Offshore 10 1985

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.128/300円
昭和60年10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

1985年アドミラルズ・カップ
〈MUSTANG〉（手前）と〈SUDPACK〉
本誌撮影

日本船舶振興会補助事業

1985年 アドミラルズ・カップ(続)

今年春，石原会長自らによるアドミラルズ・カップレース遠征計画に端を発し，その後いくつかの経緯を経て今までになかった新しい型の視察団が開催地のワイト島に向かった。このレポートは，その視察団のメンバーが各々の役割りに応じて持ち帰った相当量に及ぶ記録と情報の概要である。従って本レポートの構成は担当者からの目的別報告の形にしてあり，多少の重複等が見られるとは思うが，生の感想をお伝えする意味でそのままを掲載することにした。

■本視察団派遣の経緯

1977年〈サンバードV〉，〈都鳥Ⅲ〉，〈ＢＢⅢ〉が初めてアドミラルズ・カップにチャレンジしてから12年が過ぎた。その間，我が国からは合計３回のナショナルチームの派遣があったが，残念ながらレース結果の上では満足すべき成果を得ずして過ぎてきた。そして，その間にもアドミラルズ・カップレース自体はロレックス社や現在のシャンパンマム社のスポンサーシップを得て年々参加国を増し，まさに外洋ヨットのオリンピックともいうべきビッグイベントとして世界中からチャレンジ艇を集め続けている。

しかしこの度，'85年のレース案内がNORCに送られてきた時点で，チャレンジの意思を表明したオーナーは実質的に皆無であった。現在までNORCは良くも悪しくもオーナー責任という言葉のもとに国際レースへのエントリーも個人オーナーレベルで決定されているが，意思表示が無かったことは，実質アドミラルズ・カップへのチームの派遣は不可能となること，つまり外洋ヨットのオリンピック，世界選手権ともいうべきイベントに国として代表艇を送れないことに通じた。

この間，国際委員会をはじめ関係委員の間で参加のための協議が持たれたが，この協議の途中で今まで懸案となっていた様々な事項が改めてクローズアップされ，急速に新しい展開が生まれてきた。その懸案事項とは，今までも度々批判，反省のもととなっているNORCの国際レースにおける役割と責任問題であった。NORCの組織責任とオーナー責任の境は常に至る所で論議の的となってきているが，国際レースへの対応となるとそのまさに典型的事項である。参加希望者の把握，情報の伝達，費用やサービスのサポートなど，どれをとっても今までのNORCの組織としてのありかたを問われる問題点が山積している。例えば今回のアドミラルズ・カップ遠征計画にしても，RORCから送られてきたレース案内以外は，NORCには全く情報として蓄積されていないのだ。不明な個所は前３回に参加した各艇のメンバーの個人的な情報に頼るほかはない。なにしろ潮汐表，上架施設はもちろんソレント海峡のチャート１枚，情報としてNORC本部に存在しないのが現状だからだ。しかし

RORC OFFICEの前で立ちどまる人々

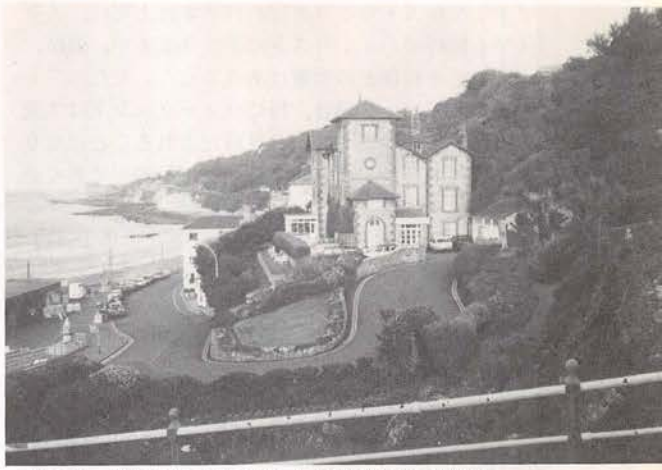
レースに参加していたらとても艇を走らせる以外の神経を使っていられない状況であったに違いない。

このような中で，今までとは全く異った次元でNORCの役割を考え直すべきだ，NORCのオーガナイザーとして力量不足をどこかで補っていかねばならない時だという声が上がってきたのは自然といえば全く自然な成り行きだった。国際レースにチームを派遣すること，また国際レースそのものを主催する上で信じられないほどの人的パワーと金銭が必要とされる今日，従前のとり組み方の延長上では，数々の問題に対処できなくなっていることも確かだ。ではどうやってそれを知り，変え，補強して行くか……これからの課題としてNORCが研究し学び考えなければならないことが山積している。いわばその課題を見つめる端緒として今日の遠征を位置づけることができるのではないか。レースに参加し走らせることも大切だが，走ることに埋没するためにアドミラルズ・カップに向かうのではなく，これから永い間にわたってNORCがナショナルオーソリティとして何を行うべきかを考える対象としてアドミラルズ・カップを積極的に多面的にオブザーブすることが必要なのではないか。……ここがこの新しい型のミッションの出発点となった。

そのため，参加メンバーも各水域のレース委員長を含めた専門委員を中心とする実行部隊で構成された。それだけにこの報告にも思い入れに満ちた主観的な部分が多いかと思うが，各担当者が持ち帰ったものの中には言葉や文章で語り切れない何かがあったと思う。今回の視察の間にも，ただ見，聞くだけではなく，相当突っ込んだディスカッションも見られた。もとより結論としての統一された見解は持ち得ないが，記録やビデオを通して各人が感じた様々な問題点を会員の方々にお伝えし，今後の国際レースとNORCの支援体制を如何にオーガナイズすべきか，さらに考えて行く機会を積極的に作って行きたいと考える。

アドミラルズ・カップの開催地カウズについて

前回のレースでは，３本のインショアレースおよび２本のオフショアレースのすべてのレースで，スタートはまたフィニッシュのいずれかがカウズのロイヤルヨットスコードロンの見通しに設定されていました。今回のレースから，インショアレースの１本が完全なトライアングルをとるためにソレント海峡を出てクライストチャーチ湾沖で行われ，スタート，フィニッシュともにカウズを離れる結果となりましたが，いずれにしてもすべてのレースのホームポートはカウズにありますので，ここでカウズへのアクセス，宿泊等についてレポートいたします。



ベントナー付近にはこじんまりとした快適なホテルがある

■カウズ（Cowes）

カウズは英本土の南端，ソレント海峡をはさんだワイト島（Isle of Wight）の最北部の町で，メディナ河（River Medina）という河の河口に，マリーンレジャーの基地として発達した由緒ある町です。アドミラルズチームのムアーリングハーバーとしては河をはさんだ西側，ウェストカウズの中心にあるグローブス・アンド・ガッタリッジ・マリーナ(Groves & Gutteridge Marina）が参加艇のために開放されています。

■カウズへのアクセス

英本土からワイト島への交通機関としては，フェリー，水中翼船がいくつかのルートで運航されています。カウズへは最も便利なルートとして，レッドファンネル(Red Funnel)のサザンプトン(Southampton)とカウズを結ぶフェリーまたは水中翼船を利用する方法があります。日中だけですが，水中翼船はほぼ１時間に１本，フェリーは１日５～６本運航していて，所要時間はそれぞれ水中翼船が約20分，フェリーが１時間10分ぐらいかかります。

ロンドンからサザンプトンへは，列車を利用した場合はロンドンのウォータールー駅（Waterloo）から急行で１時間10分，普通で１時間20～30分かかり，サザンプトン駅からフェリー乗り場までは連絡バスで結ばれています。列車は日曜日以外，早朝から深夜までほぼ１時間間隔で動いていますので便利です。車を利用した場合，ロンドンとサザンプトンは高速道路で結ばれ，大体２時間ぐらいのドライブになります。

アドミラルズ・カップが行われる８月上旬は，イギリスでも旅行のハイシーズンにあたりますが，道路，列車ともにそれほどの混雑はありません。ただしフェリーで車を運搬する場合，特にウィークエンドは大変混み合い，予約なしではかなり待たされることになりますので，あらかじめ日時が分かれば予約しておく必要があります。フェリーはレッドファンネルのサザンプトン～カウズ間のほかに，シーリンク（Sealink）社が運航するポーツマス(Portsmouth)～フィッシュボーン(Fishbourne)間やライミングトン(Lymington)～ヤーマス（Yarmouth）間を結ぶルートもあり，これらを利用してもそれほど不便はありませんが，いずれにしても予約をしておくほうが良いでしょう。

Red Funnel Ferries：12 Bugle Street, Southampton S09 4LJ U. K.

Sealink, Isle of Wight Service：POBOX 59, Portsmouth POI 2 XB U. K.

レンタカーにつきましては，一般乗用車は日本のエイビスまたはハーツを通じて予約できますので，ロンドン空港でピックアップすれば荷物の運搬も楽にできます。本来ならばチームのためにバンやミニバスを借りるとより利用価値が高いのですが，日本国内では予約を取り扱っているところがありません。

■宿泊

ワイト島は本来，イギリス国内の人々のための避暑地として有名で，レースが行われる８月上旬は夏のハイシーズンの中でも最も来島者の多い時期といえます。特に８月の第１週，カウズウィークの行われる１週間は，一般の観光客のほかに，多くのカウズウィークのヨットレースの参加者，観客，それにアドミラルズ・カップ参加者チームが加わって大変な混雑をしています。従って希望通りの宿泊を予約するのは至難の業で，なるべく早目にアクションを起こす必要があります。

カウズについてはワイト島のいくつかの町の内でも特にホテルの数が少ないところで，10～20部屋のホテルが数軒あるにすぎません。その上ロケーションの良い Globe Hotel 等は，毎回レースに参加が決まっているチームが次回の参加のため予約してしまうため，

特定のホテルに限定しなければ十分宿泊できる

開催年に参加が決定してからではほとんど予約できないような状態です。しかしワイト島全体としては750以上のホテル，シャレー等の宿泊設備があり，50,000人以上が宿泊可能といわれていますので，特定のホテルに限定しなければ宿泊は十分可能です。

ワイト島は東西約23 km，南北約15 km のひし形をした島で，カウズはその北の頂点に位置しています。避暑地としては島の北部より南部が発達していて，島内のホテルの大部分が南部のシャンクリン（Shanklin），ベントナー（Ventnor），サンダウン（Sandown）等に集中し，このあたりまで探す範囲を広げれば，多少古いですが，こじんまりとした快適なホテルを予約できるでしょう。島内の道路は細いが，完備されていて，渋滞ということもないので，車を利用すればこれらの南部からカウズまで40分ぐらいで到着できます。また島内にはバスも運行されています。

どうしてもカウズに宿泊をとりたい場合は，ホテルをあきらめ日本でいう民宿，貸部屋を利用することで，この場合，１部屋で寝袋を持ち込めば数人の宿泊が可能です。

ハイシーズンの宿泊費はオフに比べて５割ぐらい高いようです。ホテルを利用する場合，１泊１部屋£40ぐらい，貸部屋の場合１週間単位で£200ぐらい予算をみる必要があります。

宿泊の斡旋はワイト島ツーリストボード（The Isle of Wight, Tourist Board）という公的機関が行っていますが，ここでは希望者に登録された宿泊施設の紹介を行い，その後は各宿泊施設との直接交渉になります。郵便で問い合わせる場合，１ポンドの小切手を同封して，希望の宿泊地，人数，期間等を連絡すると宿泊可能な施設から連絡がありますので希望に合えば予約が確定します。

Postal Accomodation Finding Service

Isle of Wight Tourist Board：21, High Street, Newport, Isle of Wight P 030 IJS U. K.

（レポート：内藤清朗）

アイロ・オブ・ワイトの南にある避暑地ベントナーのホテル群

英国のヨット環境と日本の現状

カウズ訪問で強く感じたことはヨッティングをとりまく環境の素晴らしさである。

それは，河幅はそれほどでもないが，水深に恵まれ緩やかな流れの河川が多く，海から内陸数マイルに溯ってヨットハーバーが点在するといった，単に地理的な状況だけではない。

我が国と比べうらやましいと思ったことは，そこに住む人間と海とが何百年にわたり培ってきた生活や習慣とかいった伝統の素晴らしさである。

英国では陸上交通にも海の伝統が生きている。例えば，都会や田舎を問わずどんな街でも，交差点のかわりにランダバウトと呼ばれるものがある。これは信号のないロータリーといったもので，このランダバウトに入るのは右側の車が絶対優先であり，右からの車の流れが切れるまで，時間がいくらかかろうが，皆じっと待っている。つまり，スターボード・タック優先である。

むしろ地理的な面ではソレント海峡は，潮流が非常に強く，流れも複雑である。また，浅瀬も多くヨッティングに決して良い条件とはいえない。緯度の関係から真夏でも気温は18℃前後と低く，ことに冬期は午後3時を過ぎると暗くなってしまう。一言でいえば太陽が少なくハワイや米国西海岸などとは比ぶべくもない。つまり，気象，海象も恵まれているとはいえない。

だが，いったん海へ出てみると，ヨット環境の素晴らしさにすぐ気づく。我々を悩ます大謀網の姿は見えず，海上に漂うゴミも皆無である。これはハーバー内や海岸でも同じで，いかに国民が海を大切にしてきたかがよくわかる。艇から煙草の吸殻ですら海に捨てるのがためらわれるほどである。

インショアレースの行われたソレント海峡には，本船航路用のみならずヨットレース専用の大小ブイが多数定置されており，その日の風向に合わせ自由にそれらを用いてコースの設定ができる。

レースコミッティーはスタート数時間前に当日の使用ブイを決定し，ラジオ（VHF）で各艇に通知する。つまり自らはリミットマークを打つだけの作業でよい。アドミラルズ参加艇が使用していない海面では，ディンギーからクルーザーまで各クラスのヨットが常設ブイを使いレースを行っている。

秋に熱海をベースに行われるジャパンカップで，その都度500 mのワイヤーを用いてマークブイを打っているNORCとしては，何ともうらやましい限りである。相模湾を始め各支部の海域でこのような常設ブイを持つことができれば，毎週でも手軽にウィークエンド・レースを楽しむことができ，技量アップにもつながることになるのだが。

それにはまず，我が国だけに存在するという奇妙な沿岸の「漁業権」をクリアーしなければならないと思うが，ハーバーを建設するならいざ知らず，小さなマークブイを打つことぐらいの折衝は可能ではないだろうか。

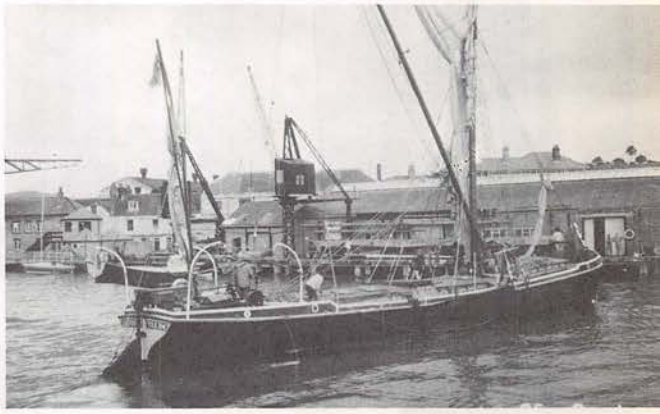
ブイ設置の費用は，各支部基金を充てるか，若しくは，基金より融資して，レース参加料で返還していく方法も考えられるだろう。何はともあれNORC今後の課題として検討していくべきであろう。こういったことをひとつひとつ積み重ねていく努力が我が国外洋ヨットの伝統を遅まきながらでも作ることになるのだから。

ソレント海峡では，サザンプトン港へ入港してくる貨物船や，あの〈QE Ⅱ〉でさえが，ショートレースで凌ぎを削るアドミラルズ艇団の通過を待っていた光景が印象的であった。　（レポート：今岡又彦）

アドミラルズ・カップレース観戦記

今回アドミラルズ・カップ視察団の一員として参加しまして感じたことを述べさせていただきます。

インショアレーススタートは海上ですが，フィニッシュはカウズレース本部前，最終レグをわざわざ海岸の横にくるよう仕組んであります。海岸から100～200 m程度のところを50数艇がスピンランで競いあい，



現役で活躍するテームズバージ

そのままフィニッシュ。当然観客も大勢集まっています,水深も十分あります,岸に寄りすぎればブランケットもあります，最後のカケヒキを海岸から見られるわけです。レースに出なくても出たと同じ感じにさせてくれます。レース艇に乗れない人も魅了する，観客は集まる，応援のしがいもある，乗組員は見てもらい見せたくなる……というような観客を考えたレース運営を感じました。

次に潮のことですが，かなり強い潮です。当然コースがせばめられます。第２インショアスタート後，ワイト島寄りと本土寄りにわかれました。風下寄りスタートの10数艇はワイト島寄りにつっ込みます。ほとんどの艇が本土寄りにポートで上っていく。はじめのうちはワイト島寄りの艇が走っているように見えるが，タックを返してから強い逆潮を横切らなければならず，かなりおさえられます。どうにもなりません。ワイト島寄りは完全に失敗でした。本土寄りの艇，数艇が座州です。中にはスピンを上げて脱出しています。フィニッシュ時には，潮は逆になっています。スピンラン対水速度はすごくあるんですが，陸と比較すると走っていません。やきもきしています。観客はゆっくり見られてちょうど良いんです。潮の強さ，そのためのレースコースの狭さと，ナビゲーション，タクティクスの重要性を非常に感じました。

ヨット，ボートの多さにはびっくりしました。ひとつの川筋にいくつかのヨットハーバーがあるわけですが，その数１万とはびっくりしました。カウズからニューポートへ川を上りましたが，いけどもいけどもヨットばかりでした。艇種はクルージング艇，年季の入った艇が数多く見られました。

サザンプトンとカウズ間の連絡フェリーが１時間ごとにカウズの港を出入りしていますが，フェリーは無駄な汽笛を鳴らさずにヨットを避けています。あるいは２日目のインショアレース時でしたが，サザンプトン入口浮標を上マークとし，レース艇がマークに集中し回航します，そこへ貨物船がきたわけですが，ちょうどスピンランコース手前で貨物船は停船してしまいました。別に停船命令をしたわけでもありません。乗組員はヨットレースを観戦しています。こんなところにヨットの多さ，その歴史，伝統があっての海上におけるヨットの地位を感じました。

次にヨットレースですが，レベルの高さにはおどろきました。ハーフトン並に操船,セールチェンジ等やっています。マーク回航，スピンアップ，回収，タッキングマッチ，とにかく見ごたえがありました。今までコミッティーとしては，観戦はしたものの今回のようにレース艇に伴走しながらかなりの至近距離でしっかり見たことはなく，それもハイレベルのレースをつぶさに見られたことは非常に参考になりました。

艇同志の実力差が接近しているためか，マーク回航がダンゴ状態になり，10位以下では，上マークにしろ下マークにしろ水のとりかたの上手下手が順位に大きくかかわります。ディンギーレース，Ｊ-24レースとまったくかわりありません。当然のこととはいえ感激いたしました。

とにかく素晴らしいレースに参加させていただきありがたいと思っています。今後，この経験をどのように生かしていけるのか，支部レース，本部レースにもなんとか役立てたいと思っています。

（レポート：中村孝）

アドミラルズ・カップならではの光景（海岸からまじかにレースを観戦できる）

アドミラルズ・カップ インスペクションについて

今夏のNORCアドミラルズ・カップ派遣団の一員としてカウズへ行き，アドミラルズ・カップレースの運営また実際のレース等をじっくりと観戦して来ました。その際にRORCのインスペクションチェックリストを入手することができ，このリストがそのままアドミラルズ・カップにも適用されるようなので，このインスペクション・チェックリストについて簡単に解説しようと思います。

■インスペクションシステム

このインスペクション・システムは，インスペクターが直接艇に乗り込んで行ってチェックするという方法ではなく，あらかじめ各艇のオーナーまたは代理人に配付されたインスペクション・チェックリストに必要事項を完全に記入して，そのコピーをレース本部まで提出するという方法が基本になっています。ただし，チェックリストに記入する際はオーナーまたは代理人だけでなく，別のもうひとりの人と共同作業でやりなさい，ということになっています。別のもうひとりというのは，①RORCの正会員。②2つ以上のRORCレースを完走したことのある他艇のスキッパー。③250マイル以上のオフショアレースを2つ以上完走したことのある他艇のスキッパー。④RORCの公式メジャラー。①～④のいずれかの資格のある人ということになっています。

このシステムの基本ポリシーは，オーナーまたは代理人が，実際に自艇の状態をよく知り，自艇の安全に関して責任をもってもらおうとするもので，次のような文章があります。

「RORCのコミッティーは，オーナーが十分な時間をかけ，慎重にこのチェックリストを製作することを期待している。またこの作業を面倒なことと考えず，自艇のクルーが艇のことをよく知る手助けになることを期待している。インスペクションは艤装品と設備の機能が正しく適切かどうかに集中すべきである。」

■チェックリストの内容

質問事項はORCのスペシャルレギュレーションのほとんどすべてに渡っています。ただし項目を一般事項，デッキ上，デッキ下の3つの内容に分け，実際に則した内容になっています。以下に各項目の代表的な質問例を記します。

1．一般事項

●コンパニオンウェイハッチは，艇の内外からロックとアンロックができ，艇体との流れ止めがなされているかチェックして下さい。

●人命救助訓練を最近ではいつ行いましたか？

2．デッキ上

●あなたが実際に計測するか，あるいはデザイナー/ビルダーが確認するかして，コックピットの容積および床の高さがルール通りになっていることを事実として知っていますか？

●スタンションベースはハルにどのように取り付けられていますか？

●ライフラインはいつもタイトに張られていますか？

●応急操舵装置はどのようなものですか？　その方法を最近ではいつやってみましたか？　その時の海況は？　その結果は？

●ライフリングはルール通りになっていますか？　またそれを投げ出すのに何秒かかりますか？

●ヒービングラインの長さは？　キンクしませんか？　浮きますか？

3．デッキ下

●エンジンの始動方法を全部リストアップして下さい。

●ビルジポンプのメーカーと型式を記して下さい。操作場所は？　本日テストしましたか？　手動ですか？　ハンドルの紛失防止方法は？　ハッチ，コンパニオンウエイを閉めた状態で使用できますか？

●バケツは頑丈でラニヤードが付いていますか？　最低9 *l*以上入りますか？　水を満杯にして持ち上げても把手は落ちませんね？

●艇内の重量物とその固定方法を全部リストアップして下さい。調理用コンロがジンバル装置から落ちないようにどうしていますか？

●チャートの修整はどのように行いますか？　緊急事態にも十分な量のチャートがあるかどうかチェックしましたか？　ナビゲーション関係の図書はどんなものを積んでいますか？　最新のものにしましたか？

非常用品

●ストームトライスルのディメンジョンを記して下さい。リーチ＝○○　フット＝○○　ラフ＝○○　面積＝○○　0.175P×E＝○○
すぐにセットできますか？　海上で使用したことがありますか？

●ライフハーネスのタイプと数を記して下さい。フックのさびや，縫い糸のほつれ等を調べた日はいつですか？　キャビンの中から出る前にフックをかけられますか？

●ライフラフトのメーカー，型式，乗員数，製造年月日，検査日，検査者を記して下さい。格納場所はどこですか？　ライフラフトの訓練をしたことがありますか？

以上質問のほんの一部を抜粋しましたが，読んでいただいて分かるように，各安全備品等を実際に使用してみないと答えられないような内容になっていて，実際的です。質問は非常に広範囲にわたっていて，しかもチェックリストを完全に記入しないとインスペクションに通らないようになっていて，非常に合理的なシステムだと思います。

日本では様々な理由から即日このような安全検査のシステムに切り替えるというわけにはいきませんが，もっと実際的な方法がとれないかどうか検討して行いたいと思います。

なお，このインスペクション・チェックリストはNORC本部にありますので，ご希望の方は本部まで申し出て下さい。

（レポート：長江博人）

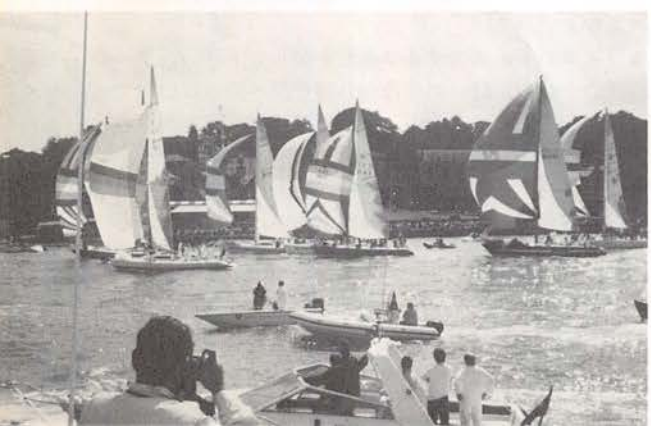
ソレント海峡の気象と海象

今年のアドミラルズ・カップは，第1，第2，第4の各インショアレースは軽風～順風，チャンネルレース，ファストネットレースは強風と，風に恵まれたシリーズとなった。特に第4レース（チャンネルレース）のスタートで，25～30ノットの風の中を，ワイト島の岸よりにショートタックを繰り返しながらソレント海峡を西へ上ってゆく光景は大迫力であった。

ソレント海峡は全く特異なレース海面で，潮位差4～6 m，最大潮流2ノット以上，更に，常に西から東への海流があるということで，潮を読むことが勝つための非常に重要なファクターになっている。

岸よりの水深は場所によって大きく違い，本土側（北側）は遠浅のため，十分な事前調査が必要と思われた。

アドミラルズ・カップを地元民，観光客，参加者，すべての人々が楽しんでいる



（今年も第2レースでオンザサンドし，スピンネーカーを掲げて脱出している艇がいた）。

また，レーシングブイ（一辺約1 mの正四面体，オレンジ色）は小さくて発見しにくく，しかも毎年シーズン始めに寄付を集め，その費用で定置されるので，最新の情報を知らなくてはならない。（因みに，各レーシングブイには寄付した人，組織の名が付いているそうだ）

気象については過去のデータを研究するとともに，現地で最新の天気図，情報を入手する方法（天気図放送，ファクシミリ，電話気象情報，航空会社を利用する等）をあらかじめ（英語力と相談して）十分に検討しておく必要があると思われる。

これらの情報収集，調査はやはり艇ごとに行うには負担が大きく，レース参加しないマネジャー的な役割をもった人間を用意すべきだと思われた。今回現地で様々な資料を集め，聞いてきた内容を将来に生かすためにも，今後は海外遠征チームとしてのまとまった準備・行動を起こせるような態勢づくりをNORCと，各オーナーが一体となって進める必要を感じた次第である。

なお，現地情報について最も参考になると思われるRORC発行の“CHANNEL WEST AND SOLENT '85”の主な内容を参考までに列挙する。

簡易天測表，潮汐表，潮流表，燈台表，気象通報案内（無線，電話），チャート，パイロットチャート案内，無線案内，レーシングチャート，レーシングブイ間のMagコース一覧表，航路標識，航海灯，霧鳴等の早見表，外洋レース規則（抜粋），レーティング—修正時間早見表（NORC事務局にはほかにも多くの資料がありますのでご利用下さい）

（レポート：松浦　剛）

おわりに

ここでは本レポートを終えるに当たりいくつかのエピソードを紹介し，今後，海外遠征を考える上での問題提起の一部としたい。

■ボランティアが支えるアドミラルズ・カップ

RORCグリーン氏とのインタビューの折，「アドミラルズ・カップを実行するのにいくらの予算が必要であるか。」の質問に「金銭面はシャンパンマム社がサポートしてくれており詳しい金額はつかめない。しかし，ボランティアが200人いるし，パワーボートのサポート艇も20艇ほどが入れかわりたちかわり常時10艇ほど協力してくれているので，想像するより少額でやっていける。」との答え。これらのパワーボートはRORC会員のボートで，よろこんで無償提供してく

れるとのこと。そういえばなぜパワーボートはNORCの登録艇とならないのだろうか。オーシャンレーシングクラブという名称はもっと広義のもののはずだが。大型パワーボートの船尾に「タツノオトシゴ」のRORCクラブ旗がひるがえっているのを見てフッとそんな思いがした。

■スポンサーシップとオーナーシップ

アジアから唯一チーム参加したシンガポールチームのメンバーとの会話

「なぜ，日本チームは来なかったのだ。」

との質問に私は

「だれも参加の意思を示さなかったのだ。」

と答えた。するとけげんな顔をして

「アドミラルズ・カップは国対国のレースではないのか，なぜそこに個人のエントリーが必要なのか，国のオーソリティーが，必要な艇と必要なクルーを送ればいいのではないか。自分の国の場合，個人エントリーだったらだれも参加できないね。」

これには答えに詰まった。今まさに一番の問題がここにあるからだ。スウェーデンチームのサポートボートはボルボの旗をひるがえし，フランスチームはベネトウのボートが終始まとわりつき，ニュージーランドはご承知のようにスポンサー名の入れ方でトラブルがあったくらいスポンサーが陰に日なたに見えかくれしていた。地元だから全く関係なくセレクションできただろうと思われたイギリスチームでさえ，優勝した〈フェニックス〉はカドモアがスキッパーをすべくRORC選考委員の力で艇名とクルーを入れ替えさせられたくらいだ。それだけ勝つ目的に絞ってサポートがオーガナイズされていると見えた。

■艇を持つならワンデザイン

アドミラルズ・カップと並行して行われているカウズウィーク。いやむしろ地元にとってみればカウズウィークが本番，アドミラルズ・カップは裏番組というべきか。これに参加する艇は約1000艇，27のクラスに分かれてRYS（ローヤル・ヨット・スコードロン）の前を10分ごとにスタートして行く，大へん壮観である。この27クラスのうちIORはたったの4クラス，あとはすべてワンデザインと簡易レーティングである。そのうちシグマ33クラスのレースに参加するという男は「アドミラルズ・カップはプロのレース，我々はカウズウィークを楽しみに集まっている。カウズの町ではしゃいでいるのもほとんどはみんな我々みたいなアマチュアさ。グランプリレーサーは一年で古くなるけど，このボート〈シグマ33〉は何十年と楽しめるもの。来年も来るつもりだ。やつら（アドミラルズ・カップボートのこと）はステュピッドだね。」と言った。つまりまともなオーナーならIORボートは作らぬといった意味か……。

■〈デンマークの3艇のX-1ボート〉

前号でも述べられたが，デンマークのエントリーはワントン同型艇3艇のエントリーだった。うち〈EURO〉は，微風にあっては素晴らしい走りであったが，この3艇同型エントリーには考えさせられた。第一にコスト，ひとつのモールドで作れる，セール，マスト等が共有できる，パーツが共有できるなど。それより何よりチューニングの際は艇の性能に関係なく純粋に乗り手の技術の向上に役立つ。デメリットは天候のバリエーションに弱いことか……。しかしワントンが素晴らしく速くなっている今日，ボートスピードの向上のほうが役に立つと思われる。

来年行われるサルディニアカップに関西ヨットクラブから同じように3艇の同型艇がエントリーすると聞いている。成功を祈りたい。新しい可能性が開かれるかもしれない。

カウズ市内のウインドショッピングは，ヨットマンにとってなかなか楽しいものである

■〈ナバーナ〉のコンテナー

チャンネルレース，ファストネットレースには数艇のマキシもエントリーしていた。うちアメリカからのエントリー〈ナバーナ〉は相当前からカウズに着いてチューニングしていたが，その際ドックに1台の大型コンテナーを運び込んでいた。そのコンテナーにはマストこそないもののあとのありとあらゆるもの，セール，リギン，パーツ等を積み，しかもミシンから工作台にいたるすべてのリペアー装置が備えられていた。もしナショナルチームにこんなコンテナーが1台あったら相当なサポートが可能ではないかと考えさせられた。

■英語力と仲間作り

アドミラルズ・カップレースは外洋艇のレースである，といっても実際ワントンクラスが20艇以上も出るとサイドマーク，下マークはディンギーレースと同じ有様を呈する。激しい音を立ててぶつかり合いどなり合う。ケースが当然山のように出される。ジュリーは相当手際よくさばいているが，英語圏の人間だからできること。まともに自分の主張が通せない日本艇の言葉など聞いてもらうだけでも大変だ。また英語をしゃべるシンガポール人でも「東洋人のハンデは大きい。だからなるべくトラブルに巻き込まれないようにしている。彼らは白人同士の連帯，英語国民の連帯を持っている。気を付けたほうがいいよ。」などといっていた。現に抗議の際の証言艇を求める場合でも相当政治的に動いても成立しなかった例もあった。従ってスキッパーは十分な英語力が必要だし，クルーも相当の会話力を有していないとセーリングテクニック以前の問題で負けてしまうだろう。アドミラルズ・カップの場合，ナビゲーターやコンサルタントに現地の人間を加えることになろうが，彼らとのコミュニケーションも大変重要だ。なにしろVHF72チャンネルの連絡波もよほど耳に慣れた人でなければ全く聞きとれないのだから。一方，英語力と同時に現地のクルーや外国のクルーに積極的にとけ込むことが重要。そのために日本チームの主催するパーティーやイベントを企画し，精神面で対等になるようリラックスする必要があると思われる。

以上，気付いたことをつれづれに述べたが，これからの検討材料となれば幸いである。今回の視察では大変大勢の方にご協力をいただいた。チャーター艇のアレンジに協力いただき，ビデオ装置一式をお貸し下さった武田氏，チャーター艇のピーターウィリアムズ，RORCのグリーン氏，カメラマンの添畑，志賀両氏，まだまだ述べきれないほどの方々に協力をいただいた。ここにつつしんでお礼を申し上げる。

（レポート：児玉万平）

ジャパン・グアムレースについてのお知らせ

年末に厳冬の日本海から，常夏のグアムへ……海のロマンと南海の青い空と海に夢を求めて，海の男（そして女）の情熱をかきたてた東京グアムレース。いよいよ第2回の実施要項が決まりました。

今回は日本とグアムを直行便で結ぶコンチネンタル航空と横須賀WALKがレースの冠スポンサーと決まり，前回以上のスケールの大きい素晴らしいレースとなりました。その第一弾として申し込み先着10艇にはグアムまでの航空券がペアーでいただけます。前夜祭も現地横須賀のCENTRAZA HOTELで盛大に行います。また食料の調達も横須賀西友が全面的にバックアップを申し出ております。その内容は西友の会員と同じ料金で食料が購入できます。そして直接泊地までのデリバリーもしてもらえます。現在泊地は横須賀新港が第一候補で，場所はあの名艇〈戦艦三笠〉の横を予定しております。そのほかグアムでも楽しい催し物を行うべく現在グアム観光協会と打ち合わせ中であります。内容としてはカヌー競争，バレーボール，ソフトボール大会等々であります。宿泊地についても現在交渉中で，次号の11月15日号でその全貌をお知らせできるものと考えております。前おきが長くなりましたが次にレース内容についてお知らせします。

実施概要

1．名称

「コンチネンタル・横須賀WALK杯・ジャパングアム・インターナショナル・ヨットレース」

2．レース内容

横須賀～グアム（アプラハーバー）

距　　離　1400マイル

参加予定　12隻，約100名

参加資格　JOR，IORまたは当レース委員会が決定したレーティングで，水線長7メートル以上

ORCスペシャルレギュレーション・カテゴリー1

スタート　昭和60年12月29日(日)　横須賀

申し込み締切日　昭和60年12月16日(月)

表彰式・パーティー　昭和61年1月19日（グアム

グァバメントホテル）

3．その他

このジャパングアムレースは，島渡りの本格的航洋レースとして，ブルーウォーターの伝統を継承して，定着させたいというものです。帆船の伝統と海のロマンに共鳴するヨット乗りによる手造りのレースにしたいと思います。我れこそはという方の多数の参加を期待しています。

お問い合わせは，NORC事務局まで

☎03-504-1911～3

日本船舶振興会補助事業

第2回日本海レース

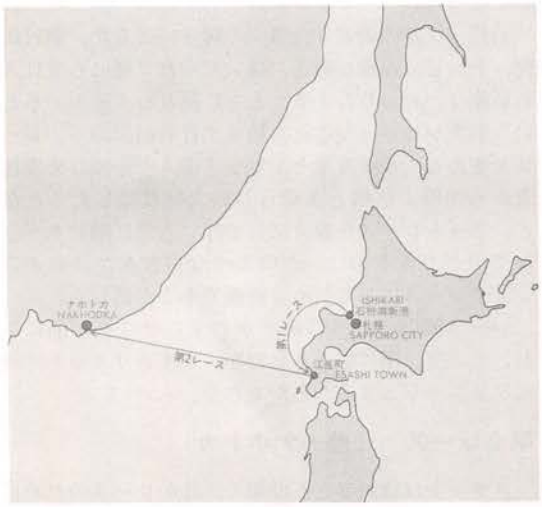
〈がめら〉オーナー　**朝河　清**

石狩―江差(140マイル)，江差―ナホトカ(340マイル)の2レースを日本海レースと称し，8月5日から16日までの延べ12日間の日程で開催されました。東京から参加するためには，回航は別にしても北海道まで1日，ナホトカから帰りの3日を加え延べ16日の休暇をとる必要があった。費用もかかることだし，それまでして参加する価値のあるレースかと一度は思ったものの，ふと衝動にかられると後にひけなくなる悪い癖がおさえられず，〈がめら〉が参加しようと思いたったのは2月のころだった。

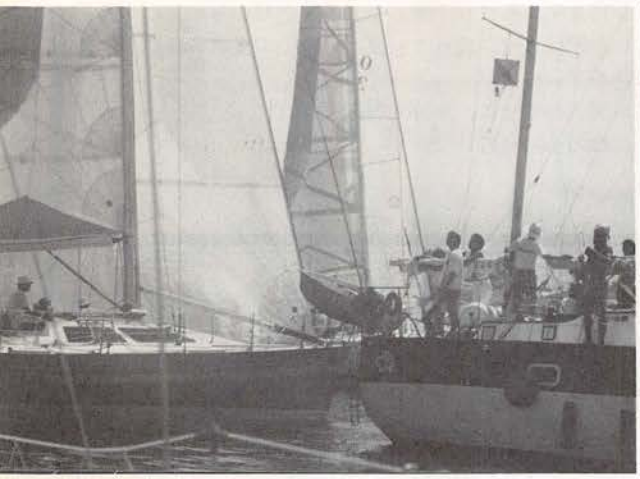
今10月になって思いだされるのは2カ月前の楽しい思い出ばかりで，思わずでてしまう笑みに会社で，家で困ってしまう今日このごろです。残念ながら優勝は〈ロシナンテ〉にさらわれてしまったものの，2位を手にすることができ，あまつさえ知人がロンドンの新聞で〈がめら〉が2位ということを知ったと電話をもらった時は，嬉しさも極め，飲ミネー食イネー特上の寿司か鰻かドッチにするかと思わずまいあがり，恥しい思いをしてしまった。

北海道〈小樽〉

小樽の駅を出ると5，6人のロシア人とおぼしき人達が地図を広げてなにやら話をしている。関さんの持っているDFをみてあなた方はヨット乗りか，我々の船は小樽港のこの方向にある，といっているのではないかと思ったが，後でわかったことだが，この人達がロシアのハーフトンの〈パリス〉の人達であった。そのときは身なりがこざっぱりしているので本船乗りかと思い，あいさつもソコソコに回航でついているはずの〈がめら〉をさがしにいった。今回の日本海レースの実行委員長である猿渡さんのお店フィッシャマンズハウスへいった。そこは小樽港の隣の漁港にあり，



▼江差港



◀スタート風景

▲艇長会議にて

回航組には水，食料の入手が容易なのでフィシャマンズハウスの前に着けるように指示をしていた。

ロングレースではいつもそうだが，回航ができるか否かに参加の可否がかかってくる。今回のこのレースにはぜひとも参加したかったので，計画の当初では7月の初旬から週末を利用してクルージングしながら回航しようと計画をたてた。何年か前の日本縦断レースの時のように，第1週の金土日の3日で仙台，翌週3日で函館，翌週は予備日にしてレース前4日に小樽に向けて函館をでれば可能かと思ったが，この夏はナホトカレースにでるぞと観測気球を上げたとたん家のなかに冷やかなものが流れ，レースだけで8月に最低16日間も家および仕事場を離れなければならないという事実に，あえなく，楽しそうな7月の回航クルージングの夢は消えさった。回航問題の次はレースにでたい，でるぞ，という不退転の強い意志が必要だ。今後もヨットライフを続けたいと思うので詳細を列記するのはやめにしておくが，半年前の準備段階からエントリーをあきらめさせられるような数々の障害を乗り越えて，なおこのレースに参加したいと思わせるいくつかの事由があった。

1．ハーフトンで参加できる国際レースであること。
2．ソ連は恐い国，嫌いな国ではあるが，何分情緒的感情でもあるので，自分の目で耳で会得したいと思った。
3．夏の日本海は風が弱く波穏やかで，多分，西南風力2ぐらいの楽しいレース展開になり，十分大型艇団に対しハーフトン〈がめら〉の勝算がありえると思った。
4．最近なんの因果か帆走委員会のお手伝いをするようになり，レースに参加してもつい運営側の気持になりすぎ，運営やその他の雑用が気になってシンプルにレースそのものを楽しめなくなってきているので，初心に返って参加者としてレースを楽しめそうだと思ったこと。
5．小笠原，沖縄，函館とそこまでやったら，その先ナホトカまで足をのばしてみようかと思ったこと。

第1レース　石狩―江差

ウェルカムパーティーでどちらからともなく，このレースではクルーの交換をしようと提案があり，〈がらめ〉は〈パリス〉と2人ずつ交換をすることにした。江差までの3日間，言葉は一切通じなかったものの，さすが練達のクルーどうし，息はぴったり合い，セールチェンジ，リーフにジャイブ，セールトリムとスムースに事ははこび，楽しい共同生活だった。我々の2人の乗った〈パリス〉では食事に2時間もかけたと聞いたが，こちらに移った2人は，なにしおう〈がめら〉の食事の貧しさにも一言も文句も言わずカップヌードルや即席カレーを食べていた。

以後このパリスの人々には，パーティーで，泊地で大変お世話になり，ロシアでの滞在が非常に楽しいものになった。

石狩，江差の両青年会議所の暖かいご支援，朝日新聞，テレビの親身な報道，嫌いだったソ連にも受け入れ可能な，わかり合える，ともに語れる人達がいるという事実がわかったこと，猿渡実行委員長のこのレースを支える大きな度量と，ロシアの人々をはじめ参加者からの厚い信頼と素晴らしい人柄に接したことなど，ヨットレースを媒介にして厚い人情に触れホットな交流ができるのは，このような日数をかけたオフショアレースにして始めて可能であると信じる。

レース展開としては岬をかわすごとに風が前にふれ，その度，潮に悩まされたが，タイムリミット寸前にフィニッシュすることができた。

第2レース　江差―ナホトカ

スタートは風がほとんど無く，このレースのために

作ったウルトラ・ライトゼノアがいかんなく威力を発揮し，先頭集団についていける。スタート以前より台風が沖縄，九州，朝鮮と進んできて，ほぼレース海域を通過するだろうからとソ連沿岸警備隊より，日本の海上保安庁へレースの延期をしたらどうかとテレックスが入ったという。艇長会議で慎重審議の結果，予定通りスタートラインを設置するが，艇長の判断で参加の可否を決めることになった。しかし全艇参加している。

その日の夕刻から南東の風が気持よく吹きだし待望のスピンランとなる。波も無く6～8メーターの風のスピンランにしてやったりとほくそ笑むが，予報によれば台風は日本海を北上中ときた。案の定どんどん風力が増し波も悪くなってきたので，ブローチングをしてリグを壊す前にと0.75スピンを下ろし，No.2ゼノアと交換する。まだまだ先は長い，前に見える〈かげろう〉は1.5スピンを上げたまま未だ頑張っているのが見える。こちらもと思うが，これから台風の中に入ることがほぼ確実になってきているので早め早めの処置をして，これからのサバイバルに人も艇も余力を残しておこう，と全員意見の一致をみた。

乗員は〈ローデム〉の佐藤和夫，〈富士〉の関恭一郎，〈がめら〉の矢嶋滋，園原勲，香山智と朝河の6人。中でも学生である園原，香山は，あの回航から荒れた小笠原レースを経験し，克服して，顔つきも男らしくなり，これから台風というのに動じた風も見せずたのもしい。ベテランの佐藤，関の両氏もいることだし，オーナーとしては何の危具も感じさせない万全の態勢をとった。

予報どおり台風直撃となり，スリーポン，ストームジブで，台風の中，大きなウネリと風と波に艇を合わせるのに苦労していた。突然ハルの横に波の直撃をくらい，ドカーンという大きな音と激しい振動に佐藤氏とともに飛びおき，大丈夫か異常ないかと差し板の間から声をかければ，大丈夫異常ありません，波が三方からくるので避けられないことがあるだけですと元気な声がかえってきた。明け方急に明るくなり，コックピットより台風を抜けました，と明るい声がかかり，ごくろうごくろうとロートル組と交代することになった。園原の手は豆が潰れ，あーもー台風はこりごりですよ，と笑いながら香山とバースへ潜りこんでいった。さて台風は去り，交代はしたものの，そのあと寒冷前線，温暖前線とたて続けに来襲し，ロートル組も楽はさせてもらえなかった。ロランは，東経は信用できるものの北緯が不安定で，関ナビゲーターの指示でランドホールするまで280度で行くことにした。8月12日正後ランドホール，続いてナホトカよりのDF局が取れるようになり，関ナビゲーターの指示通りの位置であると確認する。

岸に近づくにつれガスが発生しはじめ，夜に入ると視界ゼロのなか，本船の霧笛がすぐそばに聞こえ，こちらもかぼそくフォグホーンを懸命に鳴らし目と耳をこらす。夜が明け風は南から北に振れたものの，スピンを張ってもほとんどはらまない。昼前カマンドール・ベーリングの懐かしいスピンを発見，ひょっとすると良い位置にいるかもと全員明るくなる。正午すぎ本船に曳かれた昨年優勝艇〈ベーチェル〉がそばを通過，艇長のワシリーチェンコさんが応急ラダーを指さし悲しそうに肩をすくめていた。後で聞くと，我が盟友〈パリス〉も360度ロールオバーしブームが流失したが完走している。

日本の各艇も台風の中，ヒーブツウしてやりすごした艇が多かった。ナホトカのアメリカ湾に近づくとソ連の砲艦が現れ，やがてプレスボートがやってくると砲艦は帰っていった。フィニッシュラインを切ったのは8月13日15時44分27秒，艇体，乗員異常なし，沖縄，小笠原，函館，ナホトカと，この〈がめら〉で走りきったことに感無量，ヨットレースにロマンなんかあるも

第2回日本海レース成績表

順　位	国	艇　名
1	日本	ロシナンテ
2	日本	がめら
3	日本	風見鶏
4	ソ連	カマンドールベーリング
5	ソ連	キャプテングリシン
6	ソ連	ナジェージダ
7	日本	風気（フゲ）
8	ソ連	パリス
9	日本	かげろう
10	日本	メイフラワー
11	日本	サンシー・ベル
12	日本	ライム・ライト
リタイヤー	ソ連	ベーチェル（昨年優勝艇）
特別参加	日本	ラグーン
特別参加	日本	源五郎

言葉は通じなくても……
〈がめら〉のメンバーとソ連のメンバー

のかとT氏は言うが，ロマンなくして夢は語れず，またこんな愚挙をする気もおきない。〈がめら〉が勝てないのもこの辺りに原因があるのでしょうかT先輩!?

ナホトカ上陸

フィニッシュラインよりアメリカ湾の奥の泊地まで約8マイル，スポーツ省さしむけのエスコートボートに案内されて進むうち，ガスがひどくなり，前のボートも見えなくなってしまった。危険になったのでレーダー付きのエスコートボートに曳航してもらう。腹に響く霧笛が聞こえたかとおもうと，突然霧の中から雲つくような軍艦のシルエットが現れ，ナホトカにやってきたと実感がわく。

無事ナホトカ・アメリカ湾に入港してくつろぐ〈風気〉のメンバー

泊地に舫い，入国管理官の訪問を待つ。兵隊がいずこかへ電話を何回もかけ，もう少しまてと言う。小1時間またされやっと上陸が許され，スポーツ省さしむけの通訳が専用車でホテルに案内してくれた。上陸してからの待遇はいたれりつくせりで，夜はパーティー，昼は日本人墓地のお墓まいりに観光と，通りいっぺんの観光旅行では味わえないものがあった。特にナホトカ市長，スポーツ省委員長にも気をつかっていただき大変感謝しております。また日本領事館を訪ねたとき領事のかたより，親善レース多いに結構，日本の漁船が臨検で紛れ込んだヒトデ三つ四つがみつかり，漁獲法違反で罰金をとられるというような不幸なことが無いように，両国の友好を計ることは多いに結構，どんどんやってください，ただ未だ両国間に解決されない問題が残っていることは忘れてはならない，と言われたことが印象に残った。

お　願　い
ヨットの歴史を残そう!

私は，従来からほかのスポーツと違ってヨットにはきちんと書かれた歴史がないのが残念でなりませんでした。最近，山岳写真の歴史から山岳史の側面史を克明に調べあげた書物に接し，その著書に，1日，1年きざみで資料が散逸してしまい，後になればなるほど調査がやりにくくなるさまが，あとがきでのべられているのをみて，これは1日も早く少しはまとまったヨット史を書くべく資料集めを始めなくてはならなぬと思いました。

ちょくちょくお会いする機会の多い大儀見薫さんにも応援をいただき，「舵」の12月号から連載することになりました。横山晃さん，小沢吉太郎さん，熊沢時寛さん等に極めて貴重なお話をお聞きしています。特に平松栄一さんには戦前の写真資料をはじめ，多くお教えいただいております。

また従来ほとんど知られていなかった横浜の開港のころからのヨットの様子は，もとより想像するほかにありませんでしたが，その想像に客観性をあたえる資料が少しずつ集まっています。明治の中ごろには，すでに30～50フィートぐらいのキールボートで今日の山下公園の前で，毎週華々しくレースが行われていました。そして，それらの洋式木造帆船を造る造船所もいくつかありましたし，それらを少しずつ発表していくつもりですが，どうも意あって力いたらずの感を深くしております。

始めのうちはどうしても調査のやりやすい横浜を中心とする関東の話ということになってしまいますが，地方の方もぜひこの作業を進めていただきたく思います。特に長崎，神戸は歴史も古く，どなたかぜひ探っていただきたく思います。私自身も取材にうかがうつもりですが，その節はよろしくご協力ください。またどんなお話，資料，写真でも結構ですので，NORC もしくは私あてにお寄せ下さい。できましたらこの作業に参加して下さる方がおいででしたら，お力をお借し下されば幸いです。

東京都世田谷区南烏山6-34-18 〒150
☎03-300-8267　白崎謙太郎

長崎オランダ村

NORC玄海支部
片倉静江

長崎は残念ながら今回も雨だった。昭和36年以来5度目の長崎市訪問もまた雨に迎えられた。小高い丘陵がせまり，坂道の多い長崎という町は雨が似合うような気もする。「どんよりした冬のパリーがパリーらしい」と言ったのはパリー在住の有名な画家で，長崎もそんな気がした。

1598年，オランダを出航した5隻の帆船は，マゼラン海峡を迂回，途中暴風雨に遭遇，わずか1隻だけが豊後海岸（大分県）に漂着，100名に近かったクルーのうち生き残って日本の土を踏んだのが20数名で，出航して2年余りの月日がたっていたと。東へ東へ，ヤーパンへと旅立ち，そして命を落とした船乗りへの鎮魂の歌が，海事博物館の入口にかかげられている。その詩を前にして感慨無量だった。

さて，「現代の日蘭交流を目指すオランダ村」と銘打って長崎県西彼杵郡にロマンと異国情緒豊かな一大レジャーランドが開設された。正確には，下図のように手前「ブルーメンダム」と対岸の「ウイレムスタッド」にわかれている。

まず，ブルーメンダムの本館入口でパスポートを購入，そのパスポートで全コースをまわる。パスポートには，各館に用意されているビザ用のハンコを押す空欄があり，子供達は先を争ってハンコを押していた。パスポート代は，大人¥2,000，中学生¥1,500，3歳

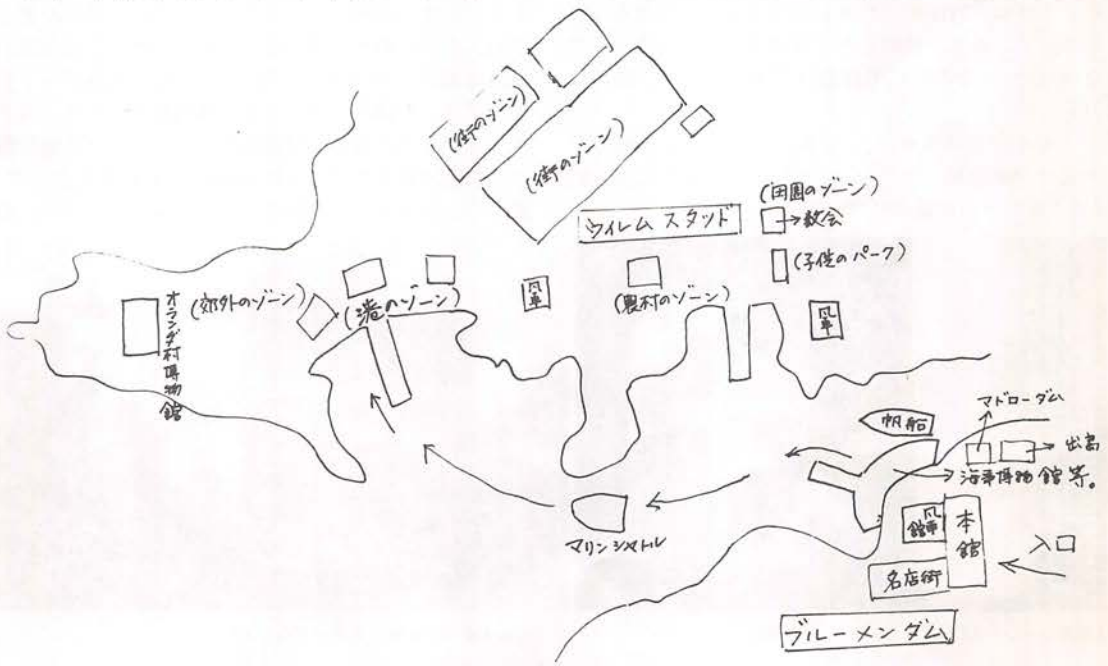
船乗りに捧げる

君を駆りたてたものは何か
モルツカのシナモン
ヤーパンの黄金（キン）
それとも限りない海

漆黒の海は悪魔の棲み家
憩うべき港も見えず
ハリヤードは恐怖に震え
リギンは悲鳴をあげる
時として船足は日に4マイル
海原は遥かに遠く
忽然と近づく船影は
略奪のスパニヤード

ビーンズスープに焼きたてのパン
故郷の夢に空しくまどろみ
絶望の飢えを壊血病がおそう
屍を沈め，さらに東へ

君を駆りたてたものは何か
モルツカのシナモン
ヤーパンの黄金（キン）
それとも限りない海



展望台から対岸の「ウイルムスタッド」を望む
(中央左側マリン・シャトル)

本館，風車館，展望台(入国手続き)

ミニチュア(マドローダム)

から小学生まで¥1,000，その他，人数別の団体割引もある。

「ブルーメンダム」。本館，風車館，展望台，ミニチュアタウン「マドローダム」，同じく「出島」，また立派な海事博物館等もあり，オランダ直輸入品店や，レストランが軒をつらねている。道順としては，風車館，展望台の後，世界最大の木造帆船「プリンス・ウイレム号」を訪ね，対岸の「ウイレムスタッド」へ渡ることになっているが，訪問した8月12日にはまだ姿が見えなかった。(この帆船の詳細は「オフショア」59年4月号参照)

「ウイレムスタッド」。ブルーメンダムから総ガラス張りの外輪船〈マリン・シヤトル〉(全長32 m，約400人乗り)が運航されている。

〈マリン・シヤトル〉が到着する所が「港のゾーン」で，17世紀に栄えた商業町ザーンス・スカンスがモデルといわれる。レンガを敷きつめた坂道を登ると「街のゾーン」の入口があり，中庭正面のスタッドハウスは，バルク市の市役所を模したもので，美しいカロヨンの鐘の音が時を告げていた。スタッドハウスを囲むようにお土産店が並び，長崎市の姉妹都市ミデルブルグの公会堂をモデルにした「テアトル・レストラン」，デルフト焼きと木靴の店。ダイヤモンド館では，オランダ人の研磨師が，伝統のカットを披露していた。民俗衣装をつけた美しいオランダ娘が，あちらこちらでお客と一緒に記念写真撮りに忙しそう。

また，「田園ゾーン」の花畑の一角にある小さな教会では実際に結婚式があげられる。すでに二組のカップルが生まれている。教会の下のほうに「キンダーパーク」があり，子供達が喜びそうな店や，遊び場があった。「農村ゾーン」の，いかにもオランダらしい，がっちりした作りの納屋には，チーズ造りの道具等が展示され，手造りのチーズも販売されていた。二基の風車は，灌漑用とマスタード作り用とか。「郊外ゾーン」の目玉は，やはり「オランダ村博物館」だろう。スクラーブランドの貴族の館が再現され，ハーグ市博物館から特別出展されている絵画，陶器には目を見張った。貸し出しのカメラまで用意されているくらいだが，館

「街のゾーン」入口

ウイルムスタッド中庭「スタッドハウス」

によっては撮影禁止の所もあったのでガードマンに聞いたほうがよい。

「ブルーメンダム」に戻り，キャプテンズショップ，海事博物館，マドローダム，出島等をまわり，レストランで昼食をとった。坂道を登ったりおりたりした故かちょっと疲れたが，正に夢とロマンとメルヘンの町という印象を受けた。

注意事項：お弁当，飲み物（酒類）の持ち込み禁止，
・また犬や猫等のペット類を連れての入場も禁止されている。

交通機関：

飛行機：海上空港ともいわれる長崎空港からブルーメンダムへ専用連絡船有。

国　鉄：長崎駅から「オランダ村」行特急バス。大人片道¥550，所用時間約60分。0847，0917，0947，1017，1047，1217，1317。（タクシー：約6,000円）

車：　佐世保（21 km）西海橋（10 km）オランダ村。長崎（33 km）オランダ村。

船：　オランダ村までの所用時間。
平戸から80分，鹿子前（かしまえ）45分，佐世保30分，西海橋10分，長崎空港40分。

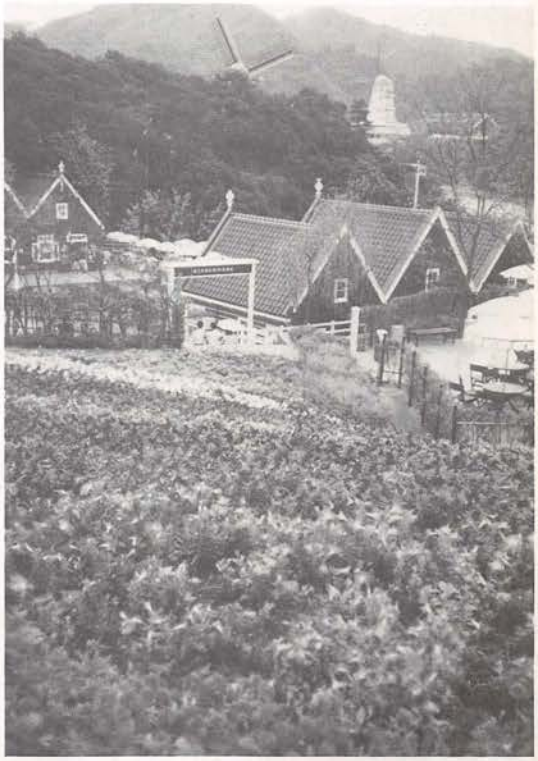
オランダ村から出航する遊覧船の所用時間。
鹿子前（九十九島湾）45分，平戸島80分。

問い合わせ先：長崎オランダ村（西彼杵郡西彼町）
TEL：（09592)7-0800

「長崎オランダ村」
長崎県西彼杵郡西彼町
☎09592-7-0800

前方に見えるのが教会(農村のゾーン)

オランダ村博物館



キンダーパーク

各国の簡易レーティング・ハンディキャップシステム

NORC計測委員会

IOR レーサーの目覚ましい活躍の陰で，勝てなくなってしまったレーサーのつぶやきが聞こえてきます。そしてIOR のレースに参加することに意義を認めないフネが多くなっています。各地のクラブレースでは，いろいろなルールが使われていますが，クラブ間レースに発展すると共同のルールが必要になります。そこで即 IOR というのは全く実状に合いません。

簡易レーティングとしては，JOR が考えられたのですが，IOR と同一視されて運用されたため，本来の意味を失ってしまいました。また IOR の管理上，あまりにも似ていることの弊害が目立ち，容認しがたい面が出てきてしまいました。従って，JOR は現在では，IOR スタンダードハルまたは国内 SMR（IOR Appendix 2）の方向へ動いています。

楽しいお祭りレースを企画すると，たくさんのヨットが参加することは証明済の事実です。このことは，公式（オフィシャル）の簡易レーティングは必要がないということを意味するようにも思えます。（適当にハンディを決めて，参集者が楽しんでいるのですから）また同時に，レースを運営するサイドは，なにか簡単なモノはないかという声が届いています。

先月号に SCANDICAP を手本とした NORC 簡易レーティング（試案）が発表されましたが，各国での状況をご紹介しておくことも無駄ではないと思いますし，ヨットに乗るのと同じくらい楽しい暇つぶしになりますので，ORC に集められた各国のレーティング・システムの概要を，ラフにご紹介します。

〈ブラジル〉　Brazilian Conventional Handicap Rule（RHC）

このルールの起源は，River Plate Formula であり，ブラジル南部のクラブより採用されるようになったものである。1979年にレースは IOR クラスとクルーザークラスのレースに分けられ，スタートとフィニッシュは共通であるが，クルーザークラスには短いレースコースが設定された。1984年には修正が施されて国内中に広まり，約60艇がこのルールでレースをしている。（IOR は約160隻）

このレーティングシステムは，IOR と並行して使用され，または IOR レーティングと同一値になるよう意図されたもので，いくつかの計側値は IOR と同様である。Brazilian Ocean Sailing Association がこのルールを管理し，どのカテゴリーでレースを実施するのかを決定している。1981年のBA-Rio レースではクルージングカテゴリーが採用された。1985年の BA-Rio レースに先立ち，アルゼンチン FHR とのルールの統一化が検討されたが，時間切れで実現していない。方向としては，統一ルールを作ろうとする考え方である。

ルールは比較的簡単で，修正されつつある。計測は水上で行われ，正規の装備を通常の位値に置いて行う。

$$MR=\frac{LOA+LWL}{2}+\frac{\sqrt{(JC+IC)/2+(E\times P)/2}}{2}$$

$R=MR\times EPF\times BS$

$RA=R-$Age Allowance

JC, IC, E, P, はIOR と同様

EPF：固定ピッチプロペラにのみ与えられる $=0.90$

BS：スピンネーカーボーナス（スピンを持たないヨット）：0.95

Age Al.　年齢アローワンス，1975年まで2年を差し引いて1年につき1％

搭載物件目録をレーティング証書の一部とする。

〈デンマーク〉　Dansk Handicap 1984

これは，今まで使われてきた Scandicap を修正し，1984年からデンマークで使われはじめた計測，ハンディキャップ・システムである。Scandicap ルールに排水量とバラスト・キールの重量を取り入れた形となっている。

ナショナル・オーソリティは各ヨットに計測証書を発行する。この証書は，LYS（リーディング・ヤードスティック）と呼ばれるパラソル・パフォーマンスハンディキャップ・システムのデータシートとしても使われる。

Dansk Handicap は，さまざまな大きさ，構造のキールボート：すなわちシリーズ生産された艇やワンオフ艇などを含めてのレースに適用され，ローカル・クラブや地区レースまたは全国レベルのレガッタにも使用される。レース結果はタイムオンディスタンス方式で計算される。

すべての計測は水上で行うが，排水量の計測のみは実測する。計測はローカルクラブのメンバーによって実施されることになるが，メジャラーは，ナショナルオーソリティによる1日コースの訓練を受ける必要がある。計測証書もハンディキャップ・システムもナ

ショナルオーソリティによって管理される。

計測費用は，証書発行のためUS$ 4.00ナショナルオーソリティに，また約US$ 20.00をメジャラーに支払うことになる。

現在，Dansk Handicapを持っている艇は約6000隻あり，この中には，スウェーデン，ドイツの艇も相当数にのぼる。

〈オーストラリア〉　JOG Australia 1984

JOGAの目的は，小型の外洋ヨットを保護育成し，同一のルールでレースできるようにするためであり，国内および国際間において協会を代表し，毎年国内選手権を開催し，他のヨット組織との連絡機関として活動することである。

当協会の方針は，JOGクラスの艇の計測と登録を掌握し実行することである。また各州の外洋レースコミッティーの代表を通じて，小型外洋ヨットに対する安全規則の確立に寄与することである。

……中略

ニューサウスウェルズでは2年前に，排水量区分が新しく導入され国内に広まろうとしている。これは古い重量級のボートを優遇する効果がある。重量級のボートは軽量級のボートと比較して，正当にレーティングが与えられているということ，および重量級だけのレースを見ると，軽量級のレースの場合よりも，強烈なレースで差がつきにくいということも事実である。1985年の国内選手権はNSWで行われ，60隻以上の艇が各地から集まるものと予想されている。

……中略

艇数は全国で400隻に達しようとしている。

〈フランス〉　Croiseur a Handicap

このハンディキャップ・システムは，クラスヨットのためのパフォーマンス・ハンディキャップ・システムである。クラスは23のハンディキャップ・グループに分類されている。各グループごとに1時間当たりのタイムアローワンス（分）が与えられ，タイムオンタイム方式のレースに使われる。また1海里当たりのタイムアローワンス（秒）も与えられており，これはタイムオンディスタンス方式のレースに適用される。

ヨットのタイプは全長5.5 mから11 mの範囲が認められている。クラスボートでもセールの大きさ，艇体形状，キール，インボードエンジン等の基本的な部分を変更した場合は，ハンディキャップを修正して，新しいグループに編入する。

このシステムでは計測のためのメジャラーを必要としない。各オーナーは，そのクラスの公表された計測値を超えていないことを申告することが必要である。

現在480隻クラスボートが登録されている。

管理方式は，全国レベルのレースでは，コミッティーは各クラスボートが属するグループに対し，ハンディキャップの概要を示すと同時に公式リストを明示して通知する。ローカルクラブレースについては，各地のクラブが公式リストを参考にレースを開催する。

このシステムのための費用は，クラス，グループを問わず一律にI.Dカードが50フランである。

……後略

〈ニュージーランド〉　PHRF（ZN）

PHRFはパフォーマンス・ハンディキャップ・システムである。レース結果を詳しく観察して，できるだけ正しく評価したその艇のスピードポテンシャルを基礎としている。よく装備され，整備されよく走った艇が勝つことが，PHRFの狙いである。その艇のハンディがオーバーだったり，アンダーだったことがわかればハンディをいつでも変えられ，上手に走った艇に勝つチャンスが与えられるべきであるというのが基本的な考え方である。

これは，スキッパーやクルーの能力を反映しようとするものではなく，下手な不注意なスキッパーが上位になるようなハンディの修正はしない。勝つためには，艇を正しくチューニングし，上手に操船しなければならない。

PHRFルールはオープン・ルールである。設計に関しては，モノハルであり，自己復原性の要求がある以外，制限はなく，レースカテゴリー下に合った安全条件を満たせばよい。上手に設計され建造された艇が，新しい設計艇に一蹴されないことが期待されている。PHRFでは，ハンディキャップを決める公式を使わない。

公式ができれば，頭の良いデザイナーやスキッパーにより出し抜かれてしまうからである。俊速な設計の艇ができれば当然高いハンディをもらうことになり，古い艇でも，うまく走らせれば互角に戦うことができるというのがPHRFの魅力のひとつである。

PHRFレーティングが与えられると，オーナーによって提出された数値に基づく基本的な計測値が記載された証書が発行される。これは，この艇に変更箇所があった場合のためのものである。

レーティングは，NZYFのサブコミッティーにより評価される。これは地区ごとの評価ではなく，全国統一的に使用できることを目標にしているからである。PHRF評価コミッティーが正しいレーティングを決めるためには，数多くのレース結果を集積する必要があり，少なくとも10～20レースの結果が必要である。

……後略

〈イギリス〉　Channel Handicap System

これは，計測によるハンディキャップ・システムであり，計測および計測値はオーナーにより提出される。現在その内容は，全長，水線長，喫水，排水量，バラ

スト，材質，ヨットのタイプ（レーサーかクルーザーか），メインスルのラフ・フット，フォアトライアングルの高さ，ベース，最大スピンの幅，マストの材質，リギンのとり方，エンジン重量，プロペラ形式である。

レーティング公式は秘密である。これは，デザイナーがこのルールによって設計することを防ぐためである。TCF は0.005ずつの階段状に与えられ，これはIORレーティング長さにあてはめると，0.4 ft の階段状のレーティングと同等である。大部分の艇はワンオフ艇として扱われているが，普及しているクラスについてはスタンダード・データが使われている。他艇の計測値をレースコミッティーの所でチェックすることができる。

隻数は約900艇で，イギリス，フランス，ホンコンにまたがっている。大きさは20 ft のデイセーラーから90ft のクルーザーまで含まれているが，大部分は，IOR ルール下ではレースにならないプロダクション艇である。レースはクラブレースのレベルを目的としている。費用は，新しい証書の発行には約8ポンド，更新は約5ポンドである。

このシステムは，フランスでは UNCL により，イギリスおよびホンコンでは RORC により管理されている。

〈ベルギー〉　Cruiser Rating Class

CRC は，かつてのレーサーを楽しませるために1970年に始まったものであるが，現在でも，かなりの数の有能な消耗のはげしい通常のレーサーが含まれている。

このシステムはオーナー提出の計測値に基づくが，計測値はクラブセクレタリーによってチェックされる。時代とともにワンオフ艇が少なくなり，シリーズプロダクション艇が多くなっており，そのデータは豊富である。

艇種はオープンであるが，シーワージィなモノハルであり，ORC に基づいたかなりの安全備品の搭載が義務づけられている。オールドタイマーを目的に始まったが現在の艇の平均年齢は比較的若い。クラスは3グループに分けられている。

A　TCF　0.9140以上
B　TCF　0.9138から0.8561
C　TCF　0.8559から0.7591（これ以下の小型艇はこのTCF で参加できる）

計測値の必要なものは，全長，水線長，最大幅，排水量，セール面積（メインおよび130%ジブ）である。ペナルティーはRの1%から5%まであり，

MA：エンジンのタイプ
PA：プロペラのタイプ
RAS：リグのタイプ
RAK：キールのタイプ
SP：スピンの有無
FS：150%以上のジブの有無
SS：シースティの有無

$$R=\left(\frac{LOA+2LWL}{3}-1.35BMAX\right)\times MA\times PA\times RAS\times RAK\times SP\times FS\times SS\times SD\times AgeF.$$

TCF は IOR 1975 Ⅰ から Ⅳ を採用する。

最近導入した SD ファクターは，軽量ハルに大きなセール面積をもつ艇に対して非常に効果的であり，重くセールの小さい艇に対しても有効に作用する。年齢ファクターは最近2年間に IOR 計測を受けた艇では1.20である。

CRC システムはナショナルオーソリティによって指名されたコミッティーにより管理されており，必要があればレーティングを変更することができる。費用は郵便代等の約2ポンド程度である。隻数は約400隻，ドイツ，フランスの艇も含まれている。

〈オランダ〉　Nederland Kruiser Klasse NKK

NKK は1973年に始まり，当時のクルーザーおよびクルーザーレーサー（ほとんどがワンオフ艇であった）のためのものである。水上での簡単な計測による方式である。公式は秘密であり，ハンディキャップはレース結果を見て調整している。従って，クラブレースの結果からのフィードバックと，なにか混乱をもたらす要素を見いだすことが重要である。

メジャラーはアマチュアで，計測マニュアルを見ながら1日研修を受ける必要があるが，自分の所属するクラブの艇のみを計測する。セール面積は IOR と似ているが，実際のセール面積を算入する。スピンを持っているかどうかによるハンディもあり，レースではひとつのスピンのみ使用可能である。艇の重量は実測しないが，DSPL が LWL×BWL×QBD×0.6から計算される。

オーナーはキール形状，プロペラとその据え付け方法，バラストの材質，喫水等を申告する必要がある。重排水量型の深さを適当に見積るために（QBD-d）が算入される。計測時のトリムはレース時のトリムと同一のこと。

現在，1700隻の艇に証書が発行されており，その60%はスタンダード・ハルである。証書は，わかりやすい言葉で記載され，オーナーがサインする。

計測費は約65ドルで更新料は約10ドルである。安全に関しては，基本的に ORC 規則を適用する。NKK レースは，海上で行われる場合，合計50マイルのコースに限定されている。

NKK は，K. N. W. Y により管理されている。

〈アイルランド〉　Echo Handicapping System

ECHO はパフォーマンス　基準のハンディキャップ・システムである。目的は，いろいろなタイプの艇，装備，船齢更に乗り手の技量を含めたクルーザークラ

スが楽しく公平にレースできるようにすることである。艇の性能ポテンシャルだけではなく，乗り手の技量も勘定するシステムであることをよく理解する必要がある。ハンディはその艇のパフォーマンスを見て，毎月変更される。これは，特に初心者の技量向上にはげみを与えることになる。

……中略

これを行うためには，レースは頻繁に定常的に開催される必要がある。

……中略

このシステムは，クラブレベルの毎週行われるようなシリーズ・レースに向いており，トロフィーのかかった単発レースには向いていない。

……後略

〈アメリカ(USA)〉　PHRF

アメリカのパフォーマンス・ハンディキャップ・システムは1960年代後半に西海岸で生まれ，1975年から80年になって東海岸にも広まった。システムは各地で組織され管理されていて，現在では，USYRU 内にコミッティーができているが，ハンディを決める責任は100以上の各地の組織に任されている。それらの組織の中には，10～30隻ほどの単独クラブから，ヨット密度の高い地区では1000～3000隻を組織するところもある。

パフォーマンス・ハンディキャップ・システムは，いろいろな風や海況の中で，注意深い堅実なヨットマンがレースをしていると，その艇の相対的なスピードに匹敵するものを引き出してくれるはずだ，という原理に基づいている。何千時間もの実際の走り振りを観察し，それらのデータから，より確かなハンディキャップを与えるというシステムである。

プロダクション・ヨットに対しては，同一ハンディが与えられ，セールプランやハル，キールに修正を施した場合には，当然ハンディも修正されるが，変更したデータがスムーズに集まらないことが問題となっている。

……中略

PHRF はオープン・ルールであり，ハルやセールに関する制限はほとんどない。モノハルで自己復原性は要求される。USYRU ルールに含まれていることを除けば，新しい工夫についても基本的に制限はない。

〈アメリカ(U.S.A.)〉　USYRU Measurement Handicap System

MHS は1976年に USYRU の外洋コミッティーにより採用された方式で，IOR でレースに参加している艇よりも，もっと広範囲の艇をカバーしようとして開発されたものである。セーリングヨットのスピードに関与する要素を網羅して，その艇のスピードを評価し，タイムアローワンスを導出しようとするものである。

このシステムを開発するために多くのヨットマンからの寄付により，MIT で研究が行われ，タンクテストの結果から速力見積りプログラム（Vpp）が作られた。また，ハル計測の方法として，ハル全体の寸法をとってしまい，記憶させておく装置も開発された。これらにより，バンプ等ポイント計測の弊害がなくなり，スピードに影響するファクターが造船学的に評価されることになる。セールに発生する推進力，抗力等も航空力学理論によって計算されている。

Vpp は高度に洗練されたコンピュータープログラムであり，いろいろな風力，風向に対して各艇のスピードを計算するものである。MHS レーティング証書には，風速とレースコース，風上―風下コース，オリンピックコース，および一次無作為(リニアランダム)変化コース，に対して，1マイル当たりのタイムアローワンスが記載されている。リニアランダムコースとは，レース中に風向が等間隔で真正面から真後ろまで変化するという仮定をしたもので，一点から一点までの長距離レースに有用である。レース終了後に，そのレースの風向風速を入力して，ハンディを決めることも可能である。

MMS の使用目的からいえば，風向風速の条件を入力することは必ずしも必要ではなく，たとえば10ノットの風速で，リニアランダム方式をとって，単一レーティングシステムとしても使用することができる。また各地の条件に合わせて，風速を上げるとか下げることも可能である。

現在，ハル計測装置の数が不足しているので，MHS は東海岸およびミシガン湖付近に限定されているが，装置の普及に伴い，他の地区への導入が期待されている。

MHS 出得艇は625隻で，そのうち310隻のプロダクション・ハルがあり，同型船であれば，ハル計測は不要である。水上計測は IOR と同様である。

■訂正と追加

本誌9月号掲載「NORC 簡易レーティング」(試案)および「NORC 簡易ハンディキャップシステムについて」の訂正と追加

12ページのⅠ）簡易レーティング１）・C）の

$JL=0.96\sqrt{IC^2+J^2}$ に替わり

$JL=0.96\sqrt{I^2+J^2}$ に訂正

I　フォアトライアングルの高さ，を追加

13ページの NORC 簡易レーティング証書中の

IC を I に訂正

$JL=0.96\sqrt{IC^2+J^2}$ に替わり

$JL=0.96\sqrt{I^2+J^2}$ に訂正

18ページの２．実施上の注意のうち

17行目　「Farr 36」を「Farr 34」に訂正

26行目　ラウンドアップを「5 cm きざみ」に訂正

NORC 技術委員会

NORC玄海支部　片倉静江

〈鹿子前ボートサービス〉

8月4日(日)，大小様々，百以上の島があるといわれる九十九島沖で，西海国立公園指定30周年を記念し「サセボ・カップレース」が行われた。地元実行委員会をはじめ，佐世保ヨット協会，観光協会，長崎県ヨット連盟の役員の皆さんは，4月のアリランレースのころから熱心に参加を呼びかけていた。

その甲斐あって参加艇61艇，九州で開催された隣県合同のヨットレースとしては最高の艇数だった。熊本，鹿児島はもちろんのこと，福岡勢も平戸瀬戸の南流に時間を合わせて回航した。潮流が4ノットの時もあり，小さなエンジンではフールセールでも押し戻される。

泊地の鹿子前(カシマエ)ボートサービス（小型船舶用港湾案内130ページ）は，くねくね曲がった水路を，浅瀬をさけながら入っていく感じで，平戸島行の連絡船や，九十九島湾を巡るカラフルな遊覧船の発着所になっている。(佐世保駅からタクシーで約10分，1,200円ぐらい)

入口がわかりにくいと言われ，また入口周辺に浅瀬がザワザワあるので，ヨットマンには苦手とされているが，高島の牛ケ首岬（全く牛の首！）をかわし，滝瀬の黒ブイをボートに見て，赤崎岳（240メートル）を直正面にとらえ，石岳（205メートル）を左隣に見て東へ91°で直進すれば入口に巡り着く。チャートにも浅瀬は明記されており，肉眼でも海の色でわかるのでウオッチをたてて進めば決して入りにくい所ではない。

レースは真夏につきもののベタ凪ぎで，コースは五島列島沖伏瀬(フクセ)灯標（126°08′E, 33°04′N）反時計回り約20マイルだったが，軽風と表彰式の時間を考慮し，灯標までの片道コースに短縮された。本部船には海上自衛隊の特装艦があたり，フィニッシュラインにも同隊のパトロールボート二隻が配置され，さすが鎮守府（古いなァ）が置かれている佐世保だと感心した。

桟熊獅佐世保市長（前夜祭にて）

鹿子前ボートサービス

真東の風を受けて，スタートのようにヒールするクルーザー群

完全優勝は，今年のアリランレース総合2位だった〈CITY BOY〉(YA30R)(福岡)で，趣向をこらした数多くの豪華商品もそれぞれの艇に渡された。時あたかもアメリカン・フェスティバル・ウィーク，夕方市内の「ニミッツパーク」へ繰り出した。音楽にはほど遠い感じの騒音をバックに，汗ダクダクで歌い狂っている何とかちゃんを見上げ，串刺しのアメリカンソーセージにかぶりつきながら，ふと夏の終わりを感じた。

〈台風13号通過〉

8月31日(土)1030ごろ，台風13号福岡を通過。5年振りの直撃だった。瞬間最大風速35メートル(ハーバー内)と聞いたが，体重の軽い人はポンツーンが歩けず，またクラブハウスの屋根瓦が飛びはじめ，荒れ狂う風を軒下で眺めるだけだった。

ディンギーが飛んだり，ぶつかり合ったり，海に飛び込んだりしたが，クルザー群は，ジブファウラーが半開きになって破れた1艇だけで，約300メートルの護岸工事1億，総工費16億かけたといわれるだけあって，ポンツーンのシャックル類がゆるんだ程度だった。

5年前の9月15日にも台風が通過したが，福岡を直撃することは稀で，また来たとしてもほとんど昼間なので，被害が最小限度にくいとめられる。市民にとっても，ヨットマンにとっても有難いことで，正に福の岡。

ディンギーヤード。舫いロープを取りに行って……

10分後，20メートル先のディンギーが飛び込んでいた

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

3342 KITTY YR-42 C 淡輪ヨットハーバー 12.80×10.30×4.13×2.10 山内広光／艇名の由来：我が家の最長老の猫の名前です。先代のヤマハ30Sも同じ名前でした。

3371 ホワイトクロウ Y30S 田原町姫島漁港 8.97×7.33×3.18 菅沼慎一，高木俊司，水野博，高柳祥治，間渕俊夫，牧野哲郎，天方博茂(共同)

3493 INDIAN LILAC Ⅲ YAMAHA-30ST S.Y.C.沼津 8.97×7.33×3.18×1.75 熊谷直重／艇名の由来：私は生来，あの焼け付くような真夏が好きである。この真夏の灼熱の太陽のもとで華麗な花をつける百日紅は素晴らしい。そしてこの華麗な花も，ひとつひとつは実に可憐な小花であることもまた素晴らしい。そんなイメージの艇でありたい。愛艇はその百日紅の英名である。／幸い気持の良いクルーに恵まれ，専らクルージングを楽しんできたが，これを機会に愛艇を自在に操り(？)，クラブレース等々でも活躍したいと思う。ただし成績にはこだわらず。いやこだわれないというのが真実！／クルー：総勢8名，オーナーとその家族を除き美男美女ぞろいである。今野正文，箕西久雄，梅木雅子，磯谷正雄，増田元男，勝山純江，原田正博，木本恵太／NORCへの要望：特別にこれといった要望もありませんが，年々ヨット人口は確実に増加しているように思えます。より層の厚い，より発言力のある(良い意味で)団体として，今後の活躍を期待したいと思います。

2923 ZORRA〈ゾラ〉 DOB1/2R 白谷 8.99×7.01×3.20×1.74 藤谷有司，竹島吾郎(共同)／艇名の由来：スペイン語で女狐の意であり，ゾロ(狐)の女性名詞で，正確には濁らずにソーラと発音しますが，決して㋡㊀プ㋶ンドの略ではありません。／抱負：レースで勝ち負けを考える以前に，まず皆さんと同じ土俵へ上れるようになれるようクルーも艇も整えていきたいと思っています。当面はオリンピックよりも島回りを中心に考えています。／クルー：学生時代からのグループが中心となっていますが，自営業のメンバーが多いので，休日の調整がネックとなっています。／NORCへの要望：特になし。

OFFSHORE No. 128　昭和60年10月15日発刊（毎月1回15日発行）　昭和52年7月21日第三種郵便物認可

〈世界一周〉2題

「ひねもす航海記」

国重光熙著（TRIM 社刊）

少年の日，だれもが描いた“夢”は，たぶん，こんな形のものだったに違いない。否，ヨットに乗るものならだれでも，「いつかは，やってみたい」と考える，世界一周航海＝旅を３人の仲間とやってのけた著者が，10年目に，そのすべてを一冊の本にまとめた。

３年と15日の“旅日記”は，以前，某銀行でコピーライターをやっていた？　国重（トロ）さんの独特のリズムを持った文体でつづられていて，読者は思わず全長９メートルのスループの“もう一人”のクルーになりきって，42000マイルの大航海を同時体験できる。船内での暮し，寄港地での出来事，文明批評やシャレまでも含めて619頁の全編がポエムである。

この本は間違いなく歴史に残る名著だと思う。

著者は，この本を，できるだけヨット乗りに読んでほしい，と言っているが少年から老若男女，だれが手にしても楽しく読みごたえのある一冊だ。

本書はトリム社から出版されているが，一般の書店では扱っていないので，NORC では会員の皆様に特別に著者サイン入りをサービス価格で頒布しますので，秋の夜長にぜひお楽しみ下さい。

定価5,000円（会員価格4,500円，送料サービス）

「オケラ五世優勝す」

多田雄幸著（文芸春秋刊）

史上初の世界一周単独ヨットレースに，手作りのヨットを駆って優勝する，という大偉業を成しとげ，「何だか知らねェけど，知らねェうちに地球をひとまわり……」とテレながら言ってのける多田さん（我らがユーコー）の，ユーモアたっぷりな航海記。

本誌でも，〈オケラ五世〉はその起工式の模様など，レポートしてきたが，正直言って，まさか優勝するとは，本人も，周囲の人も予想していなかった。しかし，この吠える荒海に挑む多田さんのファイティングスピリットは，平常心にかくれて，気付かぬが，この本を読むと，決して生やさしい航海ではなく，総合力で多田さんが勝ったのだと思う。

元来，テレ屋でナイーブで，芸術家のハートを持った多田さんの，軽妙洒脱な文章は，まさに傑作だ。その出版が，今か今かと，首を長くして待っていた我々を十分満足させてくれる。

これは書店でも売っているが，NORC の会員には特別にサイン入りをお分けします。

（定価1,300円，送料250円）

申し込み先：㈳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

OFFSHORE　第128号　昭和60年10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