協力に誌面をお借りしてお礼申し上げます。



イラスト：若井あゆ子



この笑顔守ります。

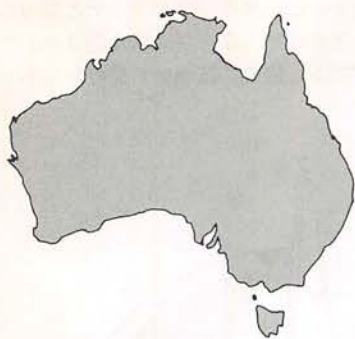
Happy Communication Maritime Telephone

—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



オーストラリア・ ヨットクラブ見て歩き

梅本 寛

Intordaction

4月の末から8日間ばかり、女房をつれてオーストラリアへ行った際に、いくつかのヨットクラブを見る機会がありましたので、思い出すままにご紹介し、何かのお役に立てばと書いてみました。今回の旅行で私の目的は、ヨットクラブを見て回ることであり、女房は観光地を回ることでした。ここで今回の旅行が、ヨットクラブめぐりに終始したことを女房にわびておきたいと思います。

何故オーストラリアに決めたかという、昨年、ニュージーランドへ行き、とても素晴らしい国だったので、こんどはとなりへということからです。今回はゴールドコースト、メルボルン、それにシドニーへ行ってきました。

Gold Coast

まずゴールドコーストでは、サウスポート Y. C. へ行きました。ここは、ゴールドコーストの中心地であるサーファーズ・パラダイスから車で5分のところにあります。何故ここを訪れたかという、ここには

〈ゴールド・コースト・エクスプレス〉というヨットがあったからです。このヨットについて少しふれますと、彼女は37フッターのワントナーで、はじめて出会ったのは、1980年クリッパーカップにクルーとして参加したときでした。そこで仲よくなったクルーにキャビンを見せてもらい、とても驚いたことには、キャビン中央にセンターボードケースがあり、それによりキャビンがポート・スターボーに2分されていることでした。つまりこのレーシングボートはセンターボーダーだったのです。もちろんその時は、これを固定してレースをしていました。おまけに5レース全部でクラス1位を独占するという快挙をやったのけました。当時そのクルーの中に日本びいきが多かったこともあり、私もオーストラリアから、オープンシャツや写真を送ってもらったりもしました。こういういきさつもあり、旧交をあたためるべく、彼女が舳われているサウスポート Y. C. にやって来たのです。この Y. C. のロケーションは、湾内ずっと奥深く入ったところにあるため、外洋へ出るのに少し時間がかかりそうでした。

この Y. C. はりっぱな建物をもっており、玄関わきがパーキングエリアになっており、おもしろいことに玄関に近いほうからコモドアー、バイスコモドアー、レアーコモドアーという順に車の位置が決まっていた。さて受付で彼女の消息をたずねたところ、よくわかってもらえずに困っていると、奥から上役らしい人が現れて私たちをパーのほうへつれていってくれました。そこの柱を指さして“このヨットのことか?”と聞いてきましたので、“そうだ”と答えたところ、このヨットは数年前に売られてここにはないということでした。せっかくここまで来たのにと思うと残念ではありましたが、しょうがないので、それではここに滞在中、オノラリーメンバーにしてほしいと頼んだところ、快く引き受けてくれ、受付ですぐにメンバーカードをつくってもらい、それで飲んだり食べたりしていました。それからヨットをひととおり見てまわったのですが、この Y. C. のほとんどのものがクルージングボートで2・3のヨットがレーシング仕様のように思われました。(どこの Y. C. でもそうだと思いますが……) ここゴールドコーストは、オーストラリアのマイアミといわれるような保養地であるためか、また



サウスポート・ヨットクラブ・パーキングエリア
コモドアーの位置に立つ筆者

ローカルな Y.C. のためか、みんなとてものおんぴりと酒を飲んだり、カード、チェス、ビリヤードにうち興じていました。

ここのバーはけっこう大きく (ワイキキ Y.C. の倍くらい)、また、とても安価に飲めるのが魅力でした。(有名なフォーエックスビールが100円、ジントニック180円くらい) お酒の話についてにふれますと、オーストラリアのワインは安いほどおいしいと言われていますが、これはどうも本当のようです。街で買い求めた数百円のワインでもとてもおいしく飲みました。またゴールドコーストはアイスクリームもとても美味で何個でも食べられました。ここでは、ヨットの本でありおもしろいのがなく、本の購入はシドニーとなりました。また Y.C. のブティック (通常ボートとブティックを合わせてボーティック Boatique と呼ぶところが多い) ではクラブ旗やクラブタイを買ってきました。

Melbourne

メルボルンではサンドリಂಗハム Y.C. へ行きました。この Y.C. は街中から少しはなれているためか (それでも車で20分くらい) 静かなロケーションにあり、1階が受付・修理工場、2階がバー・会議室・レストランとなっていました。さて、この Y.C. でもファールの人気が高く、レース艇のほとんどがファードesign といってもいいくらいでした。ここでは〈チャレンジ〉



〈Challenge III〉

以外に大型艇は少なく、〈QUASIMODO〉というヨット (60フッター) がひときわ目をひきました。ブティックでは、クラブ旗や、アドミラルズカップのための募金のタイ (2,000円くらい) を買ってきました。

この Y.C. は1987年に行われるメルボルン-大阪ダブルハンドヨットレースのホストクラブにもなっています。そのためかどうか、ここでもとても親切にもらい、クラブハウスについて回り説明してくれました。その後、レース艇を見てみたいと頼んだところ、これがまた、親切に一艇ずつ説明してくれたのには、驚きました。(しかし私の語学力不足のため、あまりよくはわかりませんでした) ポンツーンを歩いていておもしろいことに気づきました。それは大きな潜水艦の残骸が水直下に見えかくれていることです。つまりその上にポンツーンがあるのでした。聞いたところ、それは第一次世界大戦で実際に使われていたものだそうです。

さて艇のほうですが、ここでは日本にもなじみのあるヨットに再会することができました。ひとつは、〈ツウインプチュアス〉であり、〈シークエスタ〉であり、もうひとつは〈チャレンジ〉でした。このヨットについて少しふれますと、以前の艇は S & S デザインの46フッターで1979年のサザンクロスカップに向けてつぐられ、その後1980年のクリッパーカップに出たあと、オーナーは1983年までこのヨットに乗っていました。現在はフレア-42フッターの3世がおりています。今回出会えたのは3世で、ヘルムスマンに中を見せてくれるようにたのんだところ、快く承諾してくれました。さっそくフレイドル上のヨットにあがってみました。この時点では、アドミラルズに向けての点検のため、マストは抜かれ、床板もとられた状態でした。このヨットでおもしろい点は、ナビゲーターのイスが通常のものとは違い、ロールケーキの上にちょこんとすわり、両足でそれをかかえ込むようになっていることでした。仕上がりがしたいイギリスへ運ぶということでした。



サンドリングハム・ヨットクラブ歴代コモダア

た。他の代表艇はどこかとたずねると、タスマニアのホバートに集まっているとのことでした。

Sydney

オーストラリアでの滞在も、ここが最後となりました。さっそく C. Y. C. A. (クルージング・ヨット・クラブ・オブ・オーストラリア) へと向かいました。玄関先では、ちょうど日本にもおなじみの〈ヒッチハイカー〉が、ワゴンのうしろにトレーラーをひいて走っていました。(ハルデザインと同じもの)

1階の受付は月曜日のため休みなので、しかたなく2階に上がったところ、高さ2mもあるガラス棚にたくさんのシドニーホバートレース・サザンクロスカップがかざっており、圧倒されました。その奥はとても広いバーカウンターとプレーコーナー・レストランといったれりつくせりの設備です。バーで話しかけた人が、たまたま他にも日本人がいるといって、私たちがヨットへさそってくれました。途中、クレイドルに、でかいヨットがあがっていたのでたずねたら、トランスパックをねらっている、ゴールドコーストのヨットで〈スピリッツ・オブ・クイーンズランド〉(ファアの65フッターくらい) ということでした。きょうきよろしながらついていくと〈垂乳根〉(タラチネ) という日本のヨットが、世界一周のクルージングの途中、オーストラリアへ寄ったところ、いごこちがいいので、長くシドニーにいるとのことでした。仕事のあい間には、〈コンドア〉や〈アポロ〉などのマキシにクルーとして乗っているそうです。

ここには、多くのレース艇が舳われているのですが、今は、その多くがゴールドコーストのレースに出ており、以前のラガマフィンがあるくらいでした。また来年にはゴールドコーストで“The Bayview harbour Gold Coast Ocean Race”も7月16日から予定されています。

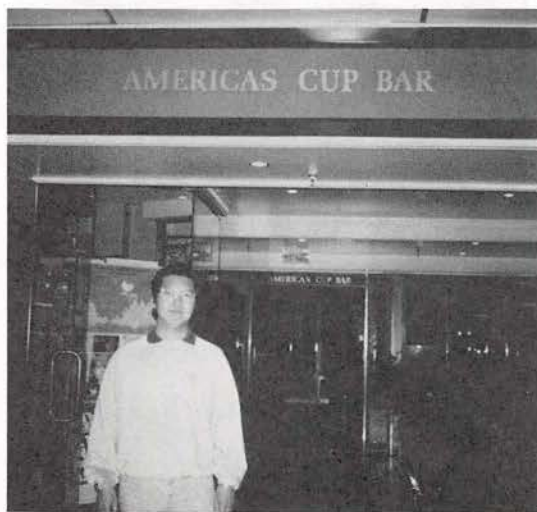
さてヨットの本はシドニーのデパートでいくつか購入したのですが、まず“AUSTRALIAN SAILING”という雑誌にはアドミラルズカップトライアルの記事がのっており、〈Drake's Prayer〉、〈Intrigue〉が早々と代表艇となり、〈Challenge〉が3位にすべり込んだことや、“Small-Boat SQRC”という記事での写真は、何と私たちになじみの深い添畑氏のものが使われていました。また広告欄には、ホランドはじめファー・ピーターソンなどの現地でのデザイン事務所ものっていました。こういうところは、やはりヨットの本場だなあと思わせられました。次は“AUSTRALIA'S YEAR OF SAIL”という写真集ですが、32cm×25cm大のもので、サザンクロスカップ・シドニーホバートレースを中心に多くの写真がつかわれており、この中には、昨年のシドニーホバートに出場した〈ゼ

ロ〉や多田雄幸氏ものっていました。この写真集は、イギリスで発刊された“The GREAT YACHT RACES”と比べても遜色のないものとなっています。またこの中には、後書でもあまりふれられていない、次回アメリカスカップの開催地パースの Y. C. のロケーションや風、潮のこともふれていました。最後にとてもおどろいたことに“Seahorse”という R. O. R. C. (ローヤル・オーシャン・レーシング・クラブ) の1, 2月号がイギリスを遠くはなれたオーストラリアで売っていることでした。大変感激して、思わず買ってしまいました。これは30×21cm大の80数ページから成るもので、“サンフランシスコビックボートシリーズ”や“ウィットブレッドラウンドザワールド”、“J-24 ワールド”などがのっており、残念ながら“Offshore”よりも少しだけ上質の紙を使い、読みごたえ(見ごたえ)のあるものになっていました。

ところで蛇足ですが、シドニーで泊まったヒルトンホテルには、“アメリカス・カップ・バー”があり、思わず入ってしまいました。バー内には多くのアメリカスカップの写真や、小物がかざっており、それを見ただけで酒のつまみになったことをつけ加えておきます。

今回、いくつかの Y. C. を訪問する機会にめぐまれ、いろいろと見てきましたが、これは何も私だからオノラリーメンバーになれるのではなく、NORC の会員ならだれでも(会員でなくても?) できることなので、みなさんも機会があれば、旅行先、仕事先の Y. C. を訪ねてみることをおすすめします。問題はヨット技術に長けているかどうかではなく(私がへたなためのイワケですが)、いかにヨットを愛しているかです。

最後に、今回の Y. C. 訪問について、いろいろとご助言、ご協力いただいた NORC 事務局の歌田道教氏、株式会社武田の武田陽信氏に厚く感謝いたします。



アメリカス・カップ・バー入口にて



MIKIMOTO JAPAN CUP OFFSHORE SERIES '85

事前登録は 8月20日まで

1. はじめに

MIKIMOTO JAPAN CUP OFFSHORE SERIES '85は、社団法人日本外洋帆走協会（Nippon Ocean Racing Club-NORC）が株式会社ミキモトの後援ならびに関係諸団体の協賛、協力のもとに伊豆の熱海沖で開催する国内で最大規模の外洋ヨットレースである。このレースは外国艇の参加を認めた国際シリーズレースである。

このシリーズレースは、外洋レース（2レース）とオリンピック・トライアングル・コースによる沿岸レース（3レース）から成り、優勝艇ならびに優勝チームは全レースの総合成績により決定される。

主催：社団法人日本外洋帆走協会

後援：株式会社ミキモト

協賛：ヤマハ発動機株式会社、全国朝日放送株式会社、財団法人日本船舶振興会

協力：静岡県、熱海市、熱海市観光協会、熱海商工会議所、熱海温泉旅館組合、株式会社日本タイマート、朝日新聞社、スポーツ日本新聞社

2. 日程

1985年10月 3日(木)～10月13日(日)

10月3日(木) 0800～1000 インスペクションミー
ティング

10月3日(木) 0900～1700 インスペクション

10月4日(金) 0900～1700 インスペクション

10月5日(土) 1000～第1レース
オリンピック・トライアングル
27マイル

10月6日(日) 1000～第2レース
オリンピック・トライアングル
27マイル

10月7日(月) 1000～第3レース
ショート・オフショア
150マイル

10月9日(水) 予備日
1800～2030 懇親パーティー

10月10日(木) 1000～第4レース
オリンピック・トライアングル
27マイル

10月11日(金) 0900～第5レース
ロング・オフショア
300マイル

10月13日(日) 1600～表彰式

3. 適用規則

International Yacht Racing Rules (IYRR) 1985～1988(規則26条については1981～1984を採用する。)、International Offshore Rule (IOR) MKⅢ1985、Offshore Racing Council (ORC) 特別規定1985、ならびに本シリーズレースの実施要項および帆走指示書による。ただし IYRR, IORMKⅢ, ORC 特別規定については英文を正とする。

4. 参加資格

IORMKⅢもしくはMKⅢAの有効なレーティングを所有し、ORC 特別規定1985カテゴリーⅢ以上、本シリーズレース特別規定（日本艇はNORC 特別規定および設備規定カテゴリーB以上）の安全検査に合格しているレーティング21.0ft以上70.0ft以下の艇とする。

5. 競技の区分

5.1 クラス分類

参加艇のレーティングに応じて次のようにクラスを分類する。

クラスⅠ	IOR レーティング	33.0 ft～70.0 ft
Ⅱ	〃	30.0 ft～32.9 ft
Ⅲ	〃	26.0 ft～29.9 ft
Ⅳ	〃	23.0 ft～25.9 ft
Ⅴ	〃	21.0 ft～22.9 ft

ただし参加申し込み締め切り後、1クラス5艇以下のクラスが生じた時は、2つ以上のクラスを統合することがある。

5.2 艇対抗競技

5.2.1 各レースの総合順位および本シリーズ全レースの得点合計による総合順位

5.2.2 各クラス別の本シリーズ全レースの得点合計による総合順位

5.3 チーム対抗競技

5.3.1 3カ国以上のエントリー（1チーム3艇）がある時はナショナルチーム対抗競技とし、この対抗競技に参加する艇のみによる本シリーズ全レースのチーム3艇の得点合計による総合順位（各国3チームまで可）。

5.3.2 NORC 各支部代表チームによる支部チーム対抗競技に参加する艇のみによる本シリーズ全レースのチーム3艇の得点合計による総合順位。なお、1支

部からの参加チーム数は問わないが各チームとも NORC 当該支部長の承認を受けたチームとすること。支部チームの編成になんらかの問題がある場合はレース委員会の承認を受けること。なお、1 支部単独で支部チームの編成ができない場合は複数支部混成チームを認める。

6. 参加申し込み

6.1 事前登録および登録方法

参加艇数の確認およびプログラムの参加艇紹介のため次の期日までに決められた方法で事前登録すること。

6.1.1 締切日

1985年 8月20日(火) 1700

6.1.2 事前登録費

20,000円

6.1.3 提出書類

所定の書類に記入のうえ、艇の写真を添えて提出すること。

6.2 最終登録および登録方法

この登録をもって最終とする。参加艇は決められた方法で登録をすること。なお、登録艇が50艇を越えた時は事前登録を受け付けた艇、外国からの登録申し込み艇を優先とし、参加申し込みを受理しないことがある。

6.2.1 締切日

1985年 9月10日(火) 1700

6.2.2 参加費用

クラス I 100,000円(パーティー代 9 名分含む)

II 87,000円(パーティー代 8 名分含む)

III 74,000円(パーティー代 7 名分含む)

IV 61,000円(パーティー代 6 名分含む)

V 48,000円(パーティー代 5 名分含む)

ただし、事前登録を済ませている艇は20,000円を引いた金額とする。

6.2.3 提出書類

*所定の登録申込書

*レーティング証書のコピー

*計測時の備品目録(インベントリリスト)のコピー

*安全検査合格証のコピー
(外国艇については除外)

*チーム編成表

チーム対抗競技に参加する艇のみとし、チーム代表艇が作成して提出すること。

6.2.1の締切日までに有効なレーティングをもたない艇については1985年 9月24日までにレーティング証書、インベントリリスト、安全検査合格証のコピーを提出すること。

なお、事前登録をして最終登録をしない時および最終登録後、本シリーズ不参加となっても6.1.2、6.2.2の費用は返却しない。

7. 申し込み先

6.1、6.2については次に申し込むこと。

社団法人日本外洋帆走協会・本部事務局

住所 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル 4 F

電話 03-504-1911

8. 帆走指示書の交付日およびその方法

帆走指示書は1985年 9月12日(木)に郵送する。その郵送場所については6.2の最終登録時に登録申込書に記載されたところとする。

9. 乗員登録

参加艇は本シリーズに乗艇する全乗員の登録をおこなうものとし、次の期日にレース本部へ所定の用紙をもって提出しなければならない。

1985年10月 4日(金) 1900~1930

なお、乗員は2艇以上への重複登録は認められない。

10. 艇長会議

艇長会議は次の一回のみとし、本シリーズ全レースの共通事項を連絡する。各レースに関する詳細事項、実施要項、帆走指示書の変更および追加事項、各艇に対する連絡事項等の通告については、そのつど公式掲示板によりおこなう。

日時 1985年10月 4日(金) 1930~2030

場所 レース本部 会議室

11. インスペクション

すべての参加艇はインスペクションを決められた日程に受けなければならない。各艇のインスペクション実施日、時間についてはインスペクション申し込み受付順にレース委員会が定める。決められた日時に受けない艇、インスペクション申し込みをしていない艇についてはインスペクションを受けられないことがある。

IORMKⅢ(1985)、ORC 特別規定(1985)、本シリーズレース特別規定(日本艇は NORC 特別規定および設備規定)による参加資格に適合しない艇はレース委員会がすべての規定に適合したと判断するまで出艇申告を受理しない。

なお、外国からの参加艇がある場合は受検順を優先させることがある。

11.1 インスペクション申し込み(インスペクションミーティング)

日時 1985年10月 3日(木) 0800~1400

ただし、関東支部所属艇は0800~1000とする。

場所 レース本部

電話での申し込みは原則としてみとめない。

11.2 インスペクション日程および受検場所

日時 1985年10月 3日(木) 0900~1700

10月 4日(金) 0900~1700

場所 申し込み受付時に指示する。

12. 本シリーズレース特別規定

日本艇については、NORC 特別規定および設備規定を採用する。

13. 時間修正システム

TCF方式(下の計算式より算出)採用し、各艇の所要時間にTCFを乗じた修正時間により順位を決定する。

なお、修正時間が全く同じ艇がある時は、レーティングの小さい艇をもって上位とする。

$$TCF = \frac{\sqrt{R} + 2.6}{10} \quad (R: \text{レーティングフィート})$$

(小数点以下5桁目を四捨五入)

14. 得点係数および得点

14.1 得点係数

本シリーズの5レースの得点係数は次のとおりとする。

第1, 2, 4レース: $N=1.0$

第3レース: $N=1.5$

第5レース: $N=2.0$

14.2 得点

帆走指示書による。

15. 本シリーズの成立

本シリーズは天候・その他の事情により全レースが実施できない場合、オフショアレース(外洋レース)1レース以上含めた3レースの成立をもつてシリーズの成立とする。

16. 失格に代わる罰則

パーセンテージの罰則はIYRR 74.5(失格に代わる罰則)およびIYRR 付則3(第4章の規則違反に対する失格に代わる罰則)の規定に従い、適用されるものとする。

17. 係泊地

すべての参加艇は本シリーズ期間中、熱海港の指定泊地に係泊しなければならない。

ただし、天候の悪化等により帰港が不可能となったときはレース委員会の承諾のうえこの限りではない。

係泊の許される期間はつぎのとおりとする。

1985年9月28日(土)~10月20日(日)

上の期間外の係泊を希望する艇は、NORC 本部事務局に事前に申告すること。

なお、当泊地における事故、災害には(社)日本外洋帆走協会はいっさい責任を負わないので各艇の責任にて管理すること。

18. 懇親パーティー

日時: 1985年10月9日(水) 1800~2030

場所: 熱海後楽園ホテル

費用: 3,000円/1人

19. 表彰式

日時: 1985年10月13日(日) 1600~

場所: 未定

20. その他

1986年にハワイで開催されるクリッパーカップシリーズの日本代表艇3艇は、本シリーズレースおよび1986年沖縄東京レースの成績をもって選出される。

21. 問い合わせ先

社団法人日本外洋帆走協会・本部事務局

住所 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル4F

電話 03-504-1911

国際レース出場艇の船名表示について 武田 陽 信

本年度の[Admiral's Cup]に出場する[New Zealand National Team]のヨットは、〈Exador〉、〈EPIC LASS〉および〈CATERBURY EXPORT〉の3隻である。

この3隻のヨットの船名について、ニュージーランドのヨット協会[The Royal New Zealand Yacht Squadron]は、今年度のレースでは、IYRU[The International Yacht Racing Union]がスポンサーの名前に関連するいかなる船名も許可しないことを事前に察知して、次の2艇、〈EPIC LASS〉と〈CATERBURY EXPORT〉の船名の変更を要求した。

〈EPIC LASS〉は“EPIGLASS”の商標に類似しており、〈CATERBURY EXPORT〉は商標名そのものなので、この要求が出された。その結果、〈EPIC LASS〉は単に〈EPIC〉と、そして〈CATERBURY EXPORT〉は〈CATERBURY〉と変更された。

ここで問題となるのは、これら2隻のオーナーとヨット協会であり、特に〈EPIC LASS〉とヨット協会の関係である。〈EPIC LASS〉を所有する

“EPIGLASS”のヒーリング・インダストリー社が、[EPIGLASS CHALLENGE]の名のもとにトライアルの全費用を出し、さらに[New Zealand National Team]の派遣全費用を負担したことは確かである。しかし、トライアルの時点で、既にこの船名の問題は発生していたはずであり、選抜戦が終わって、IYRUの動向が厳しいものであることが分かっただけで、慌てて船名の変更要求を出したことは、やはりスポンサーの顔色を伺って、強く言えなかったのではないかと、勘繰らざるを得ない。そして、オーナーの方も、「まあやってみて、駄目なら変えればよい」という考えでいたらしいが、この考えもスポーツの社会には入ってきてもらいたくないことである。

しかし、IYRUの態度は毅然としており、やはりルールを守ってこそ、スポーツは成り立つ観点から、共感している。

スポンサーシップの取り扱いは今後とも複雑になっていくだろうが、NORCでも参考にすべき問題であろう。

堀江謙一さんのソーラー・ボート 〈シクリナーク〉について

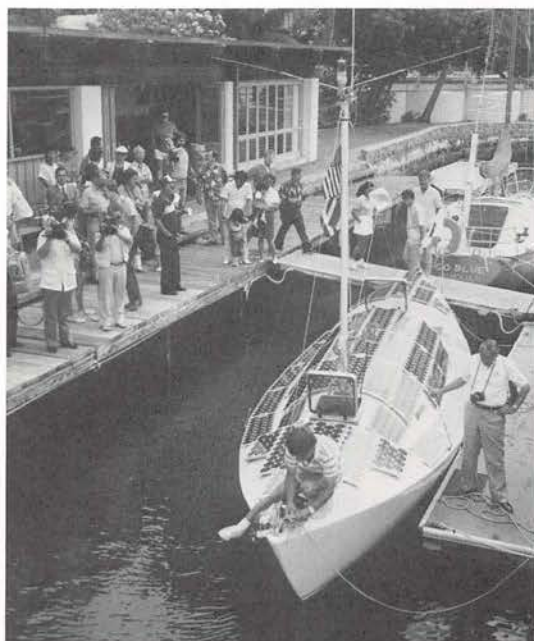
林 賢之輔

堀江さんがアーティストであるならば、明らかに前衛派である。マルチ・ハルやハイドロfoilにも早くから関心を示しており、実現してはいないが、ダブルリーさんのハイドロfoil艇〈ポールリカル〉の写真が雑誌に出てきたときには、考えていたものとはほとんど同じだったらしい。私の設計の大失敗作、北極行アイスヨットも、これらマルチ・ハルの延長線上にあった。

変形リグ、スイング・キール、鉛バラスト・バッテリー論、等々、イノベーターとして知られざる面を持っていて、彼の内面では、これらが少しずつ熟成されているのだが、過程を説明することはしないし、結果だけが唐突にでてくるので、誤解されることがあるようである。彼の論理でいけば、今日の太陽電池・直流モーターによるボートの航海は、論理的に正しく、あたりまえな実験航海ということになる。大西洋を漕いで渡ったボートはあるし、太平洋もあと僅か（サンフランシスコ〜オーストラリア）というところまで行ったボートがあることを考えれば、ハワイ〜小笠原間の外洋航海の可能性は十分あるし、手漕よりも楽であるのは間違いない。

問題は、船を推進させるのに必要なエネルギーを得るだけの太陽電池を展開する面積や方法があるか、同時に、予想される180°ノックダウンに対して、十分な復原性を確保できるか、ということであり、船の大きさ、重量、到達スピードをどこに設定し、これらに適合するモーターとプロペラを選定することが課題となる。

結果だけを述べれば、全長9.0 m、幅2.4 m、喫水0.33 m、満載排水量1.25 ton、ハル・デッキともにケブラー・クレジセルのサンドイッチ4構造。太陽電池は単結晶タイプ（松下電池工業）、発電量最大1.1 kW、



出発前の堀江謙一さんと〈シクリナーク〉を注目する人々

モーター出力0.5 ps、固定ピッチス翼プロペラにより平水中、3.6 ktのスピードを得た。充電用バッテリーは液なし密閉式で水素の発生もないタイプで、総重量約250 kg、インサイドバラストを兼用している。太陽電池の総重量は約160 kgで、デッキ上にあり、正の復原性範囲は、0°~110°となり、初期計画の0°~180°での正の復原性は得られなかった。ただし、110°~180°での負の復原てこは十分小さく、通常の外洋ヨットのように、波により自己復原するものと考えられる。これは、同艇を建造した姫路気象(株)による平水面での0°~180°転覆試験でも確かめられた。

5月21日にハワイ(21°40'N, 162°40'W)を出発し、小笠原(27°N, 142°E)を目指しているが、7月29日現在、25°50'N, 149°52'E、西の風、風力4に苦戦している。

無事に到着することをコイネガイタマツツているところである。

祝 8月5日無事完走

8月5日午後1時、父島二見港に無事入港
(所要日数75日6時間57分)



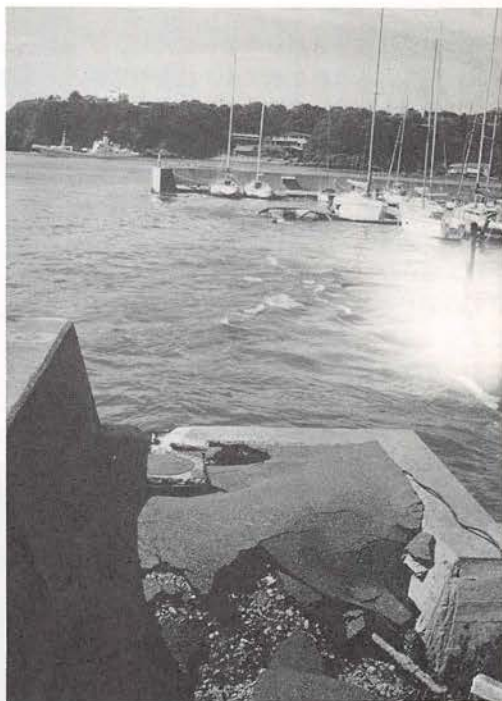
一路、小笠原を目指してハワイを出発

惨！ シーボニアヨットハーバー 台風第6号によって堤防倒壊

7月6日未明、台風6号の通過直後、打ち寄せる高波のために、シーボニアヨットハーバーの湾口に面する堤防およそ74mが倒壊水没。そのために高波は港内に直接浸入し、係留中の艇群を襲い、6艇が沈没、6艇が大破、中破が14艇、小破が19艇、無事は、わずかに9艇という大惨事となった。以下がその現状である。



手前にもう一列あったボンツーンは係留の艇とともにバイルから引きちぎられた



信じられないような波の破壊力



通常はこの正面に堤防があり、このように海は望めない

レポート・写真：
服部一良

ホノルル足軽旅行

NORC玄海支部 片倉 静江

去年のクリスマスパーティーで、ビンゴゲームの賞品として手に入れたホノルル往復航空券と、1週間後、別のパーティーで、偶然あつたホノルルの一流ホテルの4泊無料宿泊券を握って、6月8日(出)、成田を飛び立った。出発3時間前、女優の和泉雅子さんが帰国し、到着ゲートは報道陣でごった返していた。

やっと乗せていただいた機内は、ジュンブライドか何か知らないが、前後左右、新婚さんに囲まれ、熱い7時間だった。(離婚はいつですか? え? 失礼ですって? でも貴女、人生一寸先は闇でござんすよ? 意地悪婆さんのつぶやき)

到着日、つまり日本を出発した日と同じ8日は、カ

メハメハ大王の何とか祭りの真最中で、パレードが通る大通りにリムジンバスが入れず、ホテルに近い所でおろしてもらい、スーツケースを下げてホテルへ向かった。寝不足、時差ぼけの頭に容赦なく照りつける南国の太陽には参った。疲れてはいたが、ホテルがアラワイヨットハーバーに近いことを出発前に調べていたので、スーツケースを部屋に放り込み飛び出した。

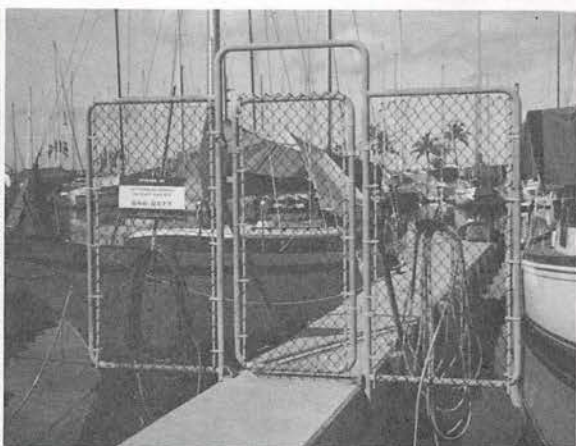
「1年中、お金のことを考えないでいい人達」が持っているヨット群は、正に目の毒、気の毒で、出るのは溜息ばかりだった。2艇ずつ組んだ入口の金網ドアに「売ります」の看板をかけている艇がかなりあった。40フィート、50フィートクラスで、ニスもピカピカ、



▲ヨットハーバー、ワイキキビーチ、そしてダイヤモンドヘッド
(手前の岬はアラモナ公園)



▲アラモナ公園、ヨットハーバー、そしてホテル群



▲「売ります」

◀ワイキキビーチ、東側から



ハーバーのすぐ後ろにホテル群



ヨット? モーターセラー?

手入れも行き届いていた。いくらぐらいだろう? (聞くだけ野暮さ!)。カタマラン、トリマランも実に多い。太平洋側の規則正しい波にはもってこいだろうが、チョッピーで、リズムのない玄界灘では楽しめないのでは? あのタイプはちょっと苦手。蛇は全然恐くないのに苦手なのが蜘蛛で、カタマランを見るとすぐ思い浮べてしまう。それぞれのボンツーンには、水道、電源がひかれ、アスパラガスのような美しい足の女性が、3カ所だけ布でかくしたという感じでニスを塗っていた。

ポリネシア文化センターとか、サンセットクルーズだのと一応お決まりのコースをとった。サンセットクルーズの船長さんは日系三世(四世?)のステューシー・ワタナベ氏。アメリカ人の女性が「毎日毎日、海に出て退屈しない?」と聞いたら、すかさず「とんでもありません。海に出たらリラックスするんです。わかりますか?」。(わかる! わかりますとも!)

ヨットハーバーの東側つまりワイキキビーチの入口近くにヘリポートがあった。旅行業者のパンフレットにはあまり紹介されていないヘリで、これが今回のハワイ旅行のハイライトだった8分ぐらいで3,500円、ヨットハーバー、ワイキキビーチが立派に撮れる。空気がいいし、被写体もいいので、パカチョンのカメラでも美しい写真ができて上がり、飽かず眺めている。

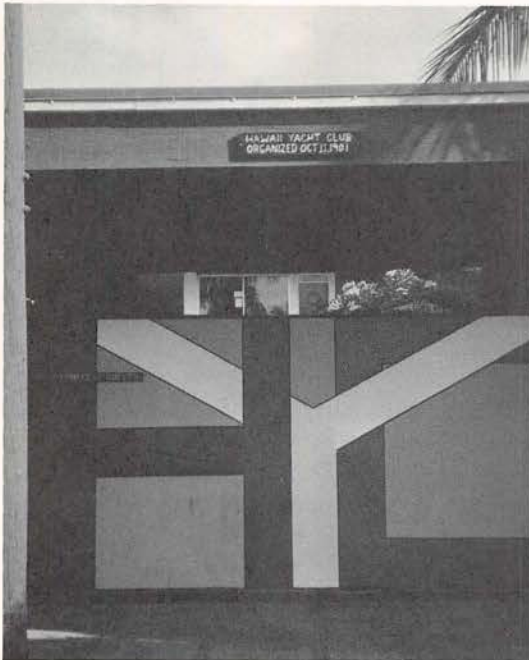
滞在中、ちょっと困ったのが夕食だった。足軽旅行のひとり旅では、レストランに入りたくても足が重くなってしまう。——ヨーロッパですでに経験済で、女性がひとりで夕食をとっていると、必ず男性が近寄ってくる。こちらが婆さんであろうが、ブス連合の会長であつてもかまわないという、いわゆる、暇があつてお金があり余っている物好きな人種である。ボーイが先方のメモを持ってくる。「ひとりで食事したい」ではカサカサしているし、ボーイに食事をオーダーした後では、言葉がわからないふりもできない。一緒に食事ぐらい何さ? と思われるかもしれないが、もし一緒に食事をすれば支払いは男性がする。そしてその後



美女、美女

「ダンスでも?」とか「静かな所で一杯如何ですか?」とくる。歴史的瞬間である。こちら商売、社名が出ることも考えられるので丁寧に断わらなければならぬ気を使う。アドヴェンチャーを楽しむのならいざ知らず、そんな気が全然ない時に限ってぶつかる。ウイーンだったと思う。柄にもなくロマンチックな気分で食事を待っていたら、婦人団体が入ってきて「まあ、おひとりですか? ぜひ一緒になさいませよ! お淋しいでしょう?」ということで、翌日のツアーまでつきあわされた。

幸にも、ホテルの隣にホノルル最大のショッピングセンターがあり、チーズや野菜類を買い込み、廊下に置いてある製氷機から氷を持ち出し、適当に冷しておいた。27階のベランダはちょうど北西側にあり、美しい夕日が眺められ、夕食込みの観光コースのない晩は、ベランダの椅子に座り、TVをつけて音楽を流し、サンセットディナーと洒落こんだ。夕日を見ながら思い出されたのはやはりアリランレースで、総合5位は何度思い出しても嬉しい。真新しい記憶の中で、辛い部分は全部消え、残っているのは楽しいことだけだった。昼食はハーバー内のワゴン車で、サンドイッチとルートビヤなどですませた。「ROOT」のRの発音を、売りの可愛い子ちゃんに何度も繰り返させているうち



◀ハワイ・ヨットクラブ

クラブ2階で

(H:赤, Y:白, C:青, バック:黄)

すっかり仲良しになってしまった。

帰国する前日、ハワイ・ヨットクラブを訪ねた。休暇中だったイレイン・リン女史（オフィス・マネージャー）を引っ張り出した結果になり、こちらの不礼をお詫びし、クラブの中を見せていただいた。ウィークデーなのに、テラスではヨットマン達が、楽しそうに話していた。頭文字のHYCをアレンジした入口の部厚い門には、「創立1901年10月11日」とあり、その下に「MEMBER AND GUESTS ONLY」とあった。もちろん、インターホンを押してお願いすれば開くようになっている。パンナムクリッパーレースを主催するワイキキ・ヨットクラブにはどうしても足がむかなかった。

パールハーバーも同じで、真珠湾にぜひ花束をとったが……。あの開戦のニュースは台北で聞いた。小学校〇年だったっけ。吉村昭氏の「背中の勲章」にも登



美女、美女

場する捕虜第一号で実在のS大尉、九軍神、向こう側の佛様達……。パールハーバークルージングに参加する日本人グループを探してもらったが皆無で、米国人グループがひとつあるだけだったがやめた。少し言葉がわかると、聞かないほうがいいことも耳に入ってしまう。現に、ハーバーの入口の橋の上で写真を撮っていたら、背後を白人夫婦がゆっくりジョギングしていった。奥方いわく「この女（ディスウーマン、つまり私）、昨日もここで撮ってたけど何が面白いのかしら？」と。振り返り「ディス レディとおっしゃいよ！ 外国人に対して失礼じゃないの？」と言いたかったがやめた。言葉はわからないほうがいい時もある。

帰りは臨時便に乗せていただいた。カウンターで現地人らしい職員に「ハカタまで乗りつぎですね？」と言われてびっくりした。友人が福岡にいたりとか。ハワイはちょうど移民百年目にあたり、機内は日本訪問の日系人で満杯だった。真珠湾攻撃は米国側も事前に知っていた、奇襲攻撃ではなかったと、米国側から発表されたのが僅か数年前で、「リメンバー パールハーバー！」と言われ、長い間辛い思いをしたであろう一世、二世の人達も、今は屈託なく三世、四世達と英語で談笑していた。

さて、薩摩守タダノリの足軽旅行も無事フィニッシュ、来年あたり、子分ズを引き連れてパンナムクリッパーレースでも見にいっか？

アローハ！ カネ、ワヒーネ、ホロホロ、モイモイノ

日本船舶振興会補助事業

'85NORC

安全フェスティバル報告

海事思想普及委員長 今岡又彦

安全委員長 長江博人

Offshore 4月号および6月号でお知らせした、'85年 NORC 安全フェスティバルは、予定どおり6月23日(日)、三浦市城ヶ島で開催しました。

梅雨季節の最中のこととて、天気を最も心配しましたが、実行委員が長時日かけて準備した労苦に、天の同情があったのか、当日は曇天ながら降雨を見ることなく、参会者約300人の盛況裡に終了することができました。

当日、0800実行委員および事務局職員は現地に集合、諸準備を整えて待つうち、続々と愛艇または愛車で参加会員が到着し、1000開会とともにまず安全用品展示会場に出品された無線機、救命器具、航海計器その他安全、救命用品を熱心に見学、説明を受けた。

委員長のあいさつの後、岸壁に移動して救命いかだの展張、レスキューボートのデモンストレーション、

発煙浮信号、信号炎、火せん等の使用方法説明や実演が、それぞれのメーカーによって行われた。

続いて、三浦市消防署から救急隊、隊長以下一箇分隊6名が到着、ダミーを使用して人工呼吸法の説明および参加会員3名による実演訓練が行われ、次に消防署隊員がモデルとなり、負傷に対する副木、三角巾、止血等の講習が、岸壁上で行われた。

しかし、次に予定されていた海上保安庁特殊救難隊による、ヘリコプターへの遭難者吊り上げ救助の訓練は、折から館山沖でのサーファー4名の遭難行方不明の事件のため中止となり、行事全体の大きな目玉として期待していただけに、残念でした。

午後は、安全用品展示会場とカーテンを隔てたパーティー会場に集合し、大儀見副会長のあいさつおよび堀尾横須賀海上保安部長の、海難防止についての講演に続いて、大親睦パーティーを開始し、NORC 前期レース表彰式をはさんで、にぎやかに談笑し予定どおり1400、きわめて有意義な行事の全日程を終了した。

この行事に絶大なご協力、ご援助をいただいた、第三管区海上保安本部、横須賀海上保安部、神奈川県、三浦市、三浦市消防署、関係漁業協同組合および約20社の出展企業各社に厚く感謝するとともに、骨身を惜しまずよく働いてくれた実行委員各位の労を多とします。



▲安全用品展示会場に集まった熱心な見学者たち



参加者による▶人工呼吸訓練



▲パーティーにて

▼発煙浮信号、信号炎の実演



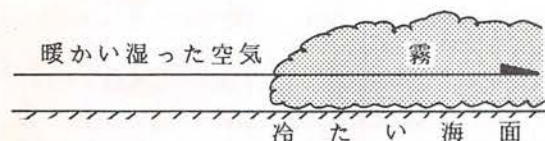
◀ライフラフトに試乗してみる

気象一口メモ

海 霧

株式会社 海洋気象情報
池田 徹

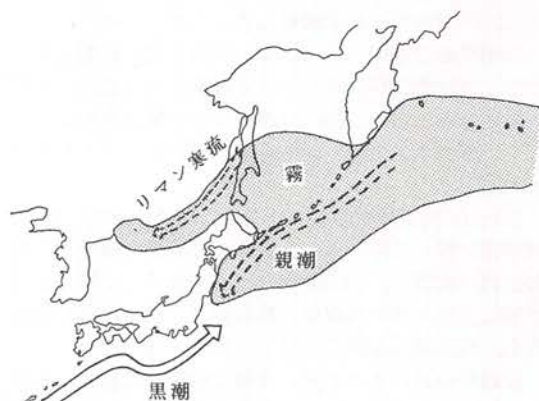
海霧のシーズンは5～6月ごろ瀬戸内海にはじまり次第に北上し、北海道周辺から北太平洋では7月を最盛期に9～10月ごろまで続きます。第二次大戦中、この濃霧に紛れて脱出したキスカの撤退作戦はあまりにも有名ですが、レーダなどのシステムが充実してきた今日でも、霧は船乗りにとって嵐と同様に恐れられています。



〈図1〉 移流霧

夏の間はほとんどが移流霧と呼ばれるもので、暖かく湿った空気が冷たい海上を吹き渡るとき、海水から冷やされることによって発生する霧です。濃い海霧は海水温と気圧配置に大きな関係があり、温度差の大きい水域が隣りあっていることと、このような海域の水温が低い所に向かって暖かく湿った空気が流れ込むことが条件となります。

図2は海流と濃霧の多発する海域ですが、親潮の南西の縁にあたる千島近海、北海道南東海上から関東東方海上やベーリング海と北太平洋中西部の暖かい海の接するアリューシャン南方海域、リマン寒流が流れ込む日本海北部が代表的です。

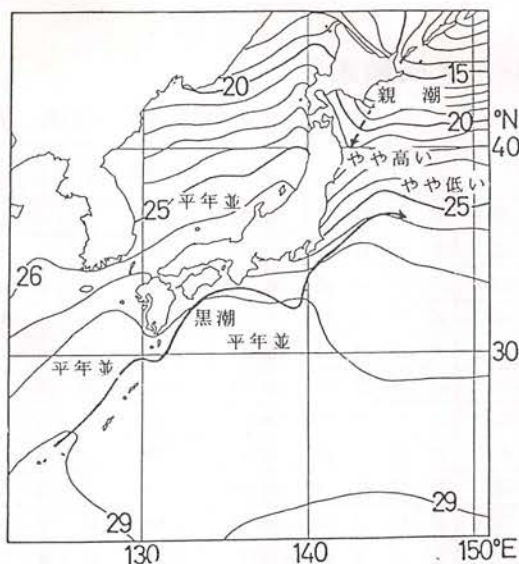


〈図2〉 海流と霧の多発する海域

一方、厚さが500 m を超える濃い霧が発生するときの気圧配置を見ると、夏の主役の太平洋高気圧が日本付近を広く覆うようなときで、高気圧の周りを回ってくる風が暖かい黒潮海域から冷たい親潮海域に流れ込んだ所で濃霧が発生しています。また、気圧の谷が接近し、その前面に暖かく湿った空気が流れ込んでいるときも冷たい海水域では濃霧が多発しています。しかしここで気を付けなければならないのは、必ずしも南風の吹くときだけ霧が発生するわけではないことです。梅雨時のオホーツク海の高気圧から吹きだす北東よりの風でも親潮のような冷たい海上を吹き渡ると霧が発生することがあるのです。

〈図3〉 濃霧の発生しやすい気圧配置





〈図4〉 平年（8月）の月平均海面水温分布（℃）と今夏の日本近海の海面水温予報および黒潮・親潮の予想位置

太平洋高気圧に覆われ風の弱い本州付近に比べ、高気圧の北の縁にあたる北日本近海は風もやや強いのでヨットも快走しますが、水温の低い海域に入るとき、また太平洋高気圧から南風が吹き上がっているときや、気圧の谷が近づいているようなときは霧に対する十分な注意が必要です。なお、図4は8月の平均水温分布と今年の黒潮と親潮の予想で、今年は親潮の南下がそう強くなく、三陸沖の水温はやや高そうです。参考にして下さい。

最後に海霧の消散する場合を2～3あげておきます。霧は、工場地帯のような霧の核となるものが多い所では湿度80%でも発生しますが、一般には97%以上の高湿度でなければ発生しないため、気圧の谷が抜け、乾いた空気が霧の区域に入り込めば消えてきます。また薄い霧なら日中の日差しが強ければ消えますし、風力が2～4のとき最も発達する霧も、風が弱いと発生しても薄く、逆に風が強すぎると対流が起きて霧が上へ持ち上がり雲になったり、消えてしまったりします。

参考資料：気象庁 海況旬報

昭和60年の日本近海の海面水温予報

海洋速報

海上保安庁

黒潮流域：前号にあった日向灘沖の小蛇行は消滅し、黒潮は九州東岸から潮岬までは接岸して流れている。また、伊豆諸島付近の蛇行流路はC型となった。その内側冷水塊の水温は、100 m層13℃となっている。八丈島の東方60海里付近を北上する黒潮は、三宅島の東方70海里付近から房総半島沖を大きく離岸して流れ、塩屋崎南東140海里付近に達した後、向きを南南東に

転じている。また、常磐沖には岸沿いに北上する流れが顕著で、塩屋崎付近で東方に転じている。

親潮流域：親潮は、襟裳岬南東30海里付近から南下し、39°30'N付近まで達している（100 m層5℃）。一方、釧路南方約100海里には、暖水域（100, 200 m層6℃）がある。また、金華山南東には引き続き大型暖水塊が存在し、中心付近の水温は、100 m層で17℃となり、前号から4℃昇温している。

津軽暖流域：津軽暖流の東への張り出しは142°30'E付近までである。

対馬暖流域：対馬暖流は、前号と同様に山陰沖を東北東に流れ、隠岐諸島沖から佐渡島沖にかけて南北に大きく蛇行しながら流れたのち、本州沿いに北上している。

海流図

観測期間
7月3日～
7月17日



黒 潮 本 流		観測期間(7月3日～7月17日)		
地 名	方 向	中心部の位置M	流向/流速kn	表面水温(℃)
石垣島				
沖繩島	NW	90	NE/2.5	27
奄美大島	NW	100	/	27
屋久島	W	60	/	27
種子島	S	20	ESE/1	27
都井岬	ESE	25	NE/2.5	27
足摺岬	S	20	NE/2	27
室戸岬	S	20	ENE/3	26
潮 岬	S	20	/	26
大王崎	S	75	/	26
御前崎	S	125	SE/3	26
石廊崎	SSE	160	/	25
八丈島	E	55	/	25
三宅島			/	
野島崎	SE	85	/	24
大吠崎	SE	95	NE/3.5	24
塩屋崎	SE	140	/	24

日本船舶振興会補助事業

第26回鳥羽パールレース成績表①

スタート:1985.7.26.1000

レース委員長 篠原 要

艇名	セー ル 番 号	TYPE	着順	R.F.	T C F	フィ ニ ッ シ ュ ム タ イ 時 分 秒	所要時間	修正時間	総合 順位	クラス 順位
ZERO II	3410	FRE40	4	31.5	0.8212	27 14 52 51	103971	85381	1	II-1
SEE ADLER V	3233	DOU42	2	32.4	0.8292	27 14 40 23	103223	85593	2	II-2
VIND 7	2558	DOU43	3	32.5	0.8301	27 14 45 46	103546	85954	3	II-3
SAKI VI	2800	YOK39	9	30	0.8077	27 15 43 42	107022	86442	4	II-4
銀河 VII	2228	YOK39	7	30.2	0.8095	27 15 41 4	106864	86506	5	II-5
あさま	3295	YAM38	16	28.3	0.792	27 16 29 30	109770	86938	6	III-1
雪風 V	3355	YOK40	8	30.6	0.8132	27 15 43 16	106996	87009	7	II-6
MISTRESS HANA	3115	DOU38	12	30.1	0.8086	27 15 57 28	107848	87206	8	II-7
CAZA 7	1777	TAK41	10	30.8	0.815	27 15 47 8	107228	87391	9	II-8
FIDELIA II	3228	YOK32F	23	22.7	0.7364	27 19 2 50	118970	87610	10	V-1
TRYANGLE	3302	HIT34	19	25.3	0.763	27 18 0 49	115249	87935	11	IV-1
I AM SORRY II	3448	FAR30	27	21.8	0.7269	27 19 37 37	121057	87996	12	V-2
CONTESSA VIII	188	DOU42	5	33	0.8345	27 15 22 34	105754	88252	13	I-1
MARGE	2455	DOU42	6	32.5	0.8301	27 15 40 34	106834	88683	14	II-9
WACKY III	2976	YAM38	17	29.4	0.8022	27 16 49 37	110977	89026	15	III-2
TOGO VIII	2333	TAK42	11	32.4	0.8292	27 15 50 52	107452	89099	16	II-10
織姫	3335	FRE40	13	31.5	0.8212	27 16 20 19	109219	89691	17	II-11
CYGNUS III	3050	ITO34	22	25.1	0.761	27 18 49 53	118193	89945	18	IV-2
ZERO	3070	FRE52	1	41.1	0.9011	27 13 58 6	100686	90728	19	I-2
DISCO DORI	2263	DB-2	25	24.6	0.756	27 19 30 42	120642	91205	20	IV-3
KITTY	3342	Y-42R	18	32	0.8257	27 16 59 5	111545	92103	21	II-12
RIVAGE	3331	HIT34	26	25.4	0.764	27 19 36 21	120981	92429	22	IV-4
SEA HAIL	3311	TAK38	20	28.9	0.7976	27 18 19 27	116367	92814	23	III-3
ララ	3240	V&O45	14	34.7	0.8491	27 16 24 50	109490	92968	24	I-3
NOAH VI	3405	YOK32N	29	23	0.7396	27 21 42 41	128561	95084	25	IV-5
RIPPLE II	3306	YOK31	30	22.5	0.7343	27 22 14 53	130493	95821	26	V-3
MARTHA	3035	WAG34	28	25.2	0.762	27 21 3 14	126194	96160	27	IV-6
NACHI VIII	2312	DOU42	21	32.4	0.8292	27 18 28 52	116932	96960	28	II-13
EPICUREAN	225	V&O40	24	30.1	0.8086	27 19 21 58	120118	97127	29	II-14
ISIS	3485	Y-30R	33	22.5	0.7343	27 23 0 5	133205	97812	30	V-4
SUPER LUCY	3255	TAK30	32	22.7	0.7364	27 22 55 44	132944	97900	31	V-5
JACKPOT II	3424	KAN30	35	22.7	0.7364	27 23 7 50	133670	98435	32	V-6
風見鶏	3339	TAK43	15	41.6	0.905	27 16 25 56	109556	99148	33	I-4
COASTGUAD	3020	YOK32	38	22.8	0.7375	27 23 27 36	134856	99456	34	V-7
MAPLE	3166	YOK31	41	22.6	0.7354	28 0 1 38	136898	100675	35	V-8
LAPINE III	3142	NAK31	43	21.9	0.728	28 0 27 24	138444	100787	36	V-9
AFRODITA	3373	YOK28	45	21.8	0.7269	28 0 46 2	139562	101448	37	V-10
SUPER ESMERALDA II	3386	YOK31N	44	22.4	0.7333	28 0 32 49	138769	101759	38	V-11
一寸法師	3130	YAM34	37	24.8	0.758	27 23 20 26	134426	101895	39	IV-7
BIG SHOT	3351	OKA-33	42	23.5	0.7448	28 0 4 19	137059	102082	40	IV-8
青海波	2640	KIH33	39	24.7	0.757	27 23 28 41	134921	102135	41	IV-9
SPIT FIRE	3040	NK295	47	22.3	0.7322	28 0 46 37	139597	102213	42	V-12
JUST V	3203	YOK31	49	22.3	0.7322	28 0 49 19	139759	102332	43	V-13

成績表②

艇名	セー ル 番 号	TYPE	着 順	R.F.	T C F	フ イ ニ ッ シ ュ ム 秒 時 分 日	所要時間	修正時間	総合 順位	クラス 順位
つばくろ	3003	YAM34	34	25.9	0.7689	27 23 4 47	133487	102638	44	IV-10
DANDE LION	1909	TAK34	36	25.9	0.7689	27 23 10 2	133802	102880	45	IV-11
TABATHA	3333	YOK31	51	22.5	0.7343	28 1 3 40	140620	103257	46	V-14
RAFALE	3439	YOK31N	52	22.8	0.7375	28 1 25 38	141938	104679	47	V-15
天城 II	1383	WAT33	50	23.9	0.7489	28 0 52 10	139930	104794	48	IV-12
CORSAIR III	2410	NAK37	31	28	0.7892	27 22 54 35	132875	104865	49	III-4
MRS MEDAUSAE V	3044	TAK33	46	24.4	0.754	28 0 42 51	139371	105086	50	IV-13
NARUMI VI	3225	YOK31	54	22.6	0.7354	28 1 47 59	143279	105367	51	V-16
海太郎 III	3290	HOL-33	48	24.6	0.756	28 0 48 3	139683	105600	52	IV-14
QUERIDA III	210	HIT30	55	22.7	0.7364	28 1 55 53	143753	105860	53	V-17
男と女	3063	ANT30	56	22.3	0.7322	28 2 19 47	145187	106306	54	V-18
桃山	2658	YAM34	53	24.8	0.758	28 1 39 23	142763	108214	55	IV-15
SELENE	2962	FAR34	40	30.2	0.8095	27 23 38 59	135539	109719	56	II-15
SYLPHYDES	3002	NAK31	59	22.1	0.7301	28 4 11 14	151874	110883	57	V-19
波勝	1985	SK32A	58	23.4	0.7437	28 3 34 34	149674	111313	58	IV-16
MANBO	3015	NAK26	62	18.5	0.6901	28 7 55 39	165339	114100	59	VI-1
VAGUE DE SOIE	3378	LEB26	63	19.2	0.6982	28 7 58 15	165495	115549	60	VI-2
竜王	1687	DOU35	57	27.3	0.7825	28 3 28 33	149313	116837	61	III-5
VALENTNE III	3275	YAM30S	60	22.2	0.7312	28 7 25 0	163500	119551	62	V-20
長良	3022	YOK32	61	23.1	0.7406	28 7 29 34	163774	121291	63	IV-17
POINCIANA	2970	U-30	67	21.3	0.7215	28 8 58 6	169086	121996	64	V-21
CORRENTE NERA	2369	NIC30	71	21.5	0.7237	28 9 12 23	169943	122988	65	V-22
WAVE DANCER	3322	HIT31	70	21.8	0.7269	28 9 9 14	169754	123394	66	V-23
ARC-EN-CIEL II	3494	YOK31N	64	22.7	0.7364	28 8 34 55	167695	123491	67	V-24
AVANT PLUMERIA	3499	VEN30	65	23.3	0.7427	28 8 43 45	168225	124941	68	IV-18
SPICA III	3357	Y-30R	72	22.5	0.7343	28 9 16 49	170209	124984	69	V-25
蒼海	3039	VEN30	69	23.3	0.7427	28 9 3 41	169421	125829	70	V-26
ANNABEL LEE II	3487	UEN30	66	23.6	0.7458	28 8 54 44	168884	125954	71	IV-19
HERIOS III	1190	PION30	74	21.8	0.7269	28 10 9 14	173354	126011	72	V-27
SONN BLEME	3083	VEN30	68	23.7	0.7468	28 9 3 1	169381	126494	73	IV-20
桃李 II	2234	DOU30	75	21.2	0.7204	28 10 48 7	175687	126565	74	V-28
HORIZON 5	2500	YOK31	73	22.5	0.7343	28 9 57 15	172635	126766	75	V-29
AYA III	3256	YOK31	RET	22.4	0.7333					
おおみずなぎどり	2862	U-32	RET	25.4	0.764					
WHITE CROW	3371	YAM30S	RET	22.5	0.7343					
SAMOA V	3055	U-31	RET	22.1	0.7301					
RUBAIYAT II	3099	NIS30	RET	22.1	0.7301					
白竜 2	2302	NOL30	RET	21	0.7183					
TSIGANE III	2398	CAT30	RET	20.6	0.7139					
オッシュサン	3414	LEB26	RET	19.4	0.7005					
LEVIATHAN	3443	YAM30S	RET	23	0.7396					
BUNBLE BEE III	3088	YAM30S	RET	22.6	0.7354					
MARK	2634	HOL41	RET	30.4	0.8114					

成績表③

艇名	セール番号	TYPE	着順	R.F.	T C F	フィニッシュ 日 時 分 秒	所要時間	修正時間	総合 順位	クラス 順位
朝鳥	2477	DUB37	RET	27.4	0.7835					
じゃがたらⅢ	305	COR36	RET	25.3	0.763					
BYBLOS Ⅲ	2255	DOU33	RET	24.2	0.7519					
桃太郎	3121	NAK34	RET	24.7	0.757					
友架里	3435	VEN30	RET	23.4	0.7437					
飛車角 V	610	WAT36	RET	22.2	0.7312					
GARIBER II	2362	NIC30	RET	22.8	0.7375					
うらなみ VI	2431	YAM30	RET	20.3	0.7106					
ミュー	2448	JOY26	RET	21.7	0.7258					
GREAT PEAPLE	2677	NIC30	RET	22.2	0.7312					
OCEANID EXPRESS	2765	N295	RET	21.7	0.7258					
ZORRA	2923	DUB30	RET	22.5	0.7343					
MEGU V	3037	YOK31	RET	22.3	0.7322					
MERCURE Ⅲ	3211	YAM30S	RET	22.4	0.7333					
FUJI Ⅲ	2112	FRE45	DNC	35.6	0.8567					
BIG APPLE	2299	HOL44	DNC	34.3	0.8457					
月光 V	2000	FRE41	DNC	31.1	0.8177					
SEA LION	3215	HIT42	DNC	31.1	0.8177					
カラス	3220	TAK40	DNC	30.2	0.8095					
風小僧東京	2931	U-34	DNC	25.6	0.766					
富羊	3440	YOK31N	DNC	23	0.7396					

ファーストホーム	ZERO	秋田トロフィー、鳥羽市観光協会会長杯
総合優勝	ZERO II	運輸大臣賞、三重県知事賞、 三重県議会議長賞、メールエスプリ賞、 鳥羽商船杯、ノバルカップ、 シーラ杯
クラスⅠ～Ⅱ優勝	ZERO II	鳥羽市長杯
クラスⅢ～Ⅳ優勝	あさま	三浦市長杯
クラスⅤ～Ⅵ優勝	FIDELIA II	バレリーナ・カップ

HARKEN JIB FURLER



ハーケン ジブリーフイング & ファーリングシステム

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



'85トランスパックスレース速報

本年のトランスパックスレースは、67艇のエントリーを見て、7月4日、カルホルニア・サンペドロ沖をスタートした。今回は先行の大型艇群が風に恵まれず、ファーストフィニッシュの〈SWIFTSURE III〉(NM68)が、ハワイ・オアフ島のダイアモンドヘッド沖に姿を現すまで、10日と19時間余を要した。これは今までの記録よりも丸2日間以上も遅い。

小型艇有利の展開の中で、レース結果は、Dクラスの艇がそろってオーバーオール1位2位3位を占めた。なかでもファーストオーバーオール、クラス1位の〈MONTGOMERY STREET〉(CAL 40)

は、船齢20年、トランスパックスチャレンジ実に8回目でつかんだ栄誉で、造艇競争に明け暮れるレースシーンに対する一矢との感もあってか、トロフィーディナーではひととき高い歓声を浴びた。

なお日本から参加した、Bクラスの〈摩利支天〉(NM 56)はクラス7位、フリート32位、Dクラスの〈スーパーサンバード〉はクラス5位、フリート8位の成績を残し、〈スーパーサンバード〉はファースト海外艇としてインターナショナルカップを獲得した。

熊野レース成績表

艇名	セーラー No.	TCF	回航時間	所要時間	修正時間	総合 順位
マーク	2634	0.8114	13:37:08	13:37:08	39781	2
セレーネ	2962	0.8095	13:53:50	13:53:50	40499	4
朝鳥	2477	0.7834	13:57:04	13:57:04	39345	1
ナチー8	2312	0.8292	13:59:49	13:59:49	41782	5
ナルミV	3225	0.7354	15:17:16	15:17:16	40473	3
ホライズン	2500	0.7343	16:15:51	16:15:51	42994	6
VIND7	2558		DNS			
LALA	3240		DNF			
長良	3022		DNF			
チアフルV	3398		DNF			
JUSTV	3203		DNF			

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・パ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、ラインセブントオル (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 or 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

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、その他の願
☆印は会友艇

2022 めるへん ヤマハ R 30 琵琶湖柳ヶ崎 898×750×310×1.85 森岡忠美、草野仁郎、秋山福夫、宮脇孝、鈴木隆三、杉山泰治、守本孝造、森本博、粉川龍之介、岡島真、糸井弘人、仲原由夫ほか5名 (共同) /艇名の由来: 琵琶湖の名艇として著名だった〈めるへん〉N-300から、今回ヤマハ R 30に乗り替えるに当たって、セールナンバーも同じ2022のまま〈めるへん〉の名を引き継いだ。童心に返ってレースを楽しむ仲間の意。/抱負: レースに出場すること。それになるべく多くのレースに出ること。そして勝つこと。そこに至る努力の中から、友情とヨットにたいする広い愛情を育てていきたい。/クルー: 杉本剛、青地慶紀、村田誠子、喜多川幸子、近奈穂子。/NORC への要望: もっとレースを楽しめるムードを作ること。そのためには参加艇の増加する方法を考案する必要があるのではなかろうか。NORC 以外の団体へも NORC より近寄っていただきたい。

3443 LEVIATHAN ヤマハ 30.C II 葉山マリーナ 8.97×7.36×3.18×1.750 中村忠善 /艇名の由来: 旧約聖書第一章創世記に表されているいまだに謎の動物。体は鱗で覆われ、空を飛べる翼を持ち、また海中でも泳ぐことができる万能の動物。/抱負: チームを結成してまだ2カ月弱のため、クルーのチームワーク

は今一歩であるが、近い将来トップレーサーの一角の端のほうに加えてもらえるように頑張ろうと思っています。／クルー：ほとんどのクルーが、ディンギーの出身者のため、3年後期待のチーム。

3434 LOCO 3世 高井F 的形フリート 8.95×710×316×1.85 牟田口満次／艇名の由来：ローカル(田舎)を短縮、以前共同オーナーだった者が考え、一同納得で、即決まり。／抱負：艇もこの春新しくなることだし、諸先輩方の胸を借り、少しでも前に走れるよう頑張っていきたいと思っています。皆様よきご指導をよろしくお願い致します。／クルー：小南紀芳(スキッパー)、坂田勝己(シートトリマー)その他7人のTEAM。

3436 風小僧-Ⅲ ホランド3/4 びわ湖 10.3×8.07×3.28×1.80 辻村清晴、足立正文、栗秋孝彰、小林隆、築山源太郎、永井啓之、畠山雅史、山崎武志、山脇秀樹(共同)／艇名の由来：我がチーム全員の正義感と不屈の精神を育ててくれたスーパースター。／抱負：風小僧チームを結成して早8年、各自のお腹と同様に中だるみを実感しています。この辺で初心に帰り、ファーストホームのオニになるつもり。／クルー：オーナー＝クルーですが、他に風小僧一族というのが、びわ湖に生息しています。／NORCへの要望：このところ、びわ湖のNORCの活動が低調なのは淋しい限りです。閉水域の特殊性からレースもワンパターンになりがちで、面白味に欠けるのしかたないと思います。しかしこれだけ多くのクルーザーの走っているびわ湖ですから、NORCの殻に閉じこもらず、外に向けた活動をもっとすることで、活発になるのではないかと思います。またそれがNORCの役割だと思います。

3387 BASIC YOK-28 シーボニア 8.50×7.00×2.90×1.70 小坂橋博行／艇名の由来：コンピューター関係の会社を経営しているので、BASIC言語にちなんで、また基本を大切にしようという思いを忘れることのないように、艇名に致しました。BASICは、ヨットの基本です?／抱負：皆様のご協力により、ともかく5年間、海とおつきあいができました。今後も海に接するに当たり基本を大切に、かつあわよくばカップのひとつも手に入れようと、欲をkaitている次第です。／クルー：大川→レース中はビールも飲まない真面目青年、常見→夜の街専門のナビゲーター、実力あり? 安部→横浜マラソン常連、中年ランナー

1947 喜望峰 ORION 33 沼津市江浦 10.00×8.30×3.30×1.88 花輪峰夫／艇名の由来：The Cape of Good Hope その昔南洋の探検家たちが抱いた未知への期待とあこがれ、“あの岬の向こうには何かがある”，そんな思いを自分の船に託した時、自分自身の可能性がふくらんで行くような気がします。／抱負：できるだけ多くレースに出てみたい。クルージングも、ウインドサーフィンも。／クルー：20年来の

付き合いのスキーマの仲間、共同オーナー艇(リペルラ)(ソレイユ・ルボン)の仲間、そして最も頼りになる松崎マリーナの濱田氏とJ-24の仲間たち。

3466 AZZURRA Y-33Ⅱ 葉山マリーナ 10.13×8.20×3.36×1.90 高月英吾／艇名の由来：海は天を映して限りなく青く、その雄大さは我々の心をまでゆったりとしたものにしてくれる。青は我が社の基本色にもしており、青そのものの名前を付けたかった。AZZURROとはイタリア語で青という意味。／抱負：以前に増して海へ行き、クルーの者達と釣りやファミリーレースを楽しみ、チャンスがあればNORCの公式戦にも出てみたい。／クルー：7名。全員が会社の部下であり信頼できる仲間達。学生時代からヨットや海とかかわった者達ばかりです。／NORCへの要望：新参者ですが、どうぞご教授のほどお願い申し上げます。

3452 BIZEN(備前) タカイ1/4 岡南マリーナ 8.00×6.00×2.96×1.56 薄道平、太田泰三、千葉茂、徳田修吾(共同)／南に風光明媚な瀬戸内海を、後ろに中国山地をひかえ、一年中気候の穏やかな瀬戸内の備前平野、備前米(うまいこめ)を食べ、おいしい果物(マスカット、白桃)等に囲まれ育てられたこの地名を拝借しています。／平均年齢40歳、瀬戸内のローカルレースに時間が許す限り出場したいと思っています。／クルー：スキッパー・徳田修吾、クルー・薄道平、太田泰三、河上徹、千葉茂／NORCへの要望：なし。

3479 こぐまⅣ オカモト30 シーボニア 8.98×7.90×3.10×1.75 熊沢時寛／艇名の由来：学生のころから「くまさん」と呼ばれつづけていた私は、初めて自分の艇として造った23呎艇に「おい!!くまさん」と呼びかけていたが、いざ名付ける段になって「こぐま」とした。今は小さな艇であっても段々と大きく成長しようというほどの意味あいであった。だが考えてみれば、星座のこぐま座は航海の道しるべでともいうべき星である、はからずして船とゆかり深い名前をつけていた。今回の艇は30呎四代目「こぐま」である。

OFFSHORE 第126号 昭和60年8月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
1部定価300円(郵送料45円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911~3 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 正進社印刷株式会社