

Offshore 11 1985

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.129/300円

昭和60年11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



'85年 ジャパン・カップ
撮影：佐藤勝海

日本船舶振興会補助事業

'85ミキモト ジャパン・カップ

熱海運営報告 総務副委員長 稲葉文則 撮影：佐藤勝海

1. 泊地

前回、かなりの不安を持たれた熱海海岸南突堤に、今回も全艇係留となったが、このレースを行なう限りこの使用しかできない現状であり、一刻も早くヨットハーバーの建設を望むだけである。

台風時の避難場所とし、建設中の熱海外港を予定したが、幸い懸念した台風は東支那海より日本海に抜けて熱低となり、昨年のようなことはなかった。一同ホッとした次第である。

29艇の参加艇をレーティング順に係留場所を指定したので、昨年より混乱が少なくなった筈である。次回からは、予備アンカーを持参して期間中の固定アンカーとして使用すれば、出入港のアンカー作業が楽になると思われる。

今年より、人工海浜（サンビーチ）も完成し、砂浜でのセールの計測もはかどった。来年度は後背地のペDESTリアデッキも完成するので、色々なサービスができるようになると思われる。

2. レースコース

3回行なわれるオリンピックコースの設定は、水深が深く毎回本部艇の固定に苦勞していたので、今回は地元漁業組合にお願いして固定アンカーを設置した。これで前回よりコース決定がスムーズになった。

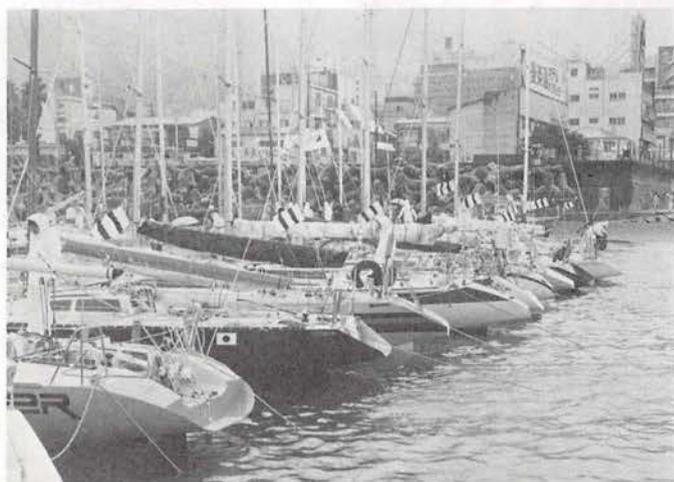
ショートオフショアレースは、熱海市街の真前にウェザーマークを設置したのがうまくいき、快晴の空の下朝日に映えるスピニングが、熱海市民や観光客の目を楽しませてくれた。毎回オリンピックコースは、伊東沖で行なわれるので、次回からは、固定アンカーを初島と熱海、真鶴半島の間に打ち、熱海沖にサイドマークがくるようなコース設定が望ましい。

3. クラブハウス

前回のミキモトカップのアンケートによると、アフターレースの場がなく、さみしい思いをしたとの報告がかなりあった。今回は、臨時にビアガーデンを借り、クラブハウスを熱海の委員会で開設した。

ヘリーハンセンのオリジナルグッズ売店、オフィシャルカメラマン添畑氏の写真展、ビデオプロジェクターによる各レースシーンの放映、各種酒類、飲物等盛りだくさんに、尚かつ割引サービスを行なった。

10月5日のウェルカムパーティーは、満員の盛況で



▲熱海の泊地にモヤわれたレース艇群
◀マストの点検・整備に余念のないクルー

あったが、他の日は各艇の整備に手間どってか、選手の来店はもう一つで、コミッティーや関係者の姿が目立った。

全国の優秀なクルーザー乗り300名近くが、10日間も集まるというのは、年一回のこと。このクラブハウスを利用して幅広い交流を持ち、情報の交換がなされるのがヨット界の繁栄につながり NORC がシリーズレースを行なう意義が、ここにもあると思われる。多数の選手が、クラブハウスに集まれるようにしたい。

ウェルカムパーティーは、熱海委員会の無料招待で行ない、サザエのつば焼、手羽焼、魚干物焼、寿司 etc. の夜店を委員全員で開き、油壺で行なった、今夏の鳥羽レースのパーティーにおくれをとらないよう頑張った次第である。

次回からは、アフターレースの楽しみとして、各フ

リートやクラブ主催のパーティーを連日続ければ、ますます熱海の夜はヨットマンでフィーバーすることと思う。

4. 懇親パーティー

前回と同様、熱海後楽園ホテルにて参加人員300名、ゲストとしてパンナム・クリッパー・カップの主催者ケン・モリソン氏、熱海市長内田滋氏を迎えて盛大に行なわれた。

正面にはミキモトカップをはじめ、数々のカップ、トロフィーが並び、熱海名物、網代太鼓が勇壮な船出を祀った。後半になると各参加艇のユニホームコンテストが行なわれ、インターナショナルジュリーによる公正な採点(?)が行なわれ、入賞者にはサッポロビール提供の缶ビール、最低点は、舞台上でスッポンポンのユニホーム姿を披露した者に与えられた。

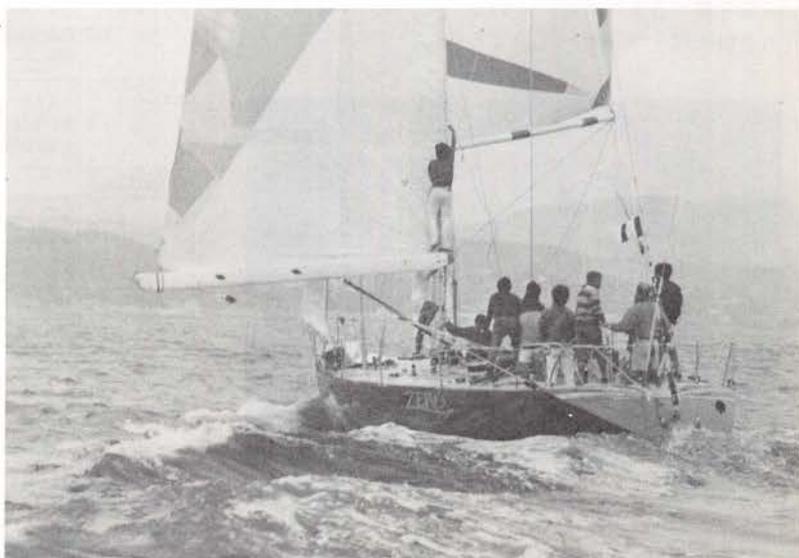


▲みごとに総合第1位を果たした〈トーゴ-Ⅶ〉



総合8位の〈ディスコ・ドーリー〉▶

▶トーゴと同じく総合第1位の〈ゼロ〉





▲ 総合3位と大健闘のウェーブ・ダンサー (左)



▲ 総合10位 (ウィル) のジャイブ

5. 表彰式

ロングオフショアレースの終了後、13日17:00より熱海観光会館にて、ミキモトジャパンカップの表彰式が厳粛に行なわれた。

総合優勝は〈ゼロ〉と〈トゴⅧ〉が同点となる激しい結果となり、盛りあがったよいレースとなった。

ミキモト社長杉田勝時氏より、ミキモトカップを〈ゼロ〉オーナー津村重孝氏、〈トゴⅧ〉オーナー山田東吾氏に手渡された。また杉田社長より「来年度もジャパンカップを後援する！」との力強い宣言がなされ、会場の喝采をあげた。

ロングオフショアレースにヤマハカップ、ショートオフショアレースにコルムアドミラルスカップ賞、第一、第二レースにテレビ朝日賞、熱海市長杯等数多くのカップ、トロフィーが関係者より手渡され、各優勝艇は持ちきれぬほどの賞品の山となった。

これら多くの賞品を集めたのは、NORC 本部やレースコミッティーの大へんな努力の結果である。ただし残念な事は、このような最後を飾る表彰式に参加する人員が少なく、盛りあがりに欠けた事である。今回のようなシリーズレースが出来るのは、各スポンサーや、協力者、関係者のお陰である事を肝に命じ、感謝の意を捧げる意味でも、せめてオーナー・スキッパーの全員出席を望みたいものである。



▲ 熱海のホテルをバックに総合5位の〈あさま〉(左端)

'85 ミキモト・ジャパンカップ

賞杯・受賞艇一覧表

	賞杯名	提供者	受賞艇
総合1位	ミキモト・カップ コルムアドミラルスカップ テレビ朝日賞(額)	株式会社ミキモト 株式会社日本タイム 全国朝日放送株式会社	ZERO TOGO Ⅷ
ナショナルチーム 対抗 1位	ミキモト・パール・カップ	株式会社ミキモト	該当艇なし
支部チーム対抗 1位	サンバード・カップ 熱海市長杯	エスピー食品株式会社 熱海市	西宮KYCチーム TOGO Ⅷ WLL S&D BLONDINE
クラスⅠ-Ⅲ 1位	ヘリー・ハンセン・トロフィー ピーター・ストーム賞(セーター)	株式会社ゴールドウィン 株式会社ピーター・ストーム	ZERO
クラスⅣ 1位	ヘリー・ハンセン・トロフィー ピーター・ストーム賞(セーター)	株式会社ゴールドウィン 株式会社ピーター・ストーム	DISCO DORI
クラスⅤ 1位	ヘリー・ハンセン・トロフィー ピーター・ストーム賞(セーター)	株式会社ゴールドウィン 株式会社ピーター・ストーム	WAVE DANCER
第1レース 1位	テレビ朝日カップ 熱海市議会議長杯 熱海市観光協会長杯	全国朝日放送株式会社 熱海市議会 熱海市観光協会	DISCO DORI
第2レース 1位	テレビ朝日カップ 熱海後楽園杯 舵杯	全国朝日放送株式会社 熱海後楽園ホテル株式会社 株式会社舵社	ZERO
第3レース 1位	日本タイム・カップ 熱海商工会議所会頭杯 熱海温泉旅館組合長杯	株式会社日本タイム 熱海商工会議所 熱海温泉旅館組合	ROCINANTE
第4レース 1位			該当艇なし
第5レース 1位	ヤマハ・カップ 熱海市ヨット協会長杯 伊豆小型船交通安全協議会杯	ヤマハ発動機株式会社 熱海市ヨット協会 伊豆小型船交通安全協議会	ZERO
3/4トン 1位	スリークォーター・トン・カップ	スリークォーター・トン協会	DISCO DORI
1/2トン 1位	ハーフトン・カップ	ハーフトン協会	WAVE DANCER

85ミキモト ジャパン カップ 得点、成績一覧表 () 内は各レース修正総合順位

CL	S.No	NAME OF YACHT	TYPE	OWNER	T.C.F.	第1レース	第2レース	第3レース	第4レース	第5レース	総合順位	クラス順位
I	188	CONTESSA VIII	DOU 42	石原慎太郎	0.8345	2.00 (28)	16.00 (14)	52.00 (4)		51.00 (13)	121.00	12
	3070	ZERO	FRE 52	津村 重孝	0.9011	15.00 (15)	29.25 (1)	46.00 (7)		87.75 (1)	178.00	1
	3210	ROGINANTE	TAK 46	大口 真司	0.8558	4.00 (26)	27.00 (3)	58.50 (1)		48.00 (14)	137.50	7
	2333	TOGO VIII	TAK 42	山田 東吾	0.8292	20.00 (10)	24.00 (6)	50.00 (5)		84.00 (2)	178.00	1
II	3220	カラス	TAK 40	斜森 保雄	0.8095	5.00 (25)	25.00 (5)	2.00(DNC)	無	36.00 (18)	68.00	20
	3233	SEE ADLER	DOU 42	堀内 滋彦	0.8292	13.00 (17)	13.00 (17)	40.00 (10)		78.00 (4)	144.00	6
	3335	織姫	FRE 40	古川 保夫	0.8212	6.00 (24)	23.00 (7)	56.00 (2)	風	27.00 (21)	112.00	16
	3342	KITTY	Y R-42	山内 広光	0.8257	1.00 (29)	1.00(DNC)	2.00(DNC)		24.00 (22)	28.00	29
III	3410	ZERO II	FRE 40	津村 重幸	0.8212	17.00 (13)	28.00 (2)	48.00 (6)		42.00 (16)	135.00	9
	3295	あさま	YAM 38	高橋 高見	0.7920	8.00 (22)	26.00 (4)	54.00 (3)	の	57.00 (11)	145.00	5
	2263	DISCO DORI	D B-2	H.SCHRODER	0.7560	29.25 (1)	2.00(PMS)	44.00 (8)		60.00 (10)	135.25	8
	3003	つばくろ	YAM 34	幸村 至峻	0.7689	3.00 (27)	8.00 (22)	8.00(RET)	た	39.00 (17)	58.00	22
IV	3044	MRS. MEDAUSA V	TAK 33	木原 和喜	0.7540	10.00 (20)	12.00 (18)	42.00 (9)		54.00 (12)	118.00	14
	3093	FORTY	YAM 34	星沢 寛	0.7570	22.00 (8)	21.00 (9)	8.00(RET)	め	30.00 (20)	81.00	18
	3290	海太郎 III	HOL 33	千葉 育夫	0.7560	14.00 (16)	5.00 (25)	8.00(RET)		63.00 (9)	90.00	17
	3307	かげろう	TAK 33	和気五一郎	0.7540	16.00 (14)	22.00 (8)	34.00 (13)	ノ	45.00 (15)	117.00	15
V	3515	S φ D BLONDINE	X-3/4	八木 宏	0.7560	27.00 (3)	17.00 (13)	8.00(RET)		69.00 (7)	121.00	12
	1733	UFO	FAR 30	川島 正道	0.7269	17.00 (13)	14.00 (16)	28.00 (16)	い	66.00 (8)	125.00	11
	2011	がゆら	TAK 31	朝河 清	0.7322	12.00 (18)	6.00 (24)	26.00 (17)		33.00 (19)	77.00	19
	2369	CORRENTE NERA	NIC 30	荒井 昭	0.7193	9.00 (21)	2.00(RET)	32.00 (14)	レ	6.00(RET)	49.00	25
VI	2979	SEA CROWN III	TAK 32	植木 正裕	0.7385	26.00 (4)	2.00(RET)	2.00(DNC)		3.00(DNC)	33.00	28
	3002	SYLPHIDES-3	NAK 31	蒲谷 和行	0.7258	21.00 (9)	9.00 (21)	22.00 (19)	い	6.00(RET)	58.00	22
	3020	COASTGUARD	YOK 32	初鹿野幸生	0.7375	11.00 (19)	11.00 (19)	24.00 (18)		6.00(RET)	52.00	24
	3228	FIDELIA 2	YOK 32	船越 肇	0.7364	28.00 (2)	18.00 (12)	36.00 (12)	ス	72.00 (6)	154.00	4
VII	3306	RIPPLE II	YOK 31	俊弘	0.7343	7.00 (23)	13.00 (17)	8.00(RET)		6.00(RET)	34.00	27
	3322	WAVE DANCER	H-T 31	菅野 明	0.7333	24.00 (6)	15.00 (15)	38.00 (11)		81.00 (3)	158.00	3
	3344	WILL	Y R 30	小田 良司	0.7364	25.00 (5)	20.00 (10)	8.00(RET)		75.00 (5)	128.00	10
	3373	AFRODITA	YOK 28	菅野 道	0.7269	18.00 (12)	10.00 (20)	30.00 (15)		6.00(RET)	64.00	21
3510	TRACER	TAK310	三宅 智久	0.7322	19.00 (11)	7.00 (23)	8.00(RET)		6.00(DNF)	40.00	26	

幻のラウンドブリテン

村上由美

2人乗り英国アイルランド一周レースの名前を初めて聞いたのは、そんな昔の事ではありませんでした。確か4、5年前、こんなレースが日本にあったらいいなあ……という話を小耳にはさんだ程度。そのレースに私も出られるという、棚からボタ餅の話がイギリスのセーラー、ジューン・クラークから舞い込んできたのが去年の暮でした。

どうしようかしら、恐いな、英語はニガ手、40フィートなんて大きすぎる。トリマランでどうやって帆走らせるの？ 2千マイルを外人と2人？ 英国の海ってどうなっているんだろう？ 等々不安で胸一杯の一月後、某氏の「君はどうせ背伸びをしたいんでしょ？ 背のびするなら早い方がよいよ。」と辛辣な助言を頂いて決定。

このレースは1966年にイギリス、プリマスの“ロイヤルウェスタンヨットクラブ”の主催で第1回が開かれました。その後、4年毎に行なわれて今回が6回目。以前の出場者、そして今回の出場者を見てみると、チェイ・プライスやロビン・ノックス・ジョンソン、ロブ・ジェームスにナオミ・ジェームス等々、錚々たるレーサーが参加しています。多くのオフショアレーサー、オーシャンゴーイングの好きなクルージング派を育て、また、そういう人達に育てられ、名実共に大西洋単独横断レース、大西洋2人乗り横断レースなどと並ぶ、ヨーロッパのショートハンド大好き人間のビッグイベントとなっています。だからお互いに顔見知りの人達が多く、レース前から、来年の大西洋2人乗り横断レースの予定を聞いたりしていました。出場艇数は100艇迄という驚くべき数の制限、それも申し込み順なので、早く申し込まないと断られるのですから、ちょっと日本とはスケールが違うようです。

さてレース内容は、途中4ヵ所に48時間立ち寄りです。自動車のラリーに似た5つのレグから成る、文字通り英国とアイルランドをグルリと回る1885マイルのレース。前回のマルチハルの優勝艇が〈ロブ〉ナオミ・ジェームス夫妻の乗る65フィートのトリマランで16日と15時間と聞けば、私もジューンも捕らぬたぬきの皮算用。(ホントに皮算用でした!!) 結局レースに実際出場したのは、25フィートから85フィートまでの74艇(うちマルチハルは26艇)、約80%の艇が何らかの形でスポンサー付きでした。



第1レグから第5レグまでの全1885マイル

参加国はイギリス、フランス、ドイツ、デンマーク、オランダ、フィンランド、アメリカ、南アフリカ、そして日本人として初めての私を含めて9カ国。参加者はプロ、半プロ、アマ、男性同士が67組、夫婦が4組、女性同士が3組の割合でした。

スポンサーの名前を売り込む為にファーストホームを狙う組、自分のデザインの艇を売る為に勝ちたい組、スポンサーはついていけるけれどものんびりとマイペースの組、クルージングのつもりで出る組、毎回参加しているからという組、そして私のような初めての参加でドキドキ組など、様々な目的を持って集まってレースを形成していました。

私とジューンの乗る艇は40フィートのトリマラン。艇名はスポンサーの化粧品の名で〈マックスファクター〉。私達の組み合わせはかなり異色らしく、たとえば日本人で初めて、それも女性である。言葉の壁を乗り越えて、チームワークは上手くいくのだろうか、という疑問から、レース仲間だけでなく、プリマス市が冠スポンサーになっていたこともあり、市民達も平

日の昼間から艇の回りをウロウロ。

さて、そんな状況下で、〈マックスファクター〉号の準備は遅々として進まない。この艇は去年、大西洋単独横断レースのスタート1時間後にキャブサイズし、スターボードサイドのフロートが挽れてしまったのを、この春になって急きよ直す事になったので、何もかも去年のまま。ウィンチ、クリート類ははずされてマストも曲がり、おまけにそれらは全て砂だらけ。とりえず私の艇での一番最初の仕事は、緊急脱出用の扉についたボロボロのパッキングをはがす事だった。

形だけの進水をしたのが6月11日。パブリシティ用の写真撮影のために1回セーリングをして、もう一度造船所へ戻り、クリート、ウィンチ、センターボード等を取付けて、どうにか帆走できるようになったのが6月28日。スポンサーを乗せてセーリングをし、インスペクションを受けるためレース艇用パス、ミル



初体験だったトリマラン〈マックスファクター〉号

ヴェイドックに廻航したのが6月29日。この時点で私のトリマラン体験はたったの3回!! その後、スタートまでの僅か一週間の間に安全備品、計器、キャビン内部の生活用品を揃え、取付け、その合間に多くのインタビュー……。このときの私は、多分しかめっ面をしていたと思う。一日中艇の上で大工道具と格闘していただけでなく、“本当にスタート出来るのかしら？無事に戻って来れるのかしら？”という不安とも格闘していたのだから。そんな私達を見て多くのヨット仲間が、頭を抱え込んでしまうような問題を、1つ1つ確実に楽しそうに解決してくれた。私達の「ありがとう」の言葉に返ってくる言葉は、常に「ユア・ウエル

カム」か「マイブレッジャー」だった。

どうにか回りの人達の好意でインスペクションを済ませ、大きな仕事も大体片づけ、毎日のようにあるパーティに出席して、存分にレース前の雰囲気を楽しんだ。そしていよいよレース当日。

第1レグのコースはプリマス——アイルランドのゴーク近くのクロスヘブンまでの230マイル。7月6日の11時に、南西の10ノットからの風を受けてスタート。天候は晴れ、視界も良好で快適。私もジューンも疲れていたで“ラッキーね”と大はしゃぎ。何故かと言うと、デッキ作動せず、スピードメーターの表示が狂い、センターボードは半分しか降りず、ダガボード（両舷のフロートについている横流れ防止板）はサイズが合わずに入らず、次のストップオーバーで修理ということで空しく、スターンの所に立て掛けておいてある。そのうち、VHFも動かなくなる。リーウェイは気になるし、位置出しも不確か……。そんな状態の中で、ホントにラッキーでした。

午後からは、15～6ノットの風で1ポイントリーフ。速い！速い！波の音を聞きながら、作り出される泡を見るとワクワクしてくる。たぶん10ノットは出ていそう、これぞトリマランの醍醐味なのでしょう。ヘルムも楽。夕方からは風が落ち始め、風も北西になり、スピードは5ノットになった。7月7日午前3時にビショップロックをかわし、一路クロスヘブンを目指すけれども風は弱くなる一方。この日は一日中、スピンを張ったり、クローズホールドになったり、スピードも1ノットから4ノットの間をウロウロ。8日の午前中になると少し風が出て4～6ノットで、あと残り70



R・ノックス・ジョンソンと握手をしたんです、うらやましいでしょ？

マイル。午後から待ちに待った南西の風を受け艇速は10ノット。夕方からは風も強まり2ポイントリーフで14.5ノット。しかし、またまたトラブル発生。スピードが出たり、タッキングをするとラダーがポコンと浮き上がってしまう。スタート前に直してもらったつもりだったけれど？ その度にクルーの私は14.5ノットで帆走艇のスターンで腰まで水に浸って流されそうになりながら、ようやくくさびをラダーに打ち込む。私は金づちを持ちながらセーリングをしたのです。そして7月8日23時18分フィニッシュ。所要時間は約60時間。成績はクラスVで17艇中8位でした。

クロスヘブンでは「マックスファクター」から助人が2人来て、どうにかダガボードを直してくれる。私もジューンも備品のチェック、修理、そしてパーティにと忙しい。



J-24のスターンを1フィート長くして出場した艇、彼らはクラスVIIで優勝した

第2レグはクロスヘブン——バラまでの460マイル。7月11日午後11時半スタート。25ノットの西風を受けて2ポイントリーフ、ジブもローラーリーフ。ファーストネットロックまでは、タックの繰り返し。修理したにもかかわらずラダーは上がってくるし、ダガボードもセンターボードも具合が悪く、思うように調整できない。ジブローラーリーフの装置も壊れてしまう……と、そんな相変わらずのトラブル続き。でも雨、波、風の中で有名なファーストネットロックをかかわした時は、やはりとても嬉しかった。“見たぞ、見たぞ、サイレンの音も聞いたぞ” ワッチオフだったけれど、サイレンが聞こえ始め、それが聞こえなくなるまで、私はずっとデッキに坐り込んでいた。脳裏にあの景色を刻み込むために。

12日の午後、久しぶりに晴れ。私のパースは雨漏りでビショビショだったので有難い。北西の風、15ノット、リーチングで快走。夕方6時にはアイルランド島をかわして、再びイギリス海域へ。13日朝より風が落ち始めてフルセール、午後には凧になり、私もジューンも空を見て雲を探すばかり。夜にはバラ諸島をラン

ドフォール、14日午前6時20分フィニッシュ。所要時間78時間。成績はクラスVで1位上がつて7位。先行艇有利に風が展開しているので、一度開いた差を縮めるのは難しい。

バラでのストップオーバーで、私は第3レグのコースのチェックを始めにした。助人が来て、色々と助けてくれデッキやジブのローラーリーフ装置は直ったけれど、他の重要なセンターボード、ダガボード、スピードメーター、VHFは私達の意志の通りには動いてくれない。そして両フロートにも何故か海水が入り込み、1日1回は水を汲み出さなければならない状況というふういろいろな心配事はあったけれど、とにかく第3レグスタート。

第3レグコースはバラからローウィックまでの420マイル。7月16日午前7時スタート。セールは2ポイントリーフにステイスル。バラヘッドまでの15マイルを、35ノットの風の中帆走る。岬をかかわすと波がグッと大きくなる。スターボードサイドのフロートを修理しているので重い。なおかつフロートにどこからか水が入ってくるのでバランスが悪いのに、この波の大きさ……。ジューンは、先年のキャブサイズした時と同じ波だという。私もキャブサイズは望んでいなかったの、もう少し波がおさまってからという事になりバラへ引き返す。戻って天気予報を聞くと、982mbの低気圧が近づいてゲイル警報が出ている。もちろん第2レグもゲイル警報が出たけれど今度はすごそう……。そして他のレース艇も出ようとしな。トリマランは波に弱い、モノハルなら行けるのに……と2人で言い合うけれども仕方がない。そしてそのゲイルの後には、凧が続くという極秘情報も入り、タイムリミットに間に合わなくなるかもしれないという事で、私達はリタイアを決めた。

その後で、多くの仲間達もやはり閉じ込められたので、バラで毎日パーティやクルージングを楽しみ、アイルオブマンまでの250マイルをジューンと〈マックスファクター〉号を廻航して、私のラウンドブリテンレースは終わりました。ダブルハンドで帆走った距離は約1000マイル、修理道具片手のトラブル続きの航海、しかし、当初心配していた言葉の問題は殆ど無く、チームワークも良く、自然に分担も決まり、第2レグからは冗談を言いあうまでになった。英国の今年の海象は何十年振りという悪いお天気だったそうで、毎日、雨、風（ある人は雪に降られたそうです）真冬の格好プラスオイルスキンだったのが少し残念。40フィートも、そんなに大きく感じませんでした。

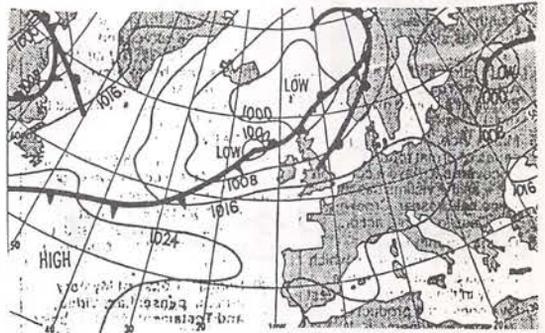
一番大事な事……トリマランのセイリングをたった3回ただけで、オフショアレースに出ってしまったけれど、彼女も私も、ほとんど同時に同様の判断をしていた。バランスを考えていけば、帆走らせる事の基本は同じだと思う。スピードの出ている時は爽快で、ヨーロッパでマルチハルの流行る理由の一つが、わかった

ような気がします。

レースについては、これから先、何度も出たくなりました。48時間のストップオーバーの楽しい事が第一、仲間が次々にフィニッシュし、バラバラにスタートする。たとえばバラでのフィニッシュでは、早々とスタートする85フィートの艇に手を振り、スタート時には、他の遅い30フィートのフィニッシュ艇に手を振りました。その光景は今の私の一番の思い出。また緯度が10度も変わるので、北極星の位置が変わり、太陽の沈む時間が変化し、水温が下がる……。そのうえ植物も変わり、動物も変わり（私はトドを見ました！）そういう自然の変化が私の心を捕えました。

今度行く時は……準備万端でがんばります。〈レースについての資料はNORC本部にあります。興味のある方、ぜひどうぞ！〉

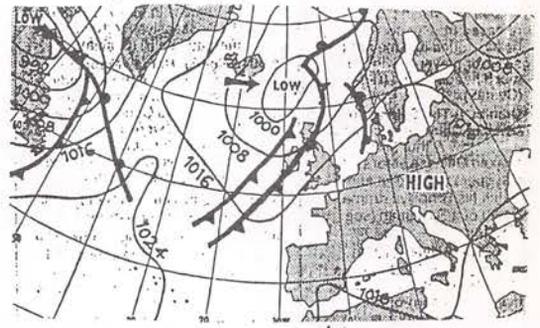
〔7月11日 12:00〕



雨と波、視界不良、25ノットの風の中でファストネットをみつめ続けた頃



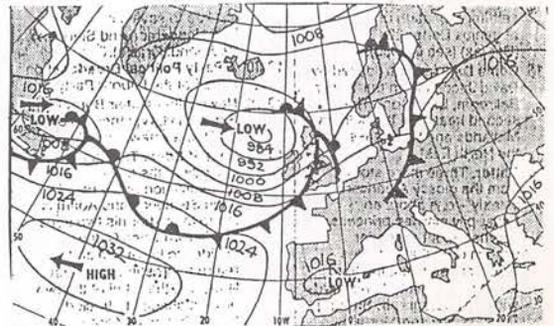
〔7月12日 12:00〕



アイルランドの緑の多さには納得するうっとりしい前線

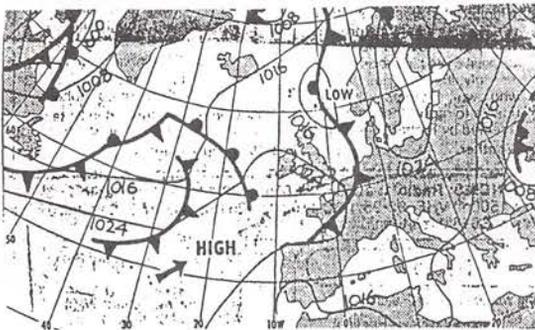


〔7月17日 12:00〕



私達がリタイヤを決めた直接原因の低気圧

〔7月6日 12:00〕



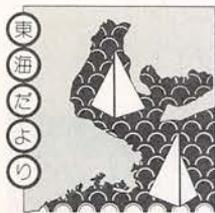
スタート時はおだやか



〔7月8日 12:00〕



やっと南西の風が吹き始めた



レースの報告

南勢町 30周年記念レース

総括委員長 都築勝利

今回初めて、行政とタイアップしての企画を行いました。企画の方法にはいろいろ苦労しましたが、地元ヴィーヴル・オーシャンクラブの協力を得て、無事終了することが出来ました。誌上をお借りして改めてお礼を申し上げます。回航から合同レース・オータムシリーズと、帰りの回航を入れますと約1ヵ月間のスケジュールでしたが、合同レースに63艇、シリーズレースに21艇それも関西からの参加もあり、賑やかなものとなりました。日程の中で3回のパーティを催し、夜遅くまで酒を酌み交わしている光景があちこちで見られました。コミュニケーションの場としては、最高の雰囲気であったと思います。体験乗船・花火等地元の人達との交流も行うことができ、南勢町町長である山本善昭氏もパーティに参加され、一緒に花火を楽しま

れました。今年一回で終わらせるのはもったいないという意見があり、また来年の課題として取り組もうということになりました。われわれとしてもこの機会をステップに、各地域でもこのような企画が行われることを希望します。

最後に、今回大変協力をいただいた国盛、初日それにサッポロビールを提供して頂いた南川さん。縁の下の力持ちのレースコミッティの方、パーティ担当の方がたに大変お世話になったことを報告して終わります。

五ヶ所湾の町民体験乗船

海事普及委員 長森 章

五ヶ所湾を囲む1町4ヶ村が合併し南勢町が誕生して、満30年を迎えました。その佳節を祝い健康とふれあいをテーマに、外洋帆走協会東海支部のヨットレースと試乗会が計画されました。

記念ヨットレースは、15日の各フリートからの集結レースに始まり、16日、21~23日と全5レースが行われました。体験乗船は当初、志摩ヨットハーバーより出航する予定でしたが、五ヶ所浦、宿浦、相賀浦、志摩ヨットハーバーの4ヶ所から乗船することになりました。

オータムシリーズ・成績表

クラス	セー ル No.	YACHT NAME	TYPE	T C F	第1レース				第2レース				第3レース				計			
					クラス		総 合		クラス		総 合		クラス		総 合		クラス		総 合	
					順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点
A	3240	LALA	VO45	.8491	DNF	1	DNF	1	5	4 $\frac{1}{2}$	15	10 $\frac{1}{2}$	7	1	18	4	7	6 $\frac{1}{2}$	18	15 $\frac{1}{2}$
	2558	VIND 7	DOU43	.8301	1	7 $\frac{1}{4}$	1	21 $\frac{1}{4}$	1	10 $\frac{3}{8}$	3	28 $\frac{1}{2}$	1	7 $\frac{1}{4}$	2	20	1	25 $\frac{3}{8}$	2	69 $\frac{3}{4}$
	2634	MARK	HOL41	.8114	3	5	5	17	3	7 $\frac{1}{2}$	7	22 $\frac{1}{2}$	2	6	3	19	2	18 $\frac{1}{2}$	5	58 $\frac{1}{2}$
	2410	CORSAIR	NAK37	.7892	DNC	0	DNC	0	6	3	16	9	3	5	9	13	5	8	15	22
	3022	NAGAFA	YOK32	.7406	DNS	1	DNS	1	4	6	8	21	4	4	10	12	4	11	11	34
	3121	MOMOTARO	NAK34	.7570	4	4	10	12	DNF	1 $\frac{1}{2}$	DNF	1 $\frac{1}{2}$	6	2	12	10	6	7 $\frac{1}{2}$	14	23 $\frac{1}{2}$
3336	TAC	YOK33	.7540	2	6	4	18	2	9	4	27	5	3	11	11	3	18	7	56	
B	210	QUARIDA 3	HIT31	.7364	9	6	13	9	8	10 $\frac{1}{2}$	12	15	7	8	13	9	8	24 $\frac{1}{2}$	12	33
	1190	HELIOS	PON10	.7269	DNF	1	DNF	1	DNF	1 $\frac{1}{2}$	DNF	1 $\frac{1}{2}$	DNC	0	DNC	0	14	2 $\frac{1}{2}$	21	2 $\frac{1}{2}$
	3037	MEGU 5	YOK31	.7322	10	5	14	8	DNF	1 $\frac{1}{2}$	DNF	1 $\frac{1}{2}$	10	5	16	6	11	11 $\frac{1}{2}$	17	15 $\frac{1}{2}$
	3142	LAPINE 3	NAK31	.7280	DNS	1	DNS	1	DNF	1 $\frac{1}{2}$	DNF	1 $\frac{1}{2}$	DNC	0	DNC	0	13	2 $\frac{1}{2}$	20	2 $\frac{1}{2}$
	3203	JUST 5	YOK31	.7322	7	8	11	11	7	12	11	16 $\frac{1}{2}$	8	7	14	8	7	27	10	35 $\frac{1}{2}$
	2765	OCEANID EX	NAK295	.7258	DNF	1	DNF	1	9	9	13	13 $\frac{1}{2}$	DNC	0	DNC	0	12	10	19	14 $\frac{1}{2}$
	3225	NARUMI 6	YOK31	.7354	3	12	6	16	3	18	5	25 $\frac{1}{2}$	4	11	6	16	3	41	6	57 $\frac{1}{2}$
	3512	CHOU CHUVA	TAK30	.7364	6	9	9	13	5	15	9	19 $\frac{1}{2}$	6	9	8	14	6	33	9	46 $\frac{1}{2}$
	3255	SUPER LUCY	YOK30	.7364	4	11	7	15	2	19 $\frac{1}{2}$	2	30	3	12	5	17	2	42 $\frac{1}{2}$	3	62
	3256	AYA	YOK31	.7333	8	7	12	10	DNF	1 $\frac{1}{2}$	DNF	1 $\frac{1}{2}$	9	6	15	7	10	14 $\frac{1}{2}$	16	18 $\frac{1}{2}$
	3344	WILL	YAM30R	.7364	1	14 $\frac{1}{4}$	2	20	4	16 $\frac{1}{2}$	6	24	5	10	7	15	4	40 $\frac{3}{4}$	4	59
	3398	CHEERFUL	YAM30R	.7385	5	10	8	14	6	13 $\frac{1}{2}$	10	18	2	13	4	18	5	36 $\frac{1}{2}$	8	50
	3439	RAFALE	YOK31N	.7375	11	4	15	7	10	7 $\frac{1}{2}$	14	12	11	4	17	5	9	15 $\frac{1}{2}$	13	24
	3448	Im SORRY 2	FAR30	.7269	2	13	3	19	1	21 $\frac{3}{8}$	1	31 $\frac{3}{8}$	1	14 $\frac{1}{4}$	1	21 $\frac{1}{4}$	1	48 $\frac{3}{8}$	1	71 $\frac{3}{8}$

〈コルセア〉の先導で〈丸五丸〉〈朝鳥〉〈コルセア〉〈桃太郎〉〈ラアファール〉は、五ヶ所湾の一番奥の五ヶ所浦に向いました。そして中津浜浦を迂回し、観光船の棧橋へ約15分で着きました。最初は20名ほどの人が集まっていたのですが、町役場の係の方が「90名ほどやが乗せてくれへんかな……」の言葉に、時計をながめてビックリ！ 午後のレーススタートの時間が気になってきました。

秋雨の中、湾内の奥の一部海面をジブのみ上げて機走する感じは、皆さんに少しでもヨットに乗ったというところを、味わっていただけたと思います。他の各艇に御願ひして、約1時間に3回の運艇となりました。乗艇者の中には母親に抱かれた赤ちゃんから、高齢者の方までとバラエティーにとんでいます。その中の会話を少し拾ってみると……。

小学生「ヨットって、風に吹かれて走るのやなー」
艇長「そうや、風に向かって45°くらいには走れるよ」
小学生「帆を上げてーなー」
艇長「……ごめん、時間が少ないので機走でカンベン」
小学生「父ちゃんの船の方が早いかなー」
艇長「…すみません」
老人「乗せて下さい」
艇長「どうぞ、皆さんたくさんいらして帆走できなくてすみません」
老人「ほや、危いでなー」
艇長「ヨットに詳しいんですね」
老人「息子がV・O・Cで働いていますから」
女性「神島から来ました。乗せて下さい」



パーティー風景

艇長「どうぞ、どうぞ女性は大歓迎です」
女性「前から乗りたかったのですが、機会がなくて」
艇長「神島の沖はときどき通りますから、どうぞ乗って下さい」

この後は、映画「潮騒」の5代目主演女優、堀ちえみの話題に発展していきました。

最後に、このようなふれあいの場を作って下さった南勢町の皆様に、厚くお礼を申し上げます。それから、広い海域を走り回り、パーティーを盛り上げて下さった委員の方がたに感謝します。

戸塚 宏 公判案内

11月14日(木) 25回 10時～15時

11月28日(木) 27回 10時～17時

12月23日(月) 28回 10時～17時

名古屋地方裁判所で検察側証人として、生徒が証言します。

南勢町30周年記念レース

中村孝

当初このレースを企画した時は、8月の夏休み盆休みを利用し家族を含めて、五ヶ所湾に呼び集めようと考えました。しかし地元の都合で8月はどうしても無理なため、毎年衣浦で行う安全フェスティバルを11月にずらして、9月の連休を利用し、2週間にわたり合同レースとオータムシリーズ、東海チャンピオンシップ、フリート対抗レースを開催することとなりました。

9月というと台風時期、集結レース時に台風が近づけば、とたんに参加艇数も減少しますが気にした台風もなく、まあまあ天候で集結レースが始まりました。当初は100艇頭打と考えられた記念レースも、参加申



東海支部長のあいさつ

込は約90艇、各フリートからそれぞれ五ヶ所湾へ向けてスタートしました。

風の少ないレースと思いきや、夜半すぎから風力は増して、フィニッシュラインの設定は10時としていたのに、9時前から続々とフィニッシュ、推定所要時間で各フリート別に表彰することとなりました。

15日夕方、合同レース艇長会議、出艇申告は予定がはずれて67艇。秋雨前線が、参加意識をつぶめてしまったようです。16日午後、いよいよ合同レースの始まりです。午前中なんとかあった風も、スタート近くになって落ちてしまいました。通常なら風待ちですが、そこはお祭りレース、1~2mの風でGoサイン、20分遅れのスタートになりました。

きれいに並んで、一艇のみリコールでスタートできましたが、風は1m以下と最悪のコンディション。トップ艇が上マークにたどりつく頃から吹きだし、なんとかレースのかっこうをつけてコースを短縮し、サイドマークフィニッシュを成立できました。

21日、7フリート21艇の参加を得て、シリーズレースの第1日が始まりました。この日も風は少なく、2時間の風待後ようやくスタート、各艇の意識過剰かゼネラルリコールを続けた後、各艇横一線にてきれいにスタートです。コース110°5マイルの長ちよう場。上マークへは、トップ艇が1時間で回航しましたが、徐々に風は落ちて途中でコース変更、短縮したもののタイムリミット19時20分一杯かかり、真暗になってしまいました。

22日は合同レース、シリーズレースの第2日目。風

は3~4m手頃、ウェザーマークを設置して大島手前までのスピinless。途中までは快調でしたが、やはり午後には風は落ちてシリーズレースはコース変更、短縮とコミッティー泣かせのレースが続きました。

23日は最終レース。どうなることかと思いましたが、この日はばかりは風も安定、予定時間どおりのスタート、フルコースで実施できました。スタートから〈ビンド7〉が飛びだし東海支部の名誉をかけたましたが、途中一時、風の落ちたことがひびき、わずかの差で関西の〈アイアムソーリー〉に負け、合同レース、シリーズレースとも関西にとられてしまいました。レース結果、主な成績は次のとおりです。

合同レース		シリーズレース	
優勝	アイアムソーリー 2	優勝	アイアムソーリー 2
準優勝	チアフル 5	準優勝	ビンド 7
第3位	ホーネット 2	第3位	スーパールーシー
ファーストホーム		ファーストホーム	
第1	スーパールーシー	第1	ビンド 7
第2	ビンド 7	第2	ビンド 7
クラスA優勝	タック	第3	ビンド 7
クラスB優勝	アイアムソーリー 2	クラスA優勝	ビンド 7
クラスC優勝	メルキコール 3	クラスB優勝	アイアムソーリー 2
クラスD優勝	ホーネット 2	フリート対抗	
クラスE優勝	サツキ	優勝	関西フリート
30周年30位特別賞	ウラナミ 6	準優勝	幡豆Aフリート
		第3位	五ヶ所フリート

☆ヨット・カレンダーの お知らせ☆



NORCでは昨年に引き続き、ヨットカレンダーを販売することになりました。つきましては身近な支部まで申込み下さい。お待ち申し上げております。

〈内容〉

全カラー7枚 写真は85年アドミラズ・カップ総合1位〈フェニックス〉～総合7位まで及び、支部連絡先と全国レース日程表が記載されております。

〈価格〉

会員価格 1200円 送料は別途実費を申し受けます。

限定 1000部 NORCのみのオリジナルカレンダーです。

〈申込み先〉

関東	(03) 504-1911~3
駿河湾	(0543) 52-1526 (今尾)
東海	(052) 971-5835 (山田)
近畿北陸	(075) 661-0325 (三井)
内海	(0792) 46-2836 (妹尾)
西内海	(082) 243-4111 (井岡)
玄海	(092) 731-1370又は804-5225 (光安)
沖縄	(0898) 39-2277 (桃原)
津軽海峡	(0138) 59-1234 (米山)
北海道	(011) 231-0015 (城丸)

以上10支部にて頒布いたしております。

ラフィンさんをたずねて

白崎謙太郎

梅雨のあいまのある日、今回の一連の作業である日本のヨット史を調べる仕事に、興味を示してくれている我が艇の仲間のS君と私は、首すじにふき出る汗をふきながら、横浜元街から外人墓地へ通ずる坂道を登っていた。眼下には江戸末期に作られた、外人居留地と運河の掘割りが見える。しかし現在は、その上にふたをするような高速道路が走っていて、往時をしのぶことはできない。

かつて、その流域には産業革命の時の英国の工業地帯もかくやと思わせるような、造船業を主とした工場が建ちならんでいて、その河口のグランド・ホテル附近には、40フィート、50フィートの大型キールヨットが舳われていた。そういった華やかな明治・大正時代の横浜のヨット界の中心人物であったT. M. ラフィン氏の末娘の方が、高齢ではあるがまだ横浜の山手にお住いであるとの情報をもとに、訪ねてみようということになったのだ。

外人墓地の正門にくると幾組かの若い二人づれや女学生達が、異国情緒にあふれた内部を柵ごしにのぞきこんでいた。この墓地内は、月のうちの何日かが一般に開放されているが、この日はその開放日ではなく、T. M. ラフィン氏の墓碑銘をたしかめることはできなかった。教えられてきた道順の「山手の十番」にはわれわれがめざすお宅は無く、ただそういった屋号の、大きなレストランのみが眼についた。同行二人は、とにかく該当する番地をさがしあてようということにな

り、フェリス女学院に通ずる道を、石川町近くに地図上の山手十番地を訪ねてた。

しかし、そこにあった邸宅の表札には日本名が書かれていた。もう日本にはおられないかもしれないが、その後の消息でもお聞き出来ればと思い、門柱のインターホンのボタンを押した。短いやりとりから得られたのは、そのお宅は七年前に越してこられ、それ以前に外国人が住んでいたとは聞いていたが、その後どこにいかれたのか、全く知らないとのことであった。

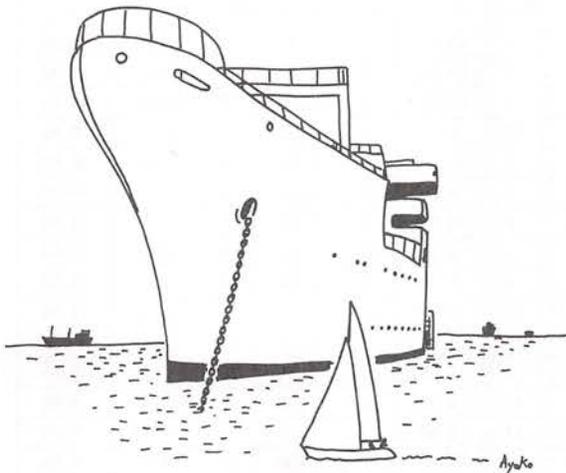
その後、石川町を経て中華街で苦いビールを流しこみ、実らなかった一日の彷徨をふり返り、無言ではあったが、私の胸中にはもうだめかもしれないという気持ちがよぎった。

あの初期の横浜にて外洋ヨットの数々を設計し、ヨットに適した繊細な洋式帆船の建造術を多くの日本人に教え、ヨット用セールの製帆術を、我が国最初のヨットセールメーカーである水野佐太郎に教え、長男のジョン・E・ラフィンを卓越したヨット乗り・Lクラスの設計者に育てたT・M・ラフィンの肉親から、そのゆかりの品やお話をうかがう機会は、永遠に逸してしまっただけではないかと気落ちしてしまった。

後日私は大儀見薫氏の同行を得て、横浜市民ハーバー近くにある、今日の横浜ヨットクラブ(YYC)に、コモドアの漆原一郎氏をお訪ねした。氏は芸名をケン田島と称せられ、名ディスクジョッキーとしても活躍されていることはご存知のかたも多いと思う。氏が古いロッカーから、四角の変色した一枚のメンバーカードをさがしだすまでに、かなりの時間がかかった。ミス・マリア・ラフィンとサインされたそのカードに書かれた住所は、われわれが探しもとめたのとは違っていた。

私はそのカードのコピーを家に持ち帰り、電話局でたずねT・M・ラフィンという名で登録されていることを知った。私は愕然とした。T・M・ラフィン氏は昭和六年に死んでいる。まるで幽霊にでも出合った気がしたが、おそろおそろ教えられたダイヤルをまわした。「もしもし、ラフィンさんですか。」

「ハロー・ハイ・ソウデス・アナタワ、ドナタデスカ?」と、受話器の向うから、年ばいのしかし、しっかりした上品な英語なまり?の声がとびこんで来た。



第7回・ジャパン・ ビッグボート・シリーズ

本文・関山 光二・小松 一憲
撮影・岡本 甫

今年で第7回目を迎えたジャパン・ビッグボート・シリーズは、昨年のヴィーヴルオーシャンクラブ（三重県五ヶ所湾）から場所を静岡県の下田に移して、9月14日～16日の三日間に開催されました。一昨年は関西、その前は関東と毎年のように開催地が変わるのは、その年の優勝艇が、翌年の開催地を決定する（原則としてその艇の所属海域）という約束に従って、運営されているためです。昨年の大会では、関西の〈ラ・レイナ〉と関東の〈織姫〉が接戦の末〈織姫〉が優勝しました。その結果、今年の大会は下田での開催となった訳です。

毎回のように開催地が変わるということは、運営サイドにとっては大変な負担です。しかし、出場艇からすれば、なんとか優勝して自分のホームポート近くに次の開催地を持って来れば、遠くまでの艇の回航などの負担が少なくなる。また地の利が生かしてレースの面でも有利になる訳で、各艇とも来年のことを考えて、一層張り切ることもなります。

四年前からこのレースは「楽しいレース」を基本コ

ンセプトに回を重ねてきましたが、今年もジャパンカップを控えていたこともあり、日程は、連休を利用しての三日間に集約しての開催としました。そのため時間の制約から、参加された方の中には多少、物足りなさを感じた方もいらしたかもしれませんが、風にも恵まれて、レースもパーティーもすべてスケジュール通りに、楽しく開催できたと思っています。それでは、簡単に三日間のレースを振り返ってみたいと思います。

第1レース ウェザーマーク—神子元島の20 マイルラウンドレース

9月14日、第1レースは北東の風20KTと絶好のコンディションで、熱戦の火ぶたが切られた。

コースはスタートして1.5マイルの距離にセットされたウェザーマークと、神子元島間を2周する20マイルラウンドマークレースであった。全艇NO.3にフラットナーを入れた、フルメインのセッティング。スタート時は正面から流れる向い潮、リミットマーク5°有利のスタートラインがセットされた。出走15艇はスタートライン全体に位置したが、下一点ジャストで〈雲柱〉がまず好スタートを切った。これを追うように岸へ思い切りつっ込むグループと、コース中間を走るべくタッキングを打つグループに別れたが、上マークを上位で回航したのは潮と風に味方された岸グループであった。この岸グループの中には、上マークアプローチの見通しをあやまり、オーバーセールした艇があった。

今回参加の15艇は〈ゼロ〉(FRE51)を除いてレーティング的にはほぼスクラッチで、この後の秒単位の競い合いを考えると手痛いミスであった。上マークを

'85 ジャパン・ビッグボート・シリーズ総合成績表

順位	セールNo.	艇名	オーナー	第1レース		第2レース		第3レース		総得点
				順位	得点	順位	得点	順位	得点	
1	3070	ZERO	津村重孝	1	15.25	1	22.88	1	15.25	53.38
2	2333	TOGO VIII	山田東吾	2	14.00	2	21.00	4	12.00	47.00
3	3335	織姫	古川保夫	4	12.00	4	18.00	2	14.00	44.00
4	2611	雲柱	佐々木研一	10	6.00	3	19.50	5	11.00	36.50
5	2300	LA REINA	藤井勇造	3	13.00	7	13.50	6	10.00	36.50
6	2800	SAKI VI	多湖康敬	7	9.00	5	16.50	8	8.00	33.50
7	3410	ZERO II	津村重幸	6	10.00	6	15.00	9	7.00	32.00
8	2535	ALOHA	桑本信幸	8	8.00	10	9.00	3	13.00	30.00
9	2455	MARGE	柴田邦敏	9	7.00	8	12.00	12	4.00	23.00
10	180	CONTESSA VIII	石原慎太郎	11	5.00	11	7.50	7	9.00	21.50
11	3233	SEE ADLER V	堀内滋彦	12	4.00	9	10.50	11	5.00	19.50
12	3220	からす	斜森保雄	5	11.00		-1.50	10	6.00	15.50
13	2299	BIG APPLE	松田栄夫	14	2.00	12	6.00	15	1.00	9.00
14	2000	月光 V	並木茂士	13	3.00		-1.50	13	3.00	4.50
15	1710	サンバード	(株)シーボニア		-1.00		-1.50	14	2.00	-0.50

先行して回航した〈コンテッサ〉等のマストトップ艇には、続くスピランのコースは少々厳しいものとなった。神子元からはスターボードタックの片のぼりでタックティクス不要のクローズホールドとなり、勝負は最初の神子元島までで決まった。〈雲柱〉はジブを破損し順位をおとしたが、ブローチングやスピンドウンのタイミング等が勝負のキーポイントになったようである。トップを取った〈ゼロ〉はスタートこそ出遅れたが、全体的にそつ無く走った〈トゴ〉にすら、修正で5分以上も差を付ける圧勝であった。

第2レース 神子元島—鯉島—神子元島—爪木崎—下田湾

第2レースの9月15日は、前日にも増して強い北東が吹きコンスタントに25KT、天気も曇りで時おり雨がパラつき、神子元島特有の悪い波というコンディションであった。スタート前からサバイバルなレースが予想されたが、メインセールのトラブルで〈月光〉、〈サンバード〉がリタイヤー、さらに〈カラス〉がスターボードサイドのスタンション全部をなぎ倒して途中リタイヤー、結局3艇が脱落したが、海況からすれば無難に走ったと言って良い。コースは0.6~0.7マイルのウェザーマーカー神子元島を経て石廊崎沖の鯉島、さらに神子元へもどって白浜沖ブイ—爪木崎を回り込んで下田湾内のフィニッシュという、40マイルコースで行なわれた。神子元から鯉島へのスピランで〈カラス〉は、パウに下しておいたジブが波をすくって流れ、その抵抗でスタンションを折ってしまった。

このコースでの各艇の苦闘が想像できようというものである。フリーのコースで「フラクショナルリグ」が前に出たが、最終的に順位は鯉島回航後のクローズホールドで決定した。このレースでも〈ゼロ〉の走りは特筆すべきものであった。スタート前からのメインセールトラブルで、NO.3のジブ1枚でスタートして行き、メインセールが修復できたのは神子元島手前であった。その後、後続艇の引き離しにかかり、フィニッシュで2位の〈トゴ〉を修正で14分も引き離してしまった。このシリーズの勝利を、第2レースまでで手にしてしまったと言って良い。

第3レース 爪木崎—白浜沖—神子元島—下田湾

第3レース、9月16日は12KT、北東の風、強い追い潮でスタートした。各艇、潮にのせながら、爪木崎を回わり込んで白浜沖ブイへ向いスピランになって神子元島、さらに片のぼりのクローズで下田湾内という、20マイルラウンド・マークコースであった。勝負所は爪木崎へのアプローチと、白浜沖ブイから神子元島へのスピランであった。潮は石廊から爪木方向へ流れ、これを横切るかたちで神子元へ向うのであるが、風が4~5m/secと落ちたこともあって、このコース



撮影・岡本 甫

の取り方が重要なポイントとなった。結局、ラムラインをじっとがまんした艇が前に出た。神子元を回って湾内にセットされたフィニッシュライン直前まで、クローズホールドのデッドヒートが展開された。修正で2位の〈織姫〉から3位〈アロハ〉、4位の〈トゴ〉までの差がわずか12秒であった。このレースでももちろんと言っては言い過ぎだが、〈ゼロ〉は後続の接戦に関係なくトップフィニッシュしてしまった。

以上の通り〈ゼロ〉の完全優勝という結果に終わったようですが、強風に終始したとはいえ、タクティクス以前の問題として〈ゼロ〉と他艇の圧倒的なボートスピードの差は、あきらかにレーティングの差を上回っていたと思われます。もう少し他艇も「走り」の研究をしないと(私自身も〈雲柱〉のクルーの一人としての反省を含めて!)国際レースでの上位入賞はおぼつかないという気がしました。

爪木崎—神子元島—石廊崎を結ぶ海域は関東の中でも何度か泣かされたこともある厳しいところです。複雑な潮流、数多い岩礁、そして激しい本船の往来……。

しかし今回実際にレースを行なってみて、そうした厳しい海象条件が、実に魅力的なレースエリアをつくりだしていることを実感しました。あまりに安全な停泊場所と十分な宿泊施設さらに温泉付きとあっては、アフターレースの楽しみも色々で下田の魅力を再発見したような気がしました。

来年も優勝艇〈ゼロ〉のオーナー津村氏から下田での開催を宣言されています。今年は何らかの理由で参加されなかったビックボートのオーナーの皆さまは来年の参加をお待ちしております。

最後に今回のレース開催にあたり色々協力をお願いしたシーボニア、下田ボートサービスをはじめとする多くの皆様に、誌面をお借りして心からお礼を申し上げます。



社団法人 日本海洋帆走協会

1. 日時 昭和60年10月9日 1420～1740
 2. 場所 熱海市和田浜南町10-1熱海後楽園ホテル
 3. 出席者 28名(内理事26名)
- 理事(出席14名)大儀見 薫, 清水栄太郎, 篠原 要, 武市 俊, 林 賢之輔, 塩川孝二, 林 政幸, 都築勝利, 市川 勇, 小林義彦, 秋山福夫, 三井祥功, 貴伝名一良
- (委任状12名)秋田博正, 石井正行, 今岡又彦, 名富英臣, 山崎達光, 横山 晃, 渡辺修治, 加藤蔵男, 松木 哲, 岩田行史, 福元征四郎, 城間祥行
- その他の出席者(2名)(財務委員長)児玉萬平(事務局局長)歌田道教

4. 議題

- 第一号議案; 昭和61年度事業計画案
 第二号議案; 昭和61年度収支予算案
 第三号議案; 新入会員の承認案
 第四号議案; 顧問委嘱基準案
 第五号議案; NORC ハンディキャップ・システム案
 第六号議案; 各支部, 各専門委員会より提案, 報告

5. 議事

1420清水専務理事の司会により開会, 出席理事が委任状を含め26名で, 全理事の過半数のため本理事会は成立することを確認し, 大儀見副会長が議長となり議事録署名人に武市俊, 林賢之輔の両理事を指名し, 議事に入った。

第一号議案について, 河村常務理事から資料により補助金による事業については, 日本船舶振興会の事業年度が4月に始まるため, 確定は2月となるがここでは現在申請中のものを説明し, 続いて一般事業については各専門委員会からの報告をまとめたものだが, レース・スケジュールが11月下旬に完成するのででき次第報告すること, 及びいずれの事業も内容は前年度なみであるが, 新しいものではハンディキャップ・システムの普及と事業がある旨説明した。

一部専門委員長からの, 補足説明及び若干の討論のうち, 計画案の一部字句の訂正を行い, 本議案を了承。

第二号議案について, 児玉財務委員長から資料により説明した。まず本年8月末現在における収支状況について, 会費, 事業関係の収入および管理費, 事業その他の支出ならびに補助金関係を説明し, 現在のところ収支バランスは良好な状況で, 正味財産も増加していると報告した。続いてこの状況と59年度実績ならびに物価の動向を考えて, 61年度予算編成方針をたて, これに各支部及び各専門委員会からの報告を取入れて予算案を編成したとし, 各項目の説明を行い総額1億1778万円余と本年度予算より微増となるが, 年末までに事業計画及び決算動向による見直しのため若干の調

整はあると説明した。

議案について収支の各項目および補助金関係について質疑応答および討論が活発に行われたのち, 全員異議なく本議案を原案どうり了承した。

第三号議案について, 清水専務理事から本年2月1日より8月末までの会員入会状況を説明し, 合計329名の新入会員の承認を諮り, 続いて関連事項として各支部ごとの会員の現在数と, 昨年末比増減状況を説明した。支部によって著しく増加しているものと, 著しく減少しているものがあるが, 全体としては51名増で3,082名となった。また, 会友艇は249隻と一昨年来横ばいだが, 会友艇更新をするのがほんの僅かで残念であると報告した。

議案について, 新入会員については全員異議なく承認した。会員, 会友艇の現状について種々討論され, 会員が減少している支部について, 減少の原因を探求して減少を食止めること。会友艇については, 各支部に名簿をまわして更新をすすめ, または制度の見直しその他の対策樹立を今後の課題とした。

関連して篠原通信委員長から, 本年8月1日付で小型艇へもVHF免許がおりることが電波管理局から通達され, これをうけてNORCも専用波2波を含む5波を申請するが, これはNORC会員でなければ免許されないで, これも会員増につながるのではないかと思うと報告した。

第四号議案について, 清水専務理事より数年来の懸案である基準制定の趣旨および, 従来提出した基準案よりかなり簡潔にしたものを提案するものであると説明し, 続いて河村常務理事により内容説明をした。

内容について種々意見が出され, 討論の結果, 内容を一部修正したうえ全員異議なく本議案を承認した。

第五号議案について, 議長から本件はかねて理事会が強く要望してきたものだが, 本日提案者の渡辺技術委員長欠席のため, 林計測委員長兼技術委員に説明してもらおうとして, 林氏からその内容および管理, 運用要領案を説明。

種々の質疑応答および討論が行われたのち, 理事会はこのハンディキャップ・システムを全国統一のものとして原案どうり認定すること, ならびに技術, 計測両委員会は速やかに説明会等をおこなって周知徹底をはかり, また帆走委員会および各支部はこれを積極的に運営, 実行されたいと決定した。第六号議案について, 秋山理事より新しいIYRUのアマチュア規定によれば, 個人に対する賞金, 賞品は300ドル即ち7万円が限度であり, レースを盛り上げるためとはいえ, NORCがこれを破るべきではないと提案し, 種々討論された結果スポンサーが運営費に金を出すのはいいが, NORCとしては今後この件はIYRUのルールの

精神と内容を堅持して対応することとした。

都築理事よりパールレースのコースを、沖回りと陸寄りの二手に分けるのかとの質疑について種々討論の結果、これは早急に検討したうえ年内に結論を出すことと了承した。

その他の提案、報告なく、以上をもって全議案を議了し、1740議長より閉会を宣し、第95回理事会を終了した。

上記議事録に誤りのないことを証明して記名捺印する。

昭和60年10月9日 議長 大儀見 薫
 署名人 武市 俊
 署名人 林 賢之輔

外帆規 第26号

顧問委嘱基準 昭和60年10月9日

定款第18条第2項目の規定に基づき、顧問の委嘱に関する基準を次のとおり定める。

1. 学識経験者とは、次の各号の一に該当する者とする。
 - (1) 外洋帆走事業に関係の深い海事、法律、行政、政治その他の部門について、学識、技術、経験の豊富である者。
 - (2) 永年に亘り、外洋帆走界の発展に多大に寄与し、または当協会の運営に功績が顕著である者。
2. 理事会の同意を得るための手続は、次のとおりとする。

(1) 会長自らが委嘱を希望する者については、事務局においてその経歴等を調査し、総務委員会において審議したうえ理事会に付議する。

(2) 会長以外の会員が推薦する場合は、当該会員は被推薦者の経歴および推薦理由を記した文書に、関係支部長の同意書を添えて総務委員長に提出し、総務委員会において審議したうえ理事会に付議する。

3. 顧問は名誉職とし、当協会の役員を兼ねることができない。

[付則] この基準は、理事会の議決を経なければ変更することができない。 以上

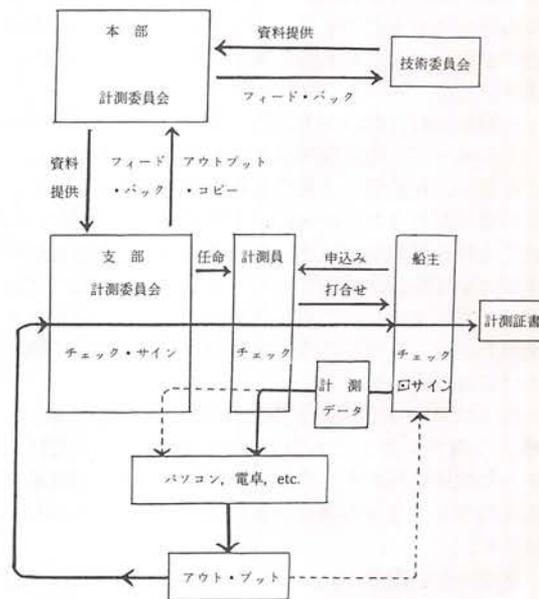
簡易レーティングによる計測、管理・運用要領(案)

簡易ハンディキャップ・システム(オフショア-9月15日号P12および10月15日号P21参照)が理事会から認定されたことを受けて、計測委員会では計測および管理、運用要領(案)をつくりました。(別表)

1. 各支部(計測委員会)内で閉回路を完成し、計測に関する諸手続事務、証書発行等のすべてを掌握し管理する。
2. 計測員は、各地クラブ等に属するアマチュア-のボランティアをもって構成し、必要があれば半日-一日の講習を受ける。

3. 計測料は、支部ごとになるべく安く定め、本部への納入金は不要とする。

4. 運用については、簡易レーティングを用いてレースを行うクラブ、フリート、支部、帆走委員会等に一任する。 以上



(1) 昭和60年8月31日現在 会員の現状

支部別	特別会員	正会員	準会員	合計	前年末比
関東	343	1,225	18	1,586	+89
駿河湾	46	147	0	193	+2
東海	86	307	6	399	-8
近畿北陸	35	136	2	173	-16
内海	119	308	2	429	+30
西内海	45	93	0	138	-13
玄海	33	62	0	95	-47
沖縄	7	11	0	18	+2
津軽	2	6	0	8	+7
北海道	8	25	2	35	+9
無所属	0	8	0	8	-4
合計	724	2,328	30	3,082	合計
前年末比	-16	+57	+10		+51

(2) 各年度末 会友・会友艇の数(60年は8月末現在)

年度	(54)	(55)	(56)	(57)	(58)	(59)	(60)
入会	97	151	80	80	55	69	65
退会	0	0	0	74	118	75	96
特別へ	0	4	4	1	9	1	5
更新	0	0	0	23	21	9	15
年度末	97	244	320	323	251	244	249

気象一口メモ

寒気と突風

株式会社海洋気象情報
池田 徹

11月も中旬に入ると、季節は秋から冬へと移り変わろうとしています。大陸方面から冬のはしりの強い寒気が南下し、木枯しを吹かせるのもこの頃からです。春から秋にかけての強風は、台風や発達した低気圧に伴うものがほとんどですが、これからの季節は、日本付近に低気圧がなくとも強い風が吹き荒れることがあります。

一昨年の11月26日夕方、江ノ島を出港したばかりの〈トルネード〉号は突然吹き出した強風と高波によって転覆し、16時間余り時化の海の中を漂流しました。この事故が起きた前後の日の天気図(1図)を見ると、西に大陸の優勢な高気圧、東には低気圧と西高東低の冬型の気圧配置が続いており、どの日の天気図もほぼ同じに見えます。ところが突風を伴った強い風が吹き荒れたのは、3日間のうち26日の夕方から27日の朝にかけてだけでした。

図2はこの3日間の上空、約3000 mの気圧の谷と寒気の南下を表したものです。25日中国東北区にあった気圧の谷がちょうどこの事故が起きた頃関東付近を通過し、北から寒気が流れ込んできたことがわかります。

冬型の気圧配置が続いているとき、上層の気圧の谷が近づくと風が弱まり、比較のおだやかな天気、いわゆる小春日和になりますが、気圧の谷が抜けると、急に冷たい季節風が強く吹き出します。海上では、突風を伴った強風によって時化の荒れ模様となり、天候が一変する例はよくあります。この日、神奈川県下に強風波浪注意報が発表されたのは17時40分。16時頃出港した際にはまだ天候はおだやかで、風や波についての注意報は出されていませんでした。一見不意を突か

れた事故ですが、もし高層天気図を手に入れることができていたら、接近中の気圧の谷に気づき、天候の急変を予め予測して事故が避けられたかも知れません。しかし、地上天気図だけでも注意して見ると、結構役に立ちます。たとえば、等圧線の混んでいる所や強い風の吹いている所が、西が東へ移ってきていないかどうかに着目することです。それはこの様な所に、上層の気圧の谷があることが多いからです。また富士山の気温や風に注目することも大切で、図3を見ても富士山の気温がぐっと下った頃(上層の気圧の谷の通過直後)から、強い風が吹きはじめていることがわかります。冬型の時は風が強いのが普通で、おだやかな時は気圧の谷が近づいていると、考えた方がいいでしょう。

ところで海水はさめにくく、陸地に比べると冬でも暖かいものです。このため上空へ寒気が流れ込むと対流が盛んになり、上空を吹く強風と巻き混ぜられ、海上でも強い風が吹き突風を伴うことがしばしばです。

われわれは、今生活している地上付近にだけ注目しがちですが、実際空気は高い空まで続いており、雨を降らす雲も上空で作られたものです。気象の知識が一般の人にもだいぶ普及し、テレビでは気象衛星ひまわりからの、雲写真やアメダスなどの情報も放送される

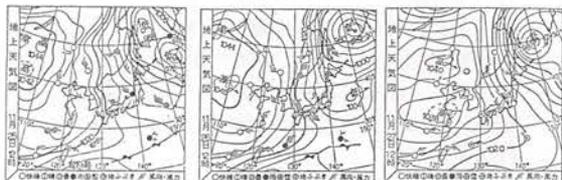


図1 1983年11月25~27日の地上天気図

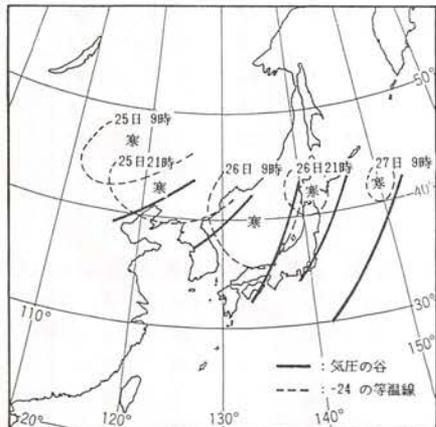


図2 700 mbの気圧の谷の動きと寒気の南下

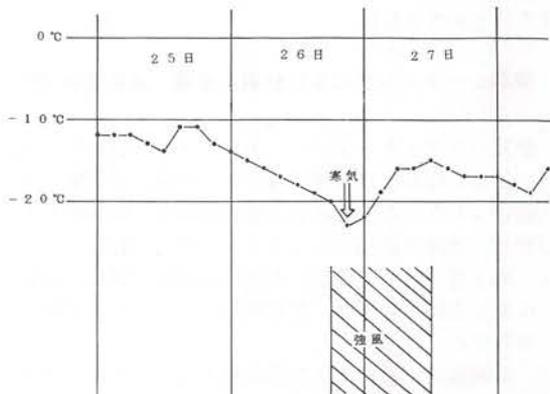


図3 富士山の気温の変化と強風

時代になりました。外洋を航行する船舶には気象ファックスが載せられており、地上天気図も高層天気図も入手して、航海の安全に役立っています。ところがこれだけ気象情報が多くなった今日でも、高層天気図は残念ながら一般にはまだなじまれてなく、手に入りにくいのが現実です。目で見ておもしろいテレビの天気予報とは別に、海の安全に重要な気象情報が、簡単に手に入るようにする必要があります。

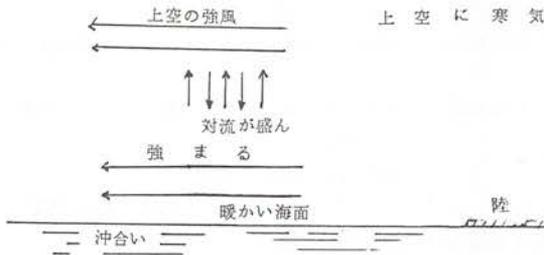


図4 上空の寒気と海上風

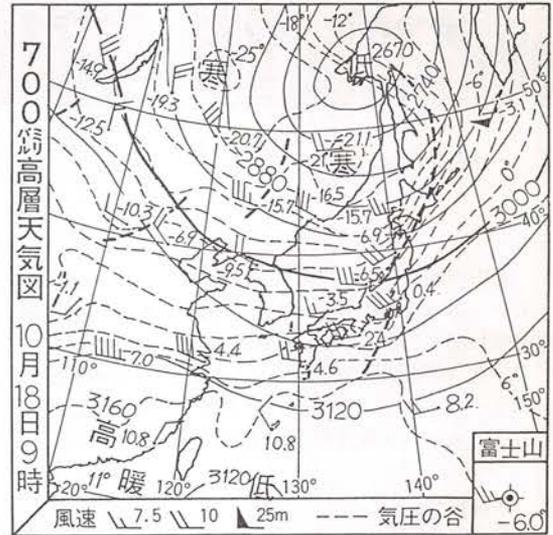
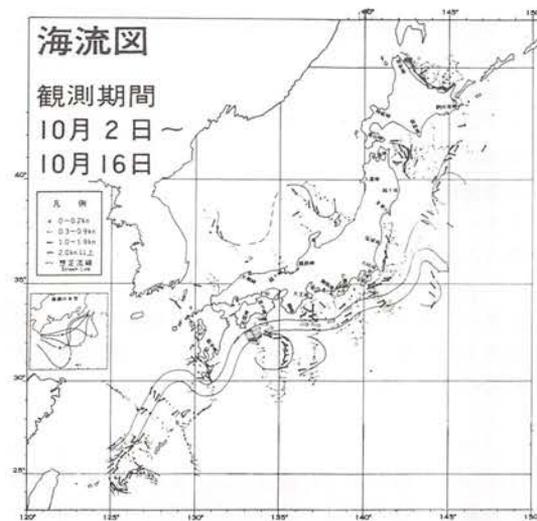


図5 日刊紙に掲載されている700ミリバール高層天気図(約3000 m上空)

海洋速報

海上保安庁

黒潮流域：黒潮は前号に比べ、屋久島沖で南偏し、足摺岬・室戸岬では接岸している。なお、大隅海峡には1.5 kn程度の流れがみられる。室戸岬から御前埼沖までは、ほぼ東へ流れた後、三宅島付近を通り、北緯34.5°N、142°E付近から北東に向い36.5°N、143.5°E付近から南東へ向っている。



親潮流域：親潮第一分枝(100 m層5℃)は、襟裳岬南方70海里付近まで張り出している。なお、鮎ヶ埼東方約30海里にはその先端部と思われる冷水(100 m層6℃)がある。また、鮎ヶ埼東方120海里付近には前号に引続き暖水塊(100 m層15℃)が存在する。

津軽暖流域：津軽暖流の東への張り出しは、前号とほぼ同じである。

対馬暖流域：対馬暖流は、鬱陵島付近から隠岐諸島北方へ流れた後、大きく蛇行し大和堆付近へ向っている模様。また、大和堆北方から佐渡島に向って南下した後蛇行北上する流れがある。

若狭湾北方100海里付近には、暖水域(100 m層10℃)があり、佐渡島北西50海里付近には冷水塊(100 m層4℃)がある。

黒潮本流		観測期間 (10月2日~10月16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	W	100	NNE/2.5	27
奄美大島	WNW	110	NNE/1.5	27
屋久島	W	80	-/-	27
種子島	S	50	E/1	27
都井岬	SE	50	-/-	27
足摺岬	S	25	ENE/2.5	27
室戸岬	S	30	E/2.5	27
潮岬	S	30	-/-	27
大王崎	S	80	E/3	27
御前崎	S	90	ENE/2.5	27
石廊崎	S	70	NE/2	26
八丈島	-	-	-/-	-
三宅島	付近	0	-/-	26
野島崎	S	50	-/-	26
犬吠崎	SSE	90	E/2.5	26
塩屋崎	ESE	120	-/-	25

第2回ジャパン—グアム・ヨットレースのご案内

I 一般規定

1. 適用規則

本レースは NORC 外洋レース規則1985. IYRU 競技規則1985~1988. IOR MARK 3 及び 3 A. ORC 及び NORC 特別判定カテゴリー1. NORC 設備規定カテゴリーA. ジャパン—グアム特別規定。海上衝突予防法。本レース帆走指示の規定に従い行う。

2. 参加資格

IOR MARK 3 または 3 A. JOR. 及び本レース委員会がみとめたレーティングを所有し、ORC特別規定1985カテゴリー1以上、NORC 設備規定カテゴリーA 及びジャパン—グアム特別規定、以上の安全検査に合格している水線長、7メートル以上の艇とする。

3. 責任の所在

(1)艇及び乗員の安全の確保はオーナーの避けられない責任であり、オーナーは所有艇を最良の状態、かつ、十分な耐航性を有するように保持し、荒天の海にも適した、経験十分なクルーを乗組ませるように全力をつくさねばならない。オーナーは艇体、スパー、リギン、セール及びすべての備品を確実に整備し、安全備品が適正に維持格納され、それらの使用法と置き場所を乗組員に熟知させておかねばならない。

(2)レース艇が、スタートするか否か、又レースを続行するか否か、これらはすべて各艇の責任においてのみ決定される。

4. ハンディキャップ

本レースにおいては、修正時間システムは T. M. F 方式とし、次の公式から算出される。

所有時間×T.M.F=修正時間

$$T.M.F = \frac{K\sqrt{R}}{1+q\sqrt{R}} \left(\begin{array}{l} K=0.25873 \\ q=0.0567 \end{array} \right) \text{とする}$$

5. 無線通信

無線による通信は、電波法に規定されている遭難通信、緊急通信、安全通信並びに無線通信実施要領に規定されている通信以外の無線通信は禁止する。

6. レース委員会

レース委員会は、本レースを準備し、かつ運営し、かつ審判する。

委員長 大儀見薫 Tel. 自宅 0463-72-3116

所在 日本標準時 (J. S. T による)

12月28日(土) 1230までは NORC 本部

Tel. 03-504-1911

12月28日(土) 1230~12月29日(日)0900

12月29日(日) 0900~12月30日(月)1200

12月30日(金) 1200 0900~1700は 1700~0900は

↓

1月6日(月) 0900 PORT AUTHORITY OF GUAM

Tel. 447-9931 (英語)

なお、レースコミッティは、1月10日(金)9:30 (JST)

より東京 NORC 本部に移動することがある。

II 帆走規定

1. スタート 12月29日(日) 11:00

2. コース 神奈川県横須賀市横須賀新港沖よりグアム島アブラハーバー内まで(1400漙)。

3. スタートライン 横須賀新港沖に錨泊する、大エンサインを掲げた本部船と黄色のブイとの見通し線とする。ただし本部船を右舷に見てスタートするものとする。

4. 予告信号・準備信号・スタート信号及びスタート方法

(1)予告信号

スタート10分前にはクラブ旗が掲げられ、号笛短音1声が鳴らされる。

(2)準備信号

スタート5分前にはP旗が掲げられ、号笛短音1声が鳴らされる。

(3)スタート信号

スタート時には、クラブ旗及びP旗が降ろされ、号笛短音1声が鳴らされる。但しスタート時間はラジオの時報にはよらない。

5. リコール

(1)リコール艇があった場合には、本部船より号笛短音が連続して鳴らされ、マストに第3代表旗が掲げら

れる。

リコール艇は NORC 外洋レース規則第10条第1項により再スタートすること。

(2)ゼネラル・リコールは行わない。

(3)リコール艇は、スタートラインまたはその延長線の正しい側に完全に復帰した上、正しく再スタートしなかった場合には、失格またはタイム・ペナルティーを課せられる。

6. フィニッシュライン

グアム島アプラハーバー内にある入港標識ブイの見通し線とし、本部船を左舷に見てフィニッシュするものとする。

夜間は、本部船には赤灯2個を縦に掲げる。

7. 夜間フィニッシュの予告

夜間フィニッシュする場合には、約10分前に発光信号A符連送(---)でフィニッシュの予告をすること。

尚、フィニッシュ時には自己のセールナンバーを照射すること。

8. タイム・リミット

タイム・リミットは設けない。但し、1月9日(木)1700(JST)を過ぎてフィニッシュする艇は、自艇でフィニッシュ時刻を確認し、航跡図に記入の上、レース委員会に報告すること。

9. 航跡図への記入

毎日の正午位置並びにフィニッシュ時刻(JST)。

10. 無線による位置報告

無線通信実施要領により、三崎ヨット局、またはグアム島 KUF810局へ毎日の0000、1200(JST)の位置を報告しなければならない。

上記の報告をおこなわなかった場合には、その旨レース報告書に記入の上、レース委員会に報告すること。

但し、故意に上記の報告を怠った場合または、虚偽の報告をおこなった場合にはタイム・ペナルティーを課すことがある。

11. レース艇の義務

(1)出艇申し、スタートしない艇は、直ちにレース委員会に連絡しなければならない。

(2)レースを棄権した艇は、速やかに、レース委員会に連絡しなければならない。電話または無線によるときは、必ず艇の責任者が行き、第三者に伝言を託してはならない。

(3)艇長は、レース報告書及び、航跡図に必要事項を記入し、署名の上、フィニッシュ後2時間以内にレー

ス委員会に提出すること。但し、棄権艇は、帰港後署名の上、速やかにレース委員会に提出すること。

12. 抗議

抗議のある艇は、所定の抗議書に抗議料10,000円を添えて、フィニッシュ後2時間以内にレース委員会へ提出すること。

◆追記

10月号で表彰式が昭和61年1月19日となっておりますが、これは1月9日(木)のあやまりですので訂正させていただきます。

現在(10/25)参加申込みは次の通りです。

〈風見鶏〉(TAK43), 〈裸々〉(VAN45), 〈ノミ〉(DOU42), 〈ミスターモラン〉(YOK32), 〈摩利支天〉(N/M5), 〈ズー〉(PAI10), 〈サンバードV〉(S&S54)です。このほか考慮中が〈月光V〉(FRE41), 〈ジュール〉(林42), 〈かげろう〉(TAK33), 〈スピットファイア〉(NAK295), 〈ビンド7〉(DOU43)等があり、もう少しふえそうな見通しです。

申込み締切は昭和60年12月16日(月)です皆様方の振っての参加をお待ち申し上げます。

主催 社団法人 日本外洋帆走協会
 現地協力 マリアナス・ヨットクラブ
 協賛 コンチネンタル・マイクロネシア航空株式会社 WALK 横須賀
 後援 神奈川県 横須賀市 グアム政府観光局
 協力 株式会社シーボニア キャッスルアンドクック株式会社 株式会社 西友
 タイトル コンチネンタル/WALK 横須賀杯 ジャパン・グアム・ヨットレース

'85-86 グアムレースクルー募集

今年12月29日~1月9日に行われる、グアムレース出場艇のクルーを募集しております。御希望の方は下記の項目を記入のうえNORCまで郵送して下さい。

〈記入事項〉

1. 氏名 2. 住所 3. 連絡先 4. 会員番号
 5. 乗艇可能な日数 6. 生年月日 7. 現在乗船中の船名 8. 乗船年数 以上、できるだけ早い方が良いでしょう。締切は12月末。

〈連絡先〉 NORC ☎03-504-1911~3

〒105 港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル4F

ジャパン〜グアム・ヨットレース特別規定

レース参加艇は下記規定により拘束される

1. 標 識

レース艇は、スタート10分前よりスタート後2時間、及びフィニッシュ約3時間前よりフィニッシュするまで所定のレース旗の下に国際信号のC旗を連掲すること。但し、その位置はC旗の下端がデッキから1.5 m 以上になるようにすること。

2. 設備・備品

炊事用ストーブの燃料はケロシンを使用することが望ましいが、プロパンを使用する場合にはキャビン内にガスがもれないような場所にタンクを設置し、配置、管材質には十分注意しなければならない。キャビンから手のよくとどく配管個所にコックを設け、かつ、プロパンストーブ使用后、その都度止栓する旨標示した銘板を乗組員に良くわかるような位置に取付けること。

3. 清水タンク

固定タンク1個に当該艇の総使用量の2/3以上の清水を入れてはならない。

清水搭載量は乗組員1人1日2 l以上13日分以上とする。

(例：6人×2 l×13日分=156 l以上)

4. 消火設備

1) ガソリン・エンジンを使用する艇は、その設置場所に所意し、そのドレンがビルジに流れないようにドリップパンを設け、かつ、防爆装置を設置しなければならない。

2) ガソリン・エンジンを使用する艇(駆動用または発電用)は消火器の消火材噴出口を直接エンジンボックスに達するように配管し、かつ、安全な場所より作動できるようにしなければならない。消火材はドライケミカルまたはCO₂ガス方式を利用し、その容量は

DC=3.5 kg 以上 CO₂=3.2 kg 以上とする。

5. 燃料タンク

ORC 特別規定8.9に従ったタンクをもつこと。また燃料の搭載量は(L×2.0) l (L=IOR 334によるft) 以上とする。但し、ガソリン・エンジンはこの1.5倍とする。

6. 予備バッテリー

無線通信実施要項の4項に従いバッテリーの予備を搭載すること。

7. プロペラ遊転防止装置

プロペラ・シャフトには遊転防止装置をつけなければならない。但し、その装置は緊急非常事態が発生した場合には、速かにエンジンを始動し、プロペラ軸を回転させることができるものでなければならない。

ニッサン7th J/24 クラス・ワールド・チャンピオンシップ

セールNo.	艇名	オーナー氏名	支部
1	2668	侍日本	田沼英明 関東
2	2866	CRIMSON J	竹川節男 関東
3	2697	アポロニア	福元征四郎 九州
4	3825	エンタープライズ	辻村安太郎 関西
5	3565	レテイシア	島岡孝 関東
6	3794	スーパーキッド	飯田武之 関東
7	3555	ブルー・ノート	伊藤静美 東海
8	2891	ロプスターII	村瀬治美 東海
9	3569	ライトニングバロン	塩川孝二 東海
10	4051	なじや	伊藤春義 東海
11	2456	ホクランII	井上幸三 関東
12	3814	ブーメラン	加藤強 東海
13	2687	まほろば	米谷方利 中四国
14	3806	シベール5	三船和鳥 九州
15	3795	ブロンコ	小崎篤志 関西
16	2680	ウインドクエスト	市川徹 関東

COUNTRIES	SKIPPERS NAME	SAIL NO.	A
AUSTRALIA	Richard Hayes	KA12	10/16
	Andrew York		9/26
	Graeme Thorburn	KA85	9/30
	Bob Ross	KA111	9/30
	Alex Nemeth	KA88	9/25
BRAZIL	Marcos Soares	BL990	
	Geraldo Low Beer	BL735	10/2
	Luiz Lebreiro	BL678	
	Paolo Pirani	BL632	10/2
CANADA	Andy Roy	KC3913 G3181	10/18
ITALY	Francesco de Angelis	I98	
	Leonetti di Santojanni Giuseppe	I121	
PERU	Enrique Conterno	PU3945	
	Alberto D'angelo	PU11001	
SWEDEN	Johan Kindeborg	S41	9/30
U. K	Edward Warden-Owen	K4088Y	
	N. P. F. Whipp	K4043Y	9/28
U. S. A.	Ken Read	US96	8/26
	JAY Lutz		
	Mark Hillman		9/30
	Kevin & Lance Mahane	US3379	9/30
	Morgan Reeser		9/20
	Jim Brady	US3956	9/27
	Wiley Wakeman		
	Al and Dave Constants	US3775	9/17
	Gunther Buerman		
	Art Dufresne		10/1
	Davs Curtis	US2579	9/24
	Ed Baird	US1985	9/25
	Bob Johnstone		
	Bruce Golison		
	Chuck		
John Millican			
計			

11月17日から愛知県の三河湾にて、待望の“第7回 J/24クラス・ワールド・チャンピオンシップ”が行なわれる。主な参加国は、日本、アメリカ、オーストラリア以下10ヶ国です。

左の表が、そのエントリーリストで、上段が国内エントリーで、下段が海外からのエントリーで、文字通りの国際試合として、白熱したレース展開が予想されます。

1. 大会日程

2. 場所

日産マリーナ東海、愛知県(レース海面、三河湾)

11月15日(金) 計測・登録

16日(土) 同上

17日(日) プラクティスレース

開会式 P.M 5:00~

18日(月) レース1, オリムピックコース

11:30スタート

19日(火) レース2, オリムピックコース

11:30スタート

20日(水) レース3, ディスタンス 9:00スタート ウェルカムパーティー

21日(木) レイデー

22日(金) レース4, オリムピックコース

11:30スタート

23日(土) レース5, オリムピックコース

11:30スタート

24日(日) レース6, オリムピックコース

11:30スタート 表彰式

(但し、天候によりレースの日程が変更されることがあります)

3. 規模

参加国、約10ヶ国 50~60艇。

4. 主催 後援 協賛

主催 日本J/24クラス協会

後援 (社)日本外洋帆走協会(財)・日本ヨット協会

協賛 日産自動車(株)他

OFFSHORE 第129号 昭和60年11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

そろそろ、マイペースが似合うころ。



海と遊ぶ、レクリエーショナル・クルーザー。
誕生、YAMAHA-28^{WOODY SALOON}
^{LIGHT SALOON}

WOODY SALOON

レーシングよりも、のんびりクルージングを、Y-28WOODY SALOONは、この新しいコンセプトのもとに、より快適な居住性が追求されたレクリエーショナル・クルーザーです。コンベンショナルな形状のドッグハウスにより、30フィートクラスに匹敵するヘッドクリアランス。キャビンを始め、ギャレー、シャワールーム、トイレームまで、ゆとりの広さを確保しました。チーク張りのコックピットも、この艇の格調を高めています。また、20mmの独立発泡材をハルとデッキの内側に用い、熱抵抗が約3倍(当社従来艇比)に。デッキを通して船内に伝わる熱量を約30%に低減しました。さらにソーラーベンチレーター採用で、係留中も船内には常に新鮮な外気が。クルージング時も電動ベンチレーター、オープンポートライトにより船内を快適に保ちます。

加えて、ジブフーラー、セルフテリングウインチなど、イーゼーセイリングのためのシステムを標準装備。少ないクルーでも十分な操船が可能です。ヤマハの新技术がおしみなく注がれたY-28WOODY SALOON。大海原をゆったり旅する、そんなマイペースが似合う28フィートです。



LIGHT SALOON

白をデザイン基調とした、ゆとりの広さの明るいキャビン。Y-28LIGHT SALOONも、同時に新登場しました。

新登場

YAMAHA-28
WOODY SALOON・LIGHT SALOON

主要諸元 ●全長8.55m ●水線長7.10m ●全幅2.98m ●吃水1.80m ●船体重量2,775kg(2,745kg) ●完成重量2,900kg(2,870kg) ●バラスト重量1,000kg ●全セール面積32.6㎡ ●バース数5 ●呼称最大馬力18ps ●連続最大馬力16ps ●定員12名(平水) ●航行区域 沿海 <>内はY-28LIGHT SALOONの数値です。

▶ヤマハ・インフォメーション

- マリンライフ
- 自然満喫、海遊生活。'86ヤマハポート・ヨット予約セール実施中!
 - ポート免許管理システムのご案内。あなたの免許は大丈夫? コンピューターによる海技免許の引き換え、更新案内を行ないます。あなたの免許を「うっかり失効」から守ります。
 - ヤマハポート冬期点検受付中。あなたの艇の整備はゆき届いていますか。ポートは手入れが肝心です。いま、ヤマハでは冬期点検を受付中。快適なマリンライフをおくるため、ぜひご利用ください。

◎詳しくは、お近くのヤマハポート
取扱い店にご相談ください。

YAMAHA

資料ご希望の方は 〒438 静岡県磐田市新貝2500
ヤマハ発動機株式会社 宣伝課OS係 TEL.05383(2)1111

海の安全一みんなの願い
ライフジャケットを必ず着用しよう。
天気予報を確認しよう。