

Offshore 12 1985

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.130/300円

昭和60年12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



初島・大島を背にスタートする
ジャパンカップの各艇
撮影：佐藤勝海

日本船舶振興会補助事業

ミキモト ジャパンカップ シリーズ 1985

レース委員長 宮坂 敬三

写真／佐藤勝海

はじめに

昨年に続いて株式会社ミキモトの後援をいただいた MIKIMOTO JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1985が熱海をベースとして展開されました。10月3日のインスペクションに始まり、13日の表彰式に至るまで全11日間の一大イベントでありましたが、地元の静岡県、熱海市、商工会議所をはじめとする関係各位の絶大なるバックアップに支えられ、無事全日程を終了出来たことを深く感謝します。三年前に“全日本”と

いう形態で始まったこのシリーズも昨年から株式会社ミキモトの後援を得て一段と内容も充実し、今年からはその名も“JAPAN CUP”と改め、海外にも参加を呼びかける方向付けを整えました。

歴史のある他のレースに比べればまだ誕生したばかりのヨチヨチ歩きの段階かも知れませんが、日本のオフショアヨットを考える時、このシリーズの成長に期待する所が大であると信じてやみません。全国のヨットがこのシリーズに照準を合わせて鍛練し、一年間の総決算として参加して来れる様な位置付けに早くしたいものです。また、海外進出をねらう艇にとっても、良き土俵としての評価が得られるよう、名実共に充実させていきたいものです。運営サイドとしてはすでに来年に向け静かに準備が始まっています。各艇からの心あるアンケートの回答を検討し始めました。また、今年からは各支部にも協力を呼びかけスタッフを充実させることが出来ましたが、その協力していただいた全員にも運営サイドとしてのアンケートを依頼し

シルフィデス



分析に入っています。

レースは、吹くだけ吹いた昨年に比べ、今年は無風から強風まで、また東の風、西の風とバラエティーに富んだ風向により、参加艇にとってはその実力を充分に発揮するチャンスに恵まれた結果となりました。しかし、残念なことに関東以外の支部からの参加が予想より少なく、全国ネットでの実力を競うには、顔ぶれにいまひとつという感が残りました。近い将来、参加希望が多くなった時には各支部で予戦を行ない、選ばれた艇による JAPAN CUP SERIES が行われるものと期待しています。

シリーズを通して見て、昨年の雪辱を果たそうとする〈TOGOⅧ〉の意気込みはすさまじく、その意欲において他を圧していました。一方、昨年の覇者〈ZERO〉もその実力において、昨年をはるかに上回るものを貯えており、両艇の一騎打ち、昨年のリターンマッチ・シリーズとなるであろうことは大方の見方でありました。はたして、両者の力は伯仲し、優勝艇が2艇という結果に終り、両雄の決着を見ることは出来ませんでした。参加艇全体を色々な角度から分析してみると昨年より格段にレベルアップして来たことが分かります。

レース結果については『offshore』の11月号を参照していただくこととし、以下に各レースの概要を報告します。

第1レース (オリンピック) 10月5日

台風20号に対する不安もややうすれ、本シリーズ第1日目の受付は06:00より、商工会議所2階の本部で行われた。昨年に続いて、おなじみになった本部である。シリーズ初日とあって各艇も緊張しているせいか、遅刻する者もなく、予定通り29艇の出艇申告を受理した。昨年は各レース共、受付に遅れる艇が多くて本部艇が出港出来ず、運営上ディスタースされたことが多かった。『タイム・カードでも設置したらどうか』との意見もあったが、会社でもあるまいと取りやめることにした。

小雨のバラついている中を海岸に行って見た。微かなEの風、今日のレースがどうなるのか、多少の不安を感じながら、帆走指示書で公約している通り06:30迄に本日のスタート海面を網代港沖とする通告を公式掲示板に掲げた。

スタッフ合計9名で本部艇(FUJIⅢ)は8:00にハーバーを出港した。三年続けての大任である。気が引き締まる思いがする。他のマークボートも引き続き出港。レース艇も、相次いで中やいとき、ふだん静かな熱海港沖がたちまち熱気に満ちて来た。

AP旗(スタート延期信号)は安易に使用しないと心に決め、また、その準備も進めて来た。予定された時刻に正しい方法でレース艇をスタートさせることはコミッティーに課せられた任務の内、最も重要な任務

の一つであるとの認識によるものである。しかし、それも適当な風があつてのこと、第1レースのスタート予定時刻は10:00で、9:30現在基本的にはNEの風であるが定まらず、風速も1~3ktで、29艇のフリートをスタートさせるにはいささかもたない。

上マークの設置を予定していた初島付近の風向、風速をマークボートより連絡してもらったが同じようなもの、やむなく9:45、AP旗を揚げた。

待つこと久しく、NEの4kt、わずかな風で第1レースはやっとスタートした。昨年と同じラウンド・ジ・エンドスタート・ルールの採用を行った。リミットマークに近い方で〈WAVE DANCER・3322〉がとび出したが、気がついてマークを回り復帰した。TOP艇の〈ZERO〉が上マークを回ったのが12:37、スタートより1時間17分後であった。最後の艇が上マークに到着したのが13:00丁度、その差わずか23分、小型艇有利の展開となった。その後、風速もしだいに上がり、20ノットを記録するようになった。風向もNNEからほとんどNに近くなったため、トップ艇がサイドマークに到達する頃には第4レグの上マークとしてサイドマークを使うことを決定し、下マークのワッチを行っていた本部艇より各艇に連絡した。スピンワークの差でマークを回航するたびに少しずつ順位が入れかわることはあったものの、後半は風にも恵まれハイペースでレースが展開し、TOP艇が14:27、ゴール。所要時間3H07M30Sそれからわずか48分で全艇フィニッシュし、第1レースは終了した。第4レグにおいて〈WAVE DANCER・3322〉と〈U・F・O・1733〉のB旗・I旗がありU・F・Oは20%の順位ペナルティーとなった。得点から見ると6点損をしたことになる。結果的にはハーフトナーの上位3艇にもくい込めないことになった。シリーズレースの場合には各々のレースを一つづつ大切にしたいものである。

下馬評の高かった〈DISCO DOR・2263〉が小型艇有利の展開も手つだて、第1レースの得点29.25を上げ第1位となった。

第2レース (オリンピック) 10月6日

昨日とは違って変わり低くたれ込んだ曇、20~30ktの風、激しい雨も伴って視界も悪く、スタートコンディションとしては最悪のものとなった。上マークの位置のことを考えると、風向からいってスタート位置は伊東沖の手石島付近とせざるを得ない。参加艇に対しては気のどくだが我慢してもらうことにした。波高約2メートル、本部艇のアンカー打ちに手まどり、スタート時刻は予定より20分延期とした。第1レースでマストトラブルを起こした〈KITTY・3342〉がDNCとなった他は、各艇荒天準備のかまえてスタートに付いた。

〈WILL・3344〉、〈S・D・BLONDINE・3515〉、

〈DISCO DORI・2263〉の3艇がリコールとなったが、なぜか〈DISCO DORI〉は復帰せずPMSとなった。第1レースのTOPで29.25を獲得していたこの艇にとって第2レースのPMSによるわずか2点は5レース合計に大きくひびいてくる結果となった。また〈CORENTE NERA・2369〉はインナーフォアスティ取付部破損によりRET。〈SEA CROWN・2979〉は第1レースのマストトラブルが尾をひいてRET.となった。

その他完走はしたものの〈カラス・3220〉がマスト上部が曲がり、続く第3レースをDNCすることになるなど、大小のトラブルが続出した。とりわけセールトラブルが多く、レース終了後、各艇その復旧に走りまわることになる。わずか3〜4時間のレースで、半数近くの艇がなんらかのトラブルを起こしているという現実、風が強かったというだけではなさそうである。シリーズレースに参加する艇にとって、トラブルを未然に防ぐ常日頃の準備、またトラブってしまった場合の復旧の仕方、方法も考えておく必要があるのではなかろうか。

TOP艇の〈ZERO・3070〉は3H 27M 03Sでゴールした。単純平均で8.2ktのスピードとなる。参考までに自艇の第1レースにおける単純平均は6.1ktであった。

最終艇は5H 08M 32Sで単純平均4.7kt第1レースの最終艇の単純平均4.9ktに比較すると大型艇とは逆にスピードはおちている。第2レースは強風による大型艇有利なレースであったことになる。セールトラブルを起こしながらも6位24点の〈TOGOⅧ・2333〉など上位はほとんど大型艇のものとなった。

第3レース (ショート) 10月7日

〈カラス・3220〉、〈KITTY・3342〉、それにレース続行をあきらめて油壺へ帰ってしまった〈SEA CROWN・2979〉の3艇のDNCによりスタートは26艇となった。

西の風15〜20ktのコンディションの中、真鶴に近い岸寄りにスタート位置を設定した。出来るだけ熱海港近くにWマークを打ちたかったからである。10:00丁度オールフェアである。今回関西から副レース委員長としてコミッティーに参加していただいた谷川ファミリーによる手ぎわのよい旗さばきがみごとであった。Wマークまで225°2Mとした。

Wマーク回航で全艇スピンランとなり初島へ向かった。天気図を見ても台風20号が温帯低気圧に変わってしまい多少前線の影響は予想されるものの、絶好のコンディションでのレース展開を予想した。順調にいても24時間前後はゴールがないものと、レース本部の雑務の整理、ハーバーのゴミかたづけ等、今まで出来なかったことをひとまわり処理することにした。

4日の日に〈FUJIⅢ〉を回航して来てから、すでに4日も経っているが一時のひまもない。毎晩、翌日の準備のために深夜まで作業が持ち越され、うまいものを食べるひまもない。今日ぐらひは多少のんびり出来るかと思ったのもつかの間、17:40、頃〈WILL・3344〉の艇長諏訪氏より電話が入った。『17:07神子元手前2マイルでデスマスト、リタイヤーして下田港へ入港した』という知らせであった。風はMAX 27ktとのことであった。スタート後西の風が次第に強くなり、全艇かなり苦勞しているということが分かった。

MIKIMOTO JAPAN CUP シリーズ 1985の概要

レース名	出艇申告	スタート日	スタート時	スタートコース	気象・海象	フィニッシュ艇	所要映間	単純平均スピード	備考
第1レース オリンピック 19M	29 230人	10/5	11:20	35° 3.5M	風なしでスタート延期 4kt NE~NNE~NE 15~20kt	29 (20%ペナルティ 1)	TOP 3 ^H 07 ^M 30 ^S LAST 3 ^H 55 ^M 59 ^S	6.1(k) 4.9	
第2レース オリンピック 24M	28 220人 (DNC1)	10/6	10:20	30° 4.5M	NE 20~30kt 波高し	26 (20%ペナルティ 1) (PMS 1) (RET 2)	TOP 3 ^H 27 ^M 03 ^S LAST 5 ^H 08 ^M 32 ^S	8.2 4.7	
第3レース ショート 150M	26 192人 (DNC3)	10/7	10:00	Wマーク 225° 2M	西の風 15~20kt ~45kt	19 (RET 7)	TOP 19 ^H 59 ^M 13 ^S LAST 37 ^H 21 ^M 26 ^S	7.5 4.0	D/M1
第4レース オリンピック 23M	28 223人 (DNC1)	10/10	10:15	55° 4.3M	スタート時 5kt 風おちる 13:00ノーレース	無風のため NO RACE			
第5レース ロング 210M	28 222人 (DNC1)	10/11	10:00	Wマーク なし	無風のスタート SW~W 20~30~50kt	22 (RET 5) (DNF 1)	TOP 36 ^H 51 ^M 43 ^S LAST 50 ^H 33 ^M 56 ^S	5.7 4.2	D/M1
計 426M	1,087人 (平均217人)						TOP 63 ^H 25 ^M 29 ^S LAST 96 ^H 59 ^M 53 ^S	6.7 4.4	

一瞬、昨年と同じサバイバルか？ といやな予感がした。5艇しか完走出来なかった昨年のロングのパターンによく似ている。他艇の安航を祈るばかりである。〈WILL〉が17:00台に神子元に近づいているのであれば、風向、風速からして大型艇団は16:00台に神子元を回航しているに違いない。(〈ZERO〉は15:43すでに神子元を回航していた。)その後RET.の連絡もなく一安心する。21:05〈ZERO〉に依頼していた無線がとれず、レース展開を風向、風速より予想する以外に方法がなくなった。

このまま風が続けば夜半には全艇、神津島を回るだろう。それから逆算してみると、大型艇のフィニッシュは夜明け前に充分、有りうることになる。休む間もなく、8日01:30、本部艇にてフィニッシュラインに向う。今回はじめて固定ブイを3カ所設置してみた。初島の北、大崎沖、それに熱海港沖である。30kgのアンカー2個をチェーンでつないだ強固なものである。熱海港沖の固定ブイは主にショート、ロングのフィニッシュライン設定用と西風スタートの場合のWマーク用と考えたものであった。この固定ブイの考え方は非常に有効であった。過去2年のレースの風向を分析して設置場所を決めたのだが、オリンピックの場合のマーク打ちの労力をかなり削減してくれる。とくに熱海沖はすぐに200~400mの水深になるので、捨てアンカーの考え方や固定アンカーの考え方をうまく組み合わせていけば深さをあまり気にしなくても、自由にコースを設定出来そうである。02:30、その固定ブイを使って本部艇を止め、ロランにより移動がないことを確認した。西の風10~20ktあり、南→北へのかなりの潮がある。熱海の夜景がむやみにきれいに見える。夜空も美しい。ワッチを組み、交替で仮眠することにした。ジュリーの井上さん、谷川さんをまじえIYRRの話で夜もふけていった。

8日の24時タイムリミットまで長い海上生活になる。せいぜい酒でも飲みながらフィニッシュを待つことにする。明るくなって風がおちついた。07:00になって初島に船影を発見。見る見る近づいてくる。〈ロシナンテ・3210〉のゴールであった。07:59'13"更に平均7.5ktである。すばらしい走りであった。ファーストフィニッシュであることを連絡してやった。船上で歓喜がわいた。予想していなかったのであろうか。「おつかれさん！」とも声をかけてやった。こちらの疲れもとれる一瞬であった。ファーストホーム、総合優勝

熱海泊地にて

で58.50点を取り、〈ロシナンテ〉にとっては大いなる自信につながったことであろう。今後の活躍を期待する。

さて、この強風の中、〈ZERO〉がファーストフィニッシュしないのはおかしい。何かトラブルでも発生したのか心配になって来た。後続艇は全然見えない。風はますます落ちてきた。先行艇有利となり、小型艇が逆転する可能性はなくなったかのようには思えた。〈ロシナンテ〉のフィニッシュ後2時間30分おいて〈ZERO〉がフィニッシュした。

……デッキが異様に雑然としていた。12時台になって〈CONTESSAⅧ〉、〈TOGOⅧ〉、〈織姫〉〈ZEROⅡ〉、と数分、数秒の差であわただしくゴールが続き大型艇のフィニッシュは完了した。

午後、スリークォーターに続いてハーフトンのフィニッシュがはじまった。今回のシリーズでの〈WAVE DANCER・3322〉、〈FIDELIAⅡ・3228〉、〈WILL・3344〉の関西ハーフトンを代表する3艇の働きは目ざましいものがあった。〈WILL〉の第3レースでのディスマストによるRET.がなければ、この3艇で総合3、4、5位を取っていたに違いない。全レースを通じて平均した得点を勝ちとり、常に大型艇をおびやかしていた。

23:21'26"〈SYLPHIDES-3〉がタイムリミットまで40分を残してゴールし、第3レースは終了した。

リタイヤー艇7、そのほとんどが利島、神子元間における強風によるメインセールの破損によるものであった。最高で60ノットの風を記録した艇もあり、強風の中のサバイバルレースであった。

第4レース (オリンピック)

9日の予備日は非常に有効であった。前半戦を終って、かなりの船が多少なりともトラブルを背負っている。天気もよし、メンテには絶好のチャンスである。各艇、復旧に余念がない。昨年にも増して盛大であった9日夜のパーティーの余韻を残して第4レースは、〈カラス〉、〈KITTY〉も復帰してDNC1の28艇がスタートすることになった。公式掲示板にスタート海面の概略位置を真鶴沖と出した06:00頃は、多少の南風があったものの東にふれると共に落ちはじめ、予定時刻が近くなってもいっこうに吹きそうにもない。15分の延期の後、風マーク55°, 4.3Mでどうにかスタートさせることが出来た。風はいっこうに吹いて来る気





中間パーティーにて、熱海在住の皆さま

配もない。昨年にはノーレースはなかった。なんとか5レース全部、成立させたいものである。1時間たっても各艇あまり離れていかない。11:40、トップの<ZERO>がどうにか上マークまで、あと0.5マイルにさしかかったが潮に流され、なんとしてもマークに近づかない。海面は増々おだやかになり、ノーレースを覚悟せざるを得ない状態となってきた。

12:45、<ZERO>が初島方向に流されはじめ、マークより1マイル以上離れてしまった。スタートより2時間半経過して、上マークまで一艇も到達していない。ノーレースとせざるを得ない。13:00レースの中止を決定、各マークボートに連絡すると共にN旗を揚げ各艇に通告して廻った。

第5レース (ロング) 10月11日

今年から得点係数をショートが2、ロングを3とした。オフショアレースの比重を高めたのである。オリンピックコースでの技術の競いも大切には違いないが、NORCのレースとしては、本来、オフショアを主流と考えて不思議はないはずである。シーマンシップというか、ヨットレース本来の醍醐味は総合技術によって競われるべきものであると私は考えている。一晚の島廻りレースにも出て来れなくなったレース艇が多くなった今日、オフショアレースの原点をまじめに考える必要があるのではなからうか。

この時点迄の得点はトップの<TOGOⅧ>が94、<ZEROⅡ>が93、<ZERO>が90.25、<ROCINANTE>が89.5、<あさま>が88、<織姫>が85、小型艇では<DISCO DORI>が88、<FIDELIA 2>が82、<WAVE DANCER>が77とどの艇にも逆転のチャンスが有り得る状態で、すべては第5レースの結果待ちとなった。小雨まじりの弱い南の風、高気圧の南のへりにあたり、雲が多く、風はあまり期待出来ない。スタート時点では多少西にふれ、各艇、スピンを展開してのスタートとなったが風力はいっこうに上らず、初島迄のランで各艇ともかなり苦労している様子であった。静まりかえった岸壁に帰り、本部もシリーズ終了の準備をはじめた。

16:00、三宅島に電話で気象を問い合わせたところ、210°の風11ノットであった。大島は20°微風、12日には南西の風に変わるだろう、とのことであった。スロー

ペースのレース展開になりそうである。タイムリミットは、13日の15:00である。ひっかかる艇が出るのではないかと気になり出した。岸壁のゴミ片づけやマークの片づけ、備品のチェック等に忙しく、しかし今までになくなんとなくのんびりした時間が過ぎた。

レースの運営上<ZERO>、<ZEROⅡ>、<がめら>の3艇に無線による位置の通報を協力してもらうよう依頼してあったが、11日の21:05の第1日目の交信予定時間には混信が多く確認することは出来なかった。今年のロングには240 Mのコース1と210 Mのコース2を設定した。レースコースに対する基本的な考え方は同じだが、風速により選べるようにしておいた。気圧配置から当然コース2と決定してスタートを行った。

翌12日、09:05、のコールには<ZEROⅡ>、<がめら>とコンタクトすることが出来た。スタートから丁度、24時間経過している。<ZEROⅡ>は34°30'00"N, 139°02'50"E、神子元から利島へ向けてのレグにあった。風向265°、風速8 kt、神子元回航が08:14であった。

ディラン70 M、3.0 kt/時間のスピードしか出ていない。一方、<がめら>は爪木崎の東0.5 Mにあり、ディラン55 M、2.3 M/時間であった。

11:30の気象は大島240°、9 ktの風、三宅島SSW、14 kt、15:00には大島240°8 kt、三宅島210°14 ktと風向、風速とも安定し、先行艇有利な展開が予想されはじめた。しかし、このレースの勝負は大島迄の微風の中でのコースの選定と、大島回航後の神子元へのレグの引き方で決っていたことになる。ほとんどの艇の大島回航が22:00台にあったのに対し<ZERO>のみ2時間先行、<TOGOⅧ>は1時間の先行であり、風速の上がった西寄りの風をはやくつかむことで、後続艇との差をより大きくすることになった。最終艇が神子元を回った時<ZERO>はすでに三宅を通過していた。その後西の風がますます強くなり、熱海でも山を越えて吹きおろす西の風が、15 kt~25 ktに上がっていた。

最終艇が利島を回ったとき、<TOGOⅧ>は神津島にさしかかっていたことになる。

大島までのスローペースな展開と、熱海での西風の吹き出しがおそかったことに気をとられ、本部での読みは13日朝までにはゴールは無いであろうというのが大方の見方であった。フィニッシュラインは固定アンカーを使って設定してあるし、あとは<FUJIⅢ>をもって行けば良いだけにあったので、せめて最後の熱海の夜でも楽しもうと、コミッティーもややリラックスした状態で、沖でのハイペースに変わったレースの展開のことを忘れがちになっていた。

21:05の交信がとれ<ZERO>はすでに初島を回ってゴールに向っていることがわかった。予想をはるかに越えたスピードである。あわててスタンバイに入る。

20分後にフィニッシュラインの設定を完了し、すぐ近くにせまった〈ZERO〉のフィニッシュを待った。

21:51'43"風速14 ktの西風によって豪快なフィニッシュであった。所要時間36時間51分43秒。三宅からの単純平均では10 kt近くで走り続けたことになる。

その後、初島方面に船影はなく、しばらくゴールはなさそうである。ワッチを組んで仮眠に入る。

翌13日、01:29'11"〈TOGO VIII〉フィニッシュ。風も強くなりはじめ、明け方にかけて続々とゴールしそうである。03:36'43"〈SEE ADLER V〉、2分後に〈ROCINANTE〉と続いた。03:15分には、風速も30 ktに上がり、ワッチも楽ではなくなって来た。

夜が明ける頃より間断なくフィニッシュが続き、09:03'14"ハーフトンのトップを切って〈FIDELIA 2〉、続いて〈WAVE DANCER〉、〈WILL〉が入った。

常に数分の差で回航地点を通過していたこの3艇は、フィニッシュにおいても秒差でとび込んで来た。小型艇不利が大方の見方であり、タイムリミットの問題で色々議論のある中で、シリーズを通して平均して得点し、総合で上位に食い込んだ、この3艇のまじめな活躍ぶりは賞賛に値するものであった。

本部艇では風速45 ktを記録し、ますますワッチが大変になってきた。〈COASGUARD〉が、05:40ごろ神津島附近でディスマストによるRET.の他、合計5艇のRET.が確認され、11:33'56"には、〈がめら〉もフィニッシュして、残すは〈TRACER〉のみ。

風はますます強くなり、正午過ぎ、50 ktの風に耐えきれず、アンカーに使っていた5.5 mmのワイヤーが途中で切れ、やむなく本部艇を港内にアンカーリングして、フィニッシュにそなえることにした。結果的にフィニッシュには実害はなかったが、5.5 mmのワイヤーでは細かったのかも知れない。

15:00タイムリミットとなり〈TRACER〉はDNFとなった。16:00近くになって熱海港に向って来る〈TRACER〉の船影を確認し、全シリーズを完了した。

——エピローグ・感じたまま——

昨年に比べ、風向、風速が変化に富んだシリーズであった。大型有利、小型不利の問題もそれほど顕著でなく、各艇、ポテンシャルを十分に発揮出来たものと思っている。29艇のエントリー中、昨年と同じ艇が17艇で、新艇がごく少なく、走りもきわだったものがなかった。一年の総決算という意味では、少々ものたりない感じがなくてもいい。仮エントリーしていながら、間に合わなかった艇も数艇あったようだが残念であった。このシリーズが新艇計画のターゲットに成り得るよう、早く育ってほしいものである。

また、昨年の10本のディスマストに比べれば、今年は2本のみで、少なくて良かったという感じもするが、実際にはディスマスト寸前のきわどいトラブルがかな



熱海クラブハウスでのパーティー

り報告されている。

トラブルの中で一番多かったのはセールの破損であった。中風まではノートラブルでも、ちょっと吹くと半数近くがなんらかのセールのトラブルを報告して来るのはなぜであろうか。特にメインセールに多発しているのは、今まであまり例のないことである。新素材自体の問題なのか、製作上の問題なのか、あるいは、ハンドリングに欠陥があるのか……。メーカー、ユーザーが協力して早い時期に解決していくべき大きな問題であるような気がしてならない。

また、スベアマストを含む備品のバックアップ体制の充実も常日頃から心がけておく必要を痛感した。シリーズでレースを行なう場合、その艇のスタッフの厚さの問題もポテンシャルの一部であると思う。物の補充、クルーの交替が整然と出来る艇が、とりこぼしなくシリーズを走ることが出来る艇であり、結果的には上位に入賞出来る艇なのである。

走りについては、最近の大型艇の走りは安定してきているような気がするが、小型艇、特にスリークォーターの走りに、なぜかものたりないものがある。層が薄くなっているのも事実だが、クォータートンに追い越され、大型艇につきはなされるようでは将来がまっ暗である。レーティング的には1.25倍のところを、1.5倍の時間をかけて走っていたのでは、小型艇が陽の目を見ることはあり得えない。対等に走りぬく努力をして欲しいものである。

さらに、クルーの若さの問題も気になった。各艇の平均年齢まで調べたことはないが、岸壁で見る乗員が以外に若いにはおどろかされた。シリーズレースで社会人は休暇がとりにくく、学生を使っている艇もあったようだが、中堅のヨット乗りはどこへ行ってしまったのだろうか？

最後になりましたが地元の稲葉さんをはじめとする皆さんには大変お世話になりました。泊地の問題から、ゴミの問題まで、労をおしまぬ協力を深く感謝しております。みよちゃんも、あきらちゃんも、えみちゃんも、本当に有難う。また、遠い支部から参加して下さいました方々もご苦勞様でした。また来年も素晴らしいイベントが操りひろげられることを期待しています。

MJC '85 計測関係インスペクション

計測委員長 林 賢之輔

昨年と同様に、インベントリー・リストのチェック、すべてのセールの確認を行なった。今回は、実行委員会・レース委員会他諸氏の努力により、事前に大雑把な交通整理ができたこと、インスペクターの人数を増えることができたこと、更に天候に恵まれたことなどにより、比較的スムーズに終了することができた。特に、前回、大変だったセールの確認は、公認セール・メジャラーにより、ほとんど第1日目に完了した。ただし、砂浜の上で実施したため、各艇、後始末が大変だったのではないと思われる。次回は、地元の方々をお願いして、工事用のシートを用意するか、後楽園の地下駐車場（雨天OK）を使用する予定。

スペア・メインセールは、あくまでも緊急用として、インスペクション時にサインを行なわなかったが（2～3艇のみ手違いにより実施）荒天でケブラーメインを破損する艇が約1/3にのぼり、やや混乱した。ルール851.2.は次のとおり。

『851.2 予備メインセール 風の状態またはセーリングの目的に応じて、艇の性能の向上をはかるために積み込むことは許可されていない。しかしながら、第2のメインセールは（良心的に）非常用の代替として、積み込む場合のみ認められる。』

従って、あくまでも正規のメインセールが破損し、使用不能になった時に、使ってもよいということであり、厳密に言えば、レーティング証書のMGU・MGMの記載通りのものでなければならず、寸にオーバーしているものはもちろんだめ、それ以下でも正しくはないことになる。艇全体の安全性の見地から、イマーゼンシー・メインスルが許されることは当然であるが、その諸寸法が正規のメインスルよりも大きいことは考え難いし、2枚、3枚と用意していることは、ルールの精神に反するところがある。ジブやスピンの枚数制限（ルール895）は、元来、レース艇のコストアップを抑える目的に作られたルールだが、今や、ほとんど意味をなしていない。1つのレースで積み込むことができるセールの枚数は、同ルールにより制限されているが、陸上には、天候の変化に対応した他のジブやスピンの用意されているからである。次回には、スペア・

メインセールをはじめから確認し、また、レース終了後、直ちにジブおよびスピンの枚数チェックを加えることも考えるべきである。

ディスマストを含めて、マスト・トラブルが3件あったが、全艇懸命の努力により、確認計測を受け、レースに復帰した。

プロペラが落ちてしまうという珍しい事故があった。応急手当をたものがサイズが小さく、レーティングの変更（大幅アップ）を余儀なくされた。（1レースを除き、レーティング証書通りのプロペラに修復された。）これは、いろいろな問題を含んでいるにしても、セールのオーバー・サイズの場合とは問題が異なると思われる。

最後に、レーティング証書にオーナーのサインのないものが数艇見受けられた。内容を理解せずに、機械的にサインされた証書と、なんら変りはないかもしれない。しかし、レースは、レーティング競走から始まっていることを認識すべきであり、デザイナーやセールメーカーにまかせるべき事柄ではない。最後のツケはすべてオーナーにまわるからである。

インスペクター

I O Rメジャラー	飯塚巧二（内海） 田中龍雄（ 々 ） 木内安夫（駿河） 伊藤静美（関東）
セール・メジャラー	河本義夫（ノット） 戸谷寿男（フッド） 戸叶幹夫（サボスタッド） 前田利一（ドイル） 庄崎義雄（キング） 高橋良寿（ウルマー） 三船清治（ノース）
アシスタント	数名
技術委員長	渡辺修治
計測委員	林賢之輔 大橋且典

いよいよ実現か!!

ヨットハーバー構想浮上<熱海港>

——朝日新聞社静岡版より——

熱海湾の一部を埋めて来年度中にできる熱海観光港に伴って、現在の熱海港の再利用策が話題になっているが、内田滋熱海市長はこのほど、海岸の消波ブロックを撤去してヨットハーバーを建設したい意向を明らかにした。熱海商工会議所やヨット関係者からも要望が強く、観光港建設に伴う防潮工事が進めば実現の可能性が出てきそうだ。

消波ブロック撤去離岸堤で高波防止

埋め立て区域は熱海港に隣接した8.7ヘクタール。同市と県の事業で下水処理場、観光港などがつくられる。県が担当の同港は5,000トン級の大型客船が出入りできる。現在、埋め立て工事中で、来年度には岸壁などの骨格が完成する。事務所など付属の港湾施設もできれば、熱海港からの初島、伊豆大島定期船は観光港を利用できる。

観光港のバースから沖に防波堤も延び、熱海港や港から続く海岸への高波が緩和される。このため、港や海岸の再開発を望む声が出ている。湾の南端にある熱海港に対し、北の海岸には海水浴場がつけられた。海水浴場から港まで約1キロの海岸は消波ブロックで埋められている。

当初、埋め立て地の1部がヨットハーバーの候補地になったが、市はこのほど、水族館建設の方針を固めた。そこで、港周辺がハーバーの適地として注目されるようになった。内田市長は「高潮が防げれば消波ブロックを撤去できる。狭い海岸道路を海側に広げ、道路沿いの海にヨットを並べることができると思う」といっている。

県熱海土木事務所は「観光港からの防波堤の効果を調べてからでないと、消波ブロックを除けるかどうか、速断できない」と慎重。だが、海水浴場は消波ブロックを撤去してつくられた。沖の離岸堤で高波を防げるとの計算からだ。ハーバー候補地の沖にも離岸堤があり、その効果が見込めるという。

10月初め、熱海沖でレースを行った日本外洋帆走協会の大儀見薫副会長は「車で混雑する湘南海岸より、

新幹線が止まる熱海は地の利がいい。湘南のハーバーが満杯状態なので、1,500艇ぐらい浮かべられる熱海湾に期待したい」と話している。



第7回ミニトン全日本選手権大会

日本ミニトン協会
菅原 留意

外洋レースの普及とクルーザーの底辺拡大を考え、我々が国際ルール統一を機に日本ミニトン協会を結成して7年になる。協会発足の年から全日本選手権大会を開催し、その後東海、関西、関東各地を持ちまわり、消長はあったが今年も第7回を10月10日～13日ハヤマ・マリナーをホームポートとする、相模湾で実施することができた。

参加艇は9艇。前回、前々回にくらべやや少なかったが、中大型艇にくらべ、スモール・ボートのレース活動が不活発な相模湾ということを考えれば、まずまずといったところか……。

参加艇種は6艇種。ここ2年程活躍していた高井1/8が今回1艇も参加せず淋しかったが、そのかわり歌田氏デザインのU-23、林-19、熊沢-21などが、初参加した。しかし純粋のレーサーといえるのは、関東自工のKN-23(3艇)のみで、優勝争いは、やはりこの3艇に限られてしまった。過去にN-23と1勝1敗の高井1/8が出てこなかったのはかえすがえすも残念だったし、きくところによれば横山氏も熊沢氏も、そのデザイン・ブリーフに、すでにミニトンの図面を持っているという。来年の参加を期待したい。

参加水域は琵琶湖〈ミックス・マックス〉(KN-23)、駿河〈レプトン・ターボ〉(KN-23チャーター)、木更津〈は組〉(Y-21S)、霞浦〈アドニス Jr〉(U-23)、横浜〈朝涼Ⅲ〉(Y-21S)、横浜金沢八景〈ミスティⅢ〉(LEP-21)、それに相模湾水域から江ノ島〈ブルーバルサー〉(林-19)、葉山〈まれし〉(熊-21)、〈ツインカム〉(KN-23)の3艇。やはり東日本の水域にかたよった。松山の常連中平文史、津の松葉氏がいろいろな事情で参加できず、また昨年から楽しみにしていた鹿児島〈コンディション・グリーン〉(高井1/8)が、台風12号で艇を壊され、出られなくなったのは残念だった。これも来年に期待したい。

さて、10月9日艇搬入、艇長会議の後、パーティーが大会をサポートしてくれる方々、ハヤマ・マリナー

の主だったヨートオーナーを招待して行われた。石原会長氏代理で、今回ホストを務める関東支部長の菅原氏、第1回から続けて、ジュリーをやっていたでいる石井正行氏等のあいさつから始まり、各艇の自己紹介など一応型通りのパーティーではあったが、7回を数えると顔見知りも多く、初参加でもSSBM(相模湾スモール・ボート・ミーティング)での顔なじみもあり、話はあちこちではずんだ。

今回初参加の〈まれし〉は諸兄ご存知のNHK、NC9の木村太郎氏夫妻の艇。今回紅一点で、奥さんがスキッパー。各艇紹介でご主人の挨拶を代読し、その中で「我々が走れば最後尾は引き受けるから、各艇安心して走れ」と力づけられ、一同大拍手の一幕もあった。

明けて10月10日第1レース・オリンピックコースからレースは始まったが、スタート時吹いていた北風が、どんどん落ち、トップ〈ミックス・マックス〉2位〈ツインカム〉で、サイドを廻った頃にはとうとう無風になってしまった。やむをえずレース中止、再スタートとする。やがて風は南に変わり、微風ながらコンスタントに吹いてきたので、本部船を移し12時再スタート。風はスタート時2 m/sec程度でフレもあり、この風では〈ミックス・マックス〉の方が〈ツインカム〉より走りもよく、後半風が6 m/secまで上がったが前半の遅れをとりかえせず、1、2位の順位はそのまま。やや遅れて〈レプトン・ターボ〉が第3位。チャーター艇でこのレースが初乗りにしては、〈ターボ〉大健斗であった。〈まれし〉は公約通り9位で、しかもタイムリミット1分前。最後レグまで8位にいたのに、義理がたい話であった。

第2レースもオリンピック。第1レースがノーレースと勘違いした〈アドニス Jr〉が帰港してしまったので、8艇のレースとなった。風は南で6～8 m/secと落ちつき、スタートは下有利〈ミックス・マックス〉が下1番フルスピードでスタート〈ツインカム〉はカブセられてリミットマークから出そうになり、競り合

いをさけて2位で出る。つづいて〈は組〉がこれにからむ。ちなみに、ハグミとはなんのことかわからず尋ねたところ、歯医者さんのグループの持つ艇なので歯組なのだそうだ。

第1上までの間に〈ミックス・マックス〉と〈ターボ〉が、スターボーでオーバーセールしたので、〈ツインカム〉がトップ回航、その後もこの風では〈ツインカム〉の方がやや速く、また〈ミックス・マックス〉がサイドから下へのランニングで〈ツインカム〉に戦術負けする等もあり、フィニッシュの順位は、1レース目と逆になった。ターボは今回も3位ながら、着差もつまり大分乗りこんできた形。

この日夕刻から、地元葉山フリートのミニトン歓迎をかねた、バーベキュー大会に招待されていたのだが、第1レース再スタートなどでレース消化が遅れ、一部の者しかこのパーティーに出席できず、失礼してしまった。誌面をお借りして、地元セーラーにおわびする次第である。

翌2日目は、前日と打って違って雨。NHK“サンデー・スポーツ”の取材で星野仙一氏のアシストをしている野中ともよさんが、体験セーリングを兼ねて来たが、どうやら彼女は雨女だったらしい(翌3日目はまた晴だったから)。

第3レースはショート・ディスタンス、葉山沖から城島沖のブイ回航のコース。片上りになるのではないかと恐れたが、幸運にも真上りに近い風となり、往路のコース戦略が見ものとなった。

風は2~5 m/sec やや不足といったところ。面白かったのは風が本部船側有利なのに、テレビ取材の伴走艇〈ジャックボット〉がリミットマーク側にいたためか、カメラを意識して、下側からスタートした艇が多かったことである。その中で上1番で出た〈ツインカム〉が大きくリードをとり、つづいて〈ミックス・マックス〉。〈ターボ〉は今回は出遅れて、長者ヶ崎沖あたりでは5~6位というところだった。だがここで大きなドラマが起こった。ヘディングでスターボー有利と見た1、2位は入ったら勝目のない岸寄りに入りすぎて、漁網につかまりもたつく。〈ターボ〉と〈ブルーパルサー〉は、それを見てか早めにタックして冲出し。風も西に振れ、これが正解となって城ヶ島では〈ターボ〉が1位。2位は必死で追いつがった〈ツインカム〉。

〈ブルーパルサー〉は潮につかまったのか意外に伸びず3位。〈ミックス・マックス〉は4位に落ちてしまった。勝負はここまでで、その後スピンの小さい〈ブルーパルサー〉が〈ミックス・マックス〉に抜かれた以外は、9位まで回航順位は変らなかった。

続いて3日目はロング・ディスタンス。今回初めて試みるスモール・ボートによる初島回航で、事務方にとっては当日の天気など必配なことが多かった。初島を廻るとそれだけで1~2時間かかるから、初島手前にブイを打ってそれを回ることにして、明るいうちに帰

60.10.9~10.13 葉山マリーナ

第7回ミニトン全日本選手権成績表

一 番 No	セー ラー No	艇 名	艇 種	TCF	第1レース(オリビックスコース)				第2レース(オリビックスコース)				第3レース(ショートディスタンスコース)				第4レース(ロングディスタンスコース)				第5レース (オリビックス)		合 計 順位	合 計 得点					
					着 順	所要時間	修正時間	修正 順位	得 点	着 順	所要時間	修正時間	修正 順位	得 点	着 順	所要時間	修正時間	修正 順位	得 点	着 順	所要時間	修正時間			修正 順位	得 点			
1	3280	レフ・トインター・ボ	KN	23	0.6662	3	1'54'01	1'15'57	3	7	3	1'29'47	59'49	3	7	14	1	13 ^{1/2}	27 ^{1/2}	2	8'30'31	5'40'06	1	18 ^{1/2}	46 ^{1/2}	1	46 ^{1/2}		
2	3370	ミックス・マックス	KN	23	0.6674	1	1'48'48	1'12'37	1	9 ^{1/2}	2	1'26'25	57'40	2	8	17 ^{1/2}	1	10 ^{1/2}	27 ^{1/2}	1	8'30'06	5'40'21	2	16	43 ^{1/2}	2	43 ^{1/2}		
3	3506	ツインカム	KN	23	0.6687	2	1'49'50	1'13'27	2	8	1	1'25'03	56'52	1	9 ^{1/2}	17 ^{1/2}	2	12	29 ^{1/2}	3	8'40'12	5'47'51	3	14	43 ^{1/2}	3	43 ^{1/2}		
4	2513	ブルー・パルサー	林	19	0.6723	4	1'58'50	1'19'53	4	6	4	1'32'08	1'01'56	4	6	12	4	9	21	4	8'45'22	5'53'12	4	12	33	4	33		
5	2983	は組	Y	21S	0.6662	6	2'07'52	1'25'11	6	4	6	1'43'21	1'08'51	6	4	8	6	6	14	5	9'06'25	6'04'01	5	10	24	5	24		
6	3359	朝涼田	Y	21S	0.6662	5	2'02'37	1'21'41	5	5	5	1'39'25	1'06'14	5	5	10	5	7 ^{1/2}	17 ^{1/2}	6	—	—	6	0	17 ^{1/2}	6	17 ^{1/2}		
7	3358	アドニス・I	U	23	0.6662	7	2'08'37	1'25'41	7	3	—	—	—	—	—	—	7	4 ^{1/2}	7 ^{1/2}	6	9'09'43	6'06'13	6	8	15 ^{1/2}	7	15 ^{1/2}		
8	3369	ミスティー・III	LEP	21	0.6723	8	2'15'18	1'30'58	8	2	7	1'48'05	1'12'40	8	2	4	8	3	7	7	9'41'28	6'30'55	7	6	13	8	13		
9	3517	まれし	熊	21	0.6662	9	2'17'43	1'31'45	9	1	8	1'48'30	1'12'17	7	3	4	9	1 ^{1/2}	5 ^{1/2}	8	10'33'32	7'02'04	8	4	9 ^{1/2}	9	9 ^{1/2}		
スタート時間：風向：風速：距離																								S7:20:235°：5～13 ^{1/2} S:50M				10～18 ^{1/2} S	
																								S8:23:175°：3～6 ^{1/2} S:22M					
																								S15:00:190°：5～7 ^{1/2} S:8M					
																								S12:00:230°～180°：2～5 ^{1/2} S:8M					

る確率を多くしたり、三好、森本の両オーナーに時にお願して〈ジャッキー〉(船舶電話もついている大型クルージング・ヨット)に伴走をお願いしたり、ヤマハさんの25呎艇に協力してもらったり、およそ考えられる万全を期した。

当日晴、風は7 m/sec~12 m/secとミニトンの長時間帆走には一寸とかったり風だが、早朝7時20分スタートで全艇と言いたいところだが〈朝涼Ⅲ〉のクルーがやりくりつかず、8艇元気にスタートしていった。前日までの集計で1位〈ツインカム〉と2位〈ターボ〉との差が2ポイントなく、2位と3位〈ミックス・マックス〉との差は1/4点。この得点2倍のレースで、ほとんどきまりということになる。

スタート後1時間〈ミックス・マックス〉と〈ツインカム〉が他に差をつけて走るが、スターボーで南風では有利とはいえぬ岸寄りを走る。この時点で重量級プロダクションボート・レプトンの〈ミスティ〉が3位を走って好走する。〈ターボ〉はやや遅れ気味。しかし南風での原則を守って冲出した〈ターボ〉〈ブルーパルサー〉が伸び、真鶴沖から冲出した〈ミックス・マックス〉も好走して、岸に寄った〈ツインカム〉が取り残された。初島手前のブイを回ったのは1位〈ターボ〉3分遅れで〈ミックス・マックス〉、1位に20分遅れ、23分遅れで〈ブルーパルサー〉〈ツインカム〉の順。最後尾の〈まれし〉は〈ジャッキー〉の見守るなか、トップに1時間半程の遅れで全艇回航。トップ回航の頃から風速は12 m/sec以上となり、ミニトンにとって厳しいレースとなり、1、2位の艇は何度もブローチングをくりかえし、その中で2位回航の〈ミックス・マックス〉が逆に〈ターボ〉を1分程引き離れた。その後〈ミックス・マックス〉はジャイブを失敗してブローチング、最後はスピンを下して走るなどの間にまた〈ターボ〉につめられ、ファーストフィニッシュはしたが、18秒差まで追った〈ターボ〉が修正で1位。〈ツインカム〉も回航の遅れ23分を13分つめたが、そこまでで3位とひとつ上ただけで大勢は決した。

最後の〈まれし〉がフィニッシュしたのは真暗になった5時53分。トップに遅れること2時間は15.5 ftのレーティング、重量級のクルージング・ボートというハンディキャップからみて、ご立派といっておこう。もっとも風、波、吹きつるなか、スキッパーの黄色い悲鳴が何回か伴走の〈ジャッキー〉から聞こえたとか、聞こえなかったとか……。なお、ファーストフィニッシュ艇の所要時間は、8時間30分6秒だった。

さて、最終日の10月13日は朝から昨夜の風が吹きやまず、南の風で波も2 m近く、大荒れとなった。しかしそこはクルーザーの全日本。どうするか様子まちのディンギーレース、クルーザーの草レースを尻目に予定通り本部船もレーサーも次々に出航、名島沖のスタート位置に豆クルーザーながら、余裕あるセーリ

ングで集まった。ところが参ったのがモーターボートのマークボート。フライブリッジの25呎を使ったのだが、これが操舵不能に近くなり、ローリングでの復元性限度に近いゆれで危険なため、やむなくレーサーを置き捨てて、ハヤマ・マリーナに帰港する仕様となってしまった。途中なぜかパーソナル無線も効かず、帰港後ハーバーの無線で本部船に帰港理由を連絡。たまたま本部船も風と波で100 mをこえる海底へのアンカーリングができず、定位置を確保できないので、一応レーサーともども帰港することとなった。レース艇がやる気満々なのに支援部隊が敗退というナサケナイことになってしまったわけだ。急遽艇長会議を開き事情を説明、多少波の低い逗子湾スタートの一本レグ往復でも、レースをやるかどうか意見をきいた。ところが面白いもので、やる気的面々も一度帰港すると気が抜けるのか、やめたい気分一杯の「本部にまかせろ」という8艇の返事。「本部にまかせろが、できればやめたい」といったのが、ノーレースになれば優勝確定の〈ターボ〉のスキッパー一人。

本部は「気の抜けた連中をもう一度海に出すのはあぶない」と判断し、10分後レース中止を決定した。その瞬間〈レプトンターボ〉の優勝は確定した。艇としては松山の第5回について、2回目の優勝である。(成績別途)

くりあげた表彰式で本賞、石原慎太郎杯(石原会長はいそがしいなか、マリーナに顔を出してくれたが、2~3時間だったので会えない会員もいたようだ)、トヨタカップ、それにロング、ショートの1位賞とひとり占めした〈ターボ〉の面々は、はじめて乗った艇をレースを重ねるごとに乗りこなし、さすがであった。

横浜から参加の〈朝涼Ⅲ〉はY-21 Sを完璧に乗りこなし、安定した走りを見せていたが、ロングに出られずプロダクション・グランプリ(舵杯)を林-19の〈ブルーパルサー〉にもっていかれた。巻土重来を望もう。

艇数は9杯と少なかったが、3艇のトップ争いは見ごたえがあり、プロダクションボートもよく走り、紅一点の出走もあり、テレビでも放映され、普及のためのPRにもなった。今年の第7回も我田引水で成功だったと思っている。

9日のパーティー後かけつけてくれた東海支部長小林氏、出走はしなかったが同じくパーティーだけ出てくれた、同支部津の松葉氏と相談の結果、来年第8回は三重県津のハーバーで10月10日から13日まで、今年同様の日程で行われることに決った。スモールボート・オーナー諸氏のふるっての参加を切望する。

なお大会運営一手引きうけの松田菊雄氏他、多くのサポートをしていただいた諸氏、泊地、パーティー等最大の協力をしていただいた、ハヤママリーナの松井氏他、地元フリートの協力を呼びかけていただいた松本富士也氏。すべての方々に誌面をお借りして感謝をしたい。

ジャパン〜グアム ヨット レース 予想天気予報

株式会社 海洋気象情報 池田 徹

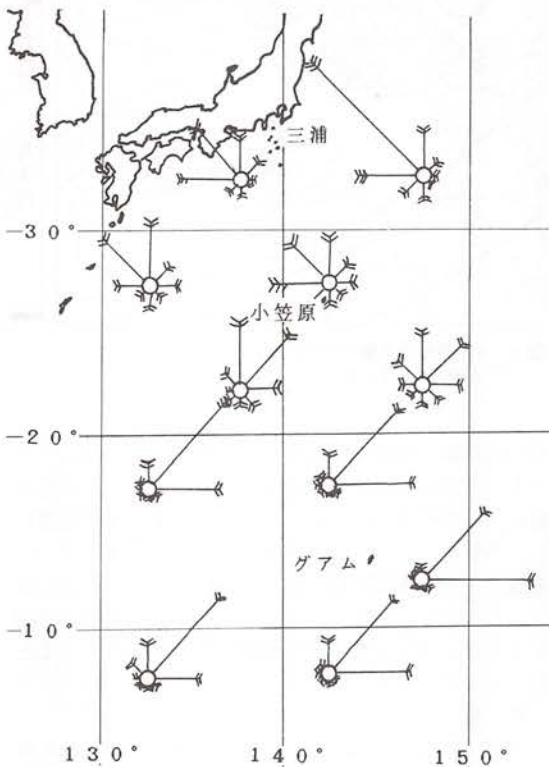


図1 1月のパイロットチャート

冬の三浦からグアムレースとなると、シベリアから寒気団が吹き下ろす日本から常夏のアリアナ諸島まで一気に帆走することになり、気象の変化が大きく、それに加えてデータの少ない区域にあたるため、気象・海象を的確に把握することがむずかしいコースです。しかし、それだけに日に日に変わっていく気候、目に入る雲など、日本においては味わうことのできない楽しみがあります。

この原稿を書いている今の時点で、どのような気圧配置になるかを予想することは不可能ですので、一般的な天気パターンと、利用すると多少の参考になることを紹介しましょう。

パイロットチャート(図1)を見ると、このコースは初めは北から北西の季節風が卓越し、次第に北から北東へと主風向はシフトしています。これはこの季節に現われやすい西高東低の冬の気圧配置(図2)の風系ですが、一口に冬型といっても、はるか南海上まで季節風が吹き下りている時もあるれば、北日本中心で南海上は高気圧に緩やかに覆われていることもあります。それにこういった冬型が一週間も二週間も続くとはいかず、気圧の谷の接近で冬型がすっかり緩んでしまったり、台湾付近で発生した低気圧(図3)が、発達しながら日本の南海上を足早に北東進することもあり、その場その場で天気図から風を読み取り、また今後の気圧配置を検討していかなければなりません。

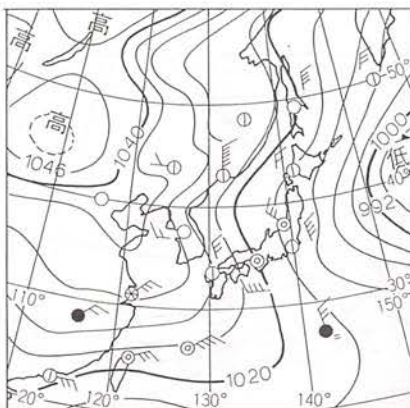


図2 冬の気圧配置

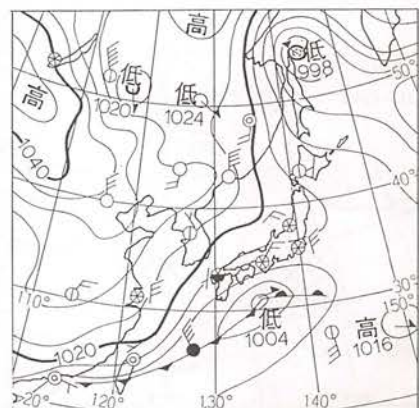


図3 南岸沿いを東進する低気圧

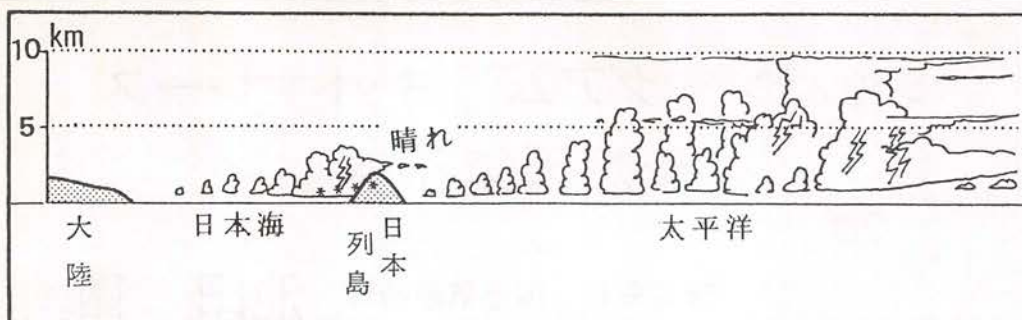


図4 冬型の気圧配置の時の雲

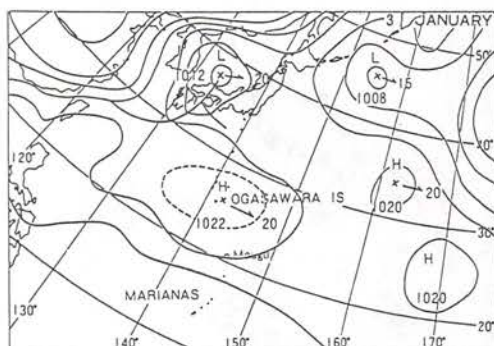
このコースは気象的に見ると序盤はシケやすい季節風の海域。グアムに近づくにつれ強まり安定した東よりの風が吹く貿易風帯。季節風の海域と貿易風帯のvariety目で、一番風の弱い亜熱帯風域の三つに大きく分けられます。

序盤

大陸方面から強い寒気が流れ込むと、冬型の気圧配置が強まります。海上では海面と上空の気温の差が大きくなり大気の状態が不安定となるため、突風を伴った強風が吹き荒れ、大シケの状態が続きます。また海面から熱と水蒸気の補給により雷雲が発達し、前回のレースでもこの様な雲が上空を通り、〈摩利支天〉に落雷したようです(図4)。幸い事故にはならなかったものの、冬の野島崎沖は、突風を伴った強風、高波が続き、魔の海域として世界的にも有名です。また冬型が緩むと低気圧が近づき、一時も気の抜けない所です。

中盤

日本の南海上には亜熱帯高気圧があり、冬は北緯25度付近に位置し、コース中一番風が弱まる所です。冬型の気圧配置が強まって、季節風がはるか南海上まで吹き下りている時は、大陸の高気圧の東の縁を回る風をつかみ、貿易風帯に滑り込めるのですが、冬型が緩んだ時は気圧の傾きがほとんどなくなり、船足が落ちやすい海域です。積雲でも湧いていればその付近で多少風がありますが、高気圧の中心に捕まると、雲一つ

図5 小笠原付近を覆う高気圧
(1983年1月3日)

ない風の海で停滞を余儀なくされます。前回のレースでも、5日目に大陸東岸に気圧の谷が近づくと冬型が緩み、小笠原近海は分離した高気圧にすっぽりと覆われ、各艇共、一挙にベースダウンしています(図5)。船速より気圧配置の変化の方が速いことはしばしばで、しかたない面もありますが、予め気圧配置が予測できれば、少しでも有利な位置へ艇を進めておくことができるでしょう。

終盤

グアムに近づくにつれて、赤道前線に吹き込む北東から東よりの安定した風が吹く、貿易風帯に入ってきます。冬の貿易風が一番強い所はおおよそ北緯10度前

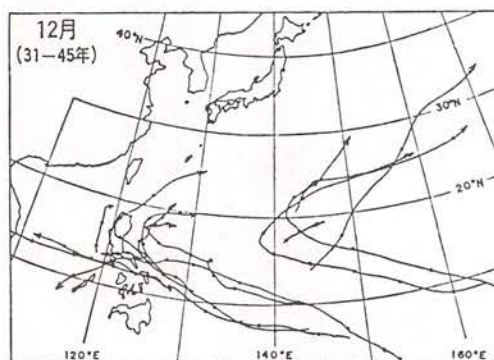
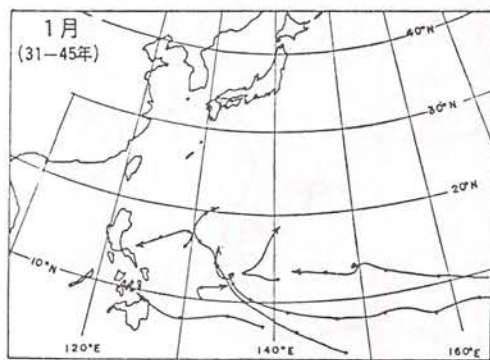


図6 過去の台風(12月、1月)



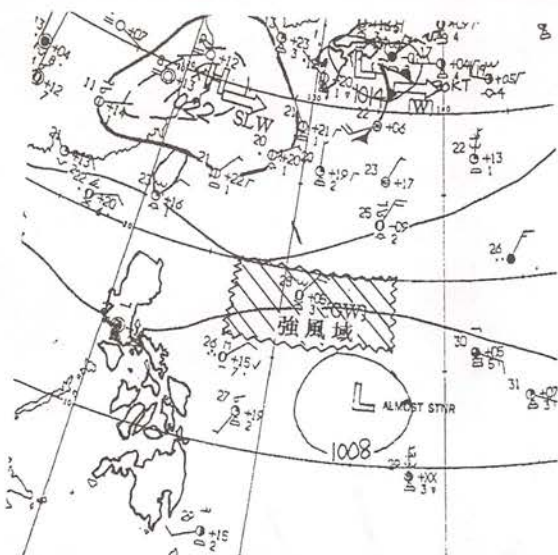


図7 熱帯の低気圧の北側の強風域

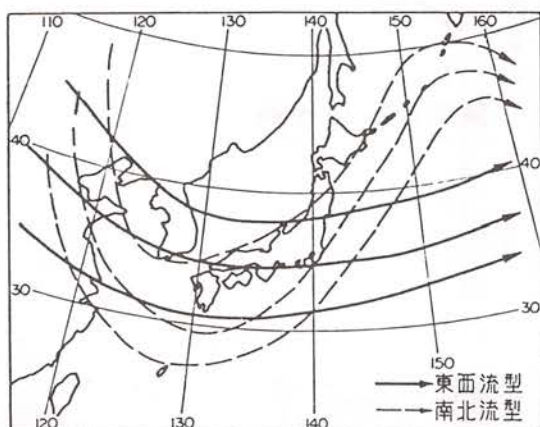


図8 上層の流れのパターン

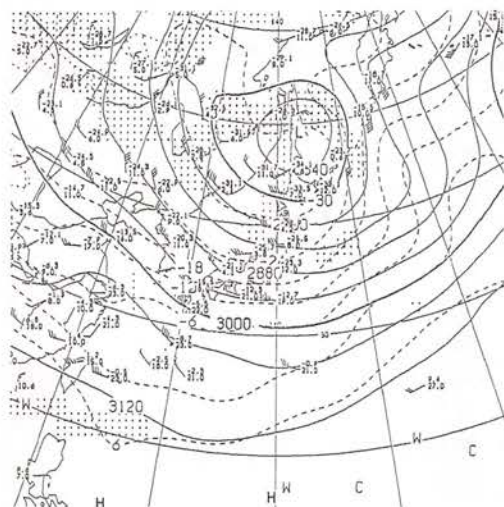


図9 700 mb 高層天気図 (1984年12月25日)

後で、北東風が強まり出せばゴールまで一直線です。しかしここで注意しなければならないことに台風があります (図6)。冬の日本付近では台風が近づくことは非常に珍らしいですが、南洋では冬でも台風が発生しています。平均で12月が1.3個1月0.5個と夏に比べると少ないものの無視できない存在です。中心付近では強風と、背の高い積乱雲からは雷を伴った強い雨が降り、大荒れの天気です。台風まで発達しなくとも、赤道前線を東から西へ周期的に動く低気圧性の擾乱があり、この北側では東風が強まります (図7)。擾乱の程度によっては、この風を利用することもできるでしょう。

気象ファクスによる天気図の利用

現在では気象ファクスが積まれた艇も多くなり、地上天気図はもちろん、高層天気図や予想天気図など、気象業務に従事している人が利用している気象図と同じものが入手できるようになりました。これらのあらゆる図を完全に使いこなすためには、専門的な勉強をし、経験を積まなければなりません、必要最少限な図だけ受信してもけっこう役立ちます。

一般的によく利用されるのが地上天気図ですが、今後の天気パターンの変化、気圧の谷の動向、低気圧の発生や発達衰弱を知るために、高層天気図と一緒に見るのが大切です。高層天気図には850 mb (約1500 m上空)、700 mb (約3000 m上空)、500 mb (約5500 m上空)、300 mb (約9000 m上空) が放送されており、どの図もそれぞれ重要ですが、気圧の谷の動きを追跡したり、突風の予想によく利用される700 mb 高層天気図だけでも有効です。

図8は上層の風の流れるパターンで、南北流型の時は寒気が南下しやすく、冬なら西高東低の気圧配置が続くパターン、東西流型の時は高低気圧が周期的に東進することが多いパターンです。図9、10はそれぞれの実際のファクスの700 mb 天気図です。

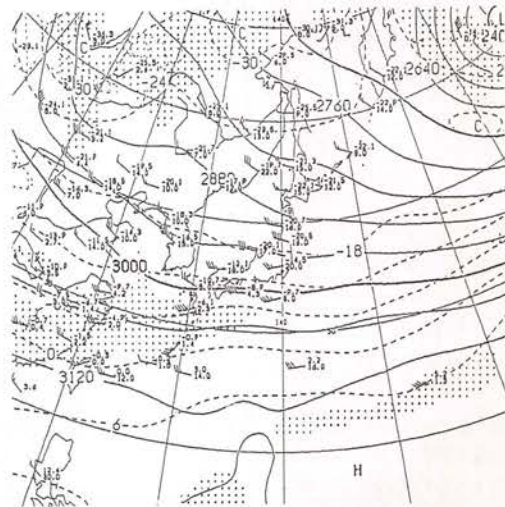


図10 700 mb 高層天気図 (1985年1月8日)

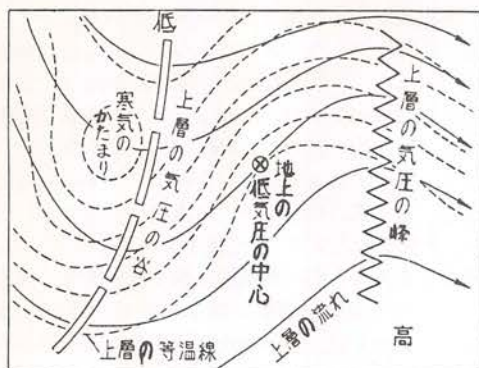


図11 上層の気圧の谷と地上の低気圧

放送スケジュール

天気図	放送時間
地上天気図	1時、7時、13時、19時 1日4回
700mb	2時27分、14時20分 1日2回
翌日9時の予想 地上天気図	15時33分
波浪予想図	16時29分
週間予報資料	19時55分 月、木曜の週2回

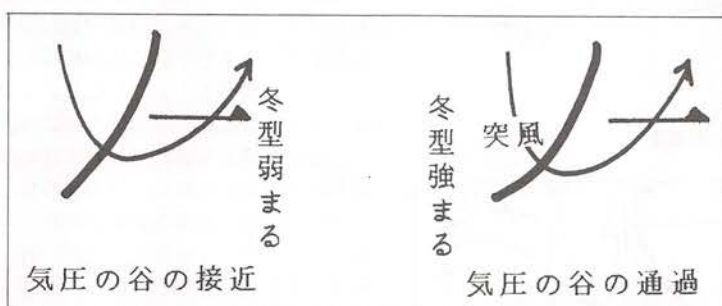


図12 気圧の谷の通過と冬型

また気圧の谷が大陸の東岸に接近すると、冬型は緩み気圧の谷が抜けていくにつれふたたび冬型が強まるため、気圧の谷の動きを追跡することにより、季節風の吹き出しの時期、弱まる時期をある程度予測できます(図11, 12)。

また月曜日と木曜日の夜放送される週間予報資料(図13)と、毎日夕方放送される翌日の予想天気図(図14)を併用すれば、気圧配置の予測に役立つでしょう。

気象庁の予想では、レースが開催される年末年始は一時的に冬型が強まるとなっていますが、はたしていかなるレースになることでしょうか。

〈参考資料〉

『気象学のブロムナード』

—熱帯の気象—

—台 風—

『気象学概論』

『海の気象教室』

『高層天気図の利用法』

『気象模写』

『北太平洋パイロット・チャート』

新田 勃著

山崎正紀著

山本義一著

宮内駿一 共著

大塚龍蔵

大塚龍蔵著

気 象 庁

海上保安庁

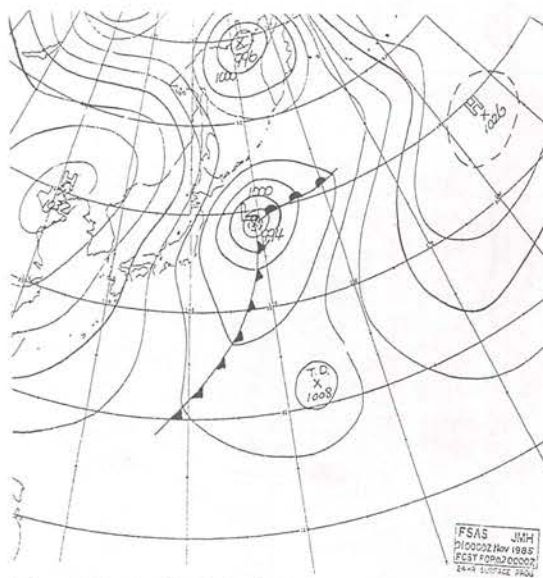


図14 翌日9時の予想地上天気図

JMH 全般週間天気予報資料 第 93 回 1985 年 11 月 19 日 - 11 月 26 日



図13 週間予報資料

☆ 親愛なるミスター戸塚 ☆

玄海支部 片倉静江

お元気ですか?……は、ちょっとおかしいですね。お元氣なはずがない。英語の方が、今の戸塚さんにびったりかもしれません。HOW ARE YOU? 如何におわしますや? すっかり色白になっていらっしゃる、後援会の方からうかがいました。いけませんね、ヨットマンが。でも、あと1、2カ月もすれば、いやという程日焼け、潮焼けに悩みますぞ? サンオイルの御用意をお忘れなく。

戸塚さんに初めてお会いしたのは、大平洋シングルハンドレース優勝後、恋人の〈WING OF YAMAHA〉を連れて博多へいらっしゃる時でした。あの頃、私は舳い結びがやっと出来るようになったシンマイで、友人の21フィートのクルーでした。〇〇大学、△△高校ヨット部の現役、OB、OG が闊歩する岸壁、ボンツーンのはしっこの方をコソコソと歩いていました。 (今ですか? でっけえツラして、真ん中を肩で風を切って歩いてまっせ!)。愛艇をバックに皆さんと話していらっしゃる戸塚さんに話しかけたかったのですが、シンマイは黙って素通りしました。その後、我々のボンツーンを、バック入りミルクを片手に歩いていらっしゃいました。我々のヨットの向う三軒両隣は、全部ベテランでしたからこちらには近づくはずはないとあきらめ、仲間 (山男) 二人とスタンション磨きに精を出していました。我々の前にさしかかった時、新貝勲氏が「戸塚さん、どげんですな?」と話しかけたのがきっかけで、初対面の自己紹介の後、エベレスト遠征隊長だった湯浅道男氏 (愛知学院大学) を御存じだということで話ははずみました。おぼえていらっしゃいます? その時の会話で、今でも記憶に残っているのは戸塚さんの気配りです。ドシロウトの我々三人に対してヨットに関すること、テクニックその他を話す時、素人が戸惑わないようにヨット用語をまず出して、その後すぐにわかりやすい言葉をつける心づかい。これこそ先輩が後輩を導く思いやりと、教え方のテクニックだと思いました。……その時の印象は、レーサー、ヨットマンというよりは、学校の先生という感じで、そして本当に先生になった訳ですね。その戸塚さんが信念を持ってやっていたらっしゃるんです。信じております。

それにしても二年余りの拘留はひどいです。それも未だ何も決定していないのに……。これが司法国家を誇る日本でのお話ですからゾッとします。戸塚さんの



ように名前が知られている人でさえこの不当な扱いなら、無名の私等が似たような事情で捕まったらどういうことになるでしょう? 恐ろしいですね。戸塚ヨットスクールとは全く違いますが、私自身ヨットिंगのおかげで、人生の危機を乗り越えた一人です。

9年前のことです。対人関係のもつれ、告げ口、誤解、etc. で毎日が梅雨空のようなどんよりした日々が約7年間つづきました。転職するにはあまりにも齢をとりすぎており、対人関係のゴタゴタぐらいで15年も勤めた会社を辞めるには大変な決断が必要です。笑うこともほとんどなく、私の眉間には、くっきりとしわが刻まれました。その頃、私を支えてくれたのがヨットिंगであり、多勢のヨット仲間でした。粉雪降りしきる冬の玄界灘でのレース、手がかじかんでティラーが握れない、ウィンチハンドルをつかみそこなう、頬はカチカチ、ものも言えない……。それでも不愉快な週日に比べれば、週末のヨットिंगは天国でした。気心の知れた仲間と一緒に嵐の中を走り廻り、フィニッシュした後、皆で乾杯! でも月曜日のことを考えるとがっくり。お笑い下さい。一時は何か生きてるのがバカバカしく思えた時もありました。そのことを思い出すたびにわれながら全くばかげたことを……と今は恥じております。ヨットिंगのおかげです。2年前から事情が180度好転し、今、まさに我が世の春で楽しい週日を、そして益々楽しいウィークエンドを送っています。

戸塚さんさん、何故かわかりませんが、1,2カ月以内に帰りになるような気がしてなりません。「今回は上位に入れそうだ」と何となく感じて（何の根拠もなく）出場した去年のアリランレースも5位に入りました。入賞の1位から6位までがギンギンのレーサー艇で、出場艇36艇の誰が〈カラコルム〉の上位入賞を予想したでしょう？ でも、私は出航前感じていました。“優勝”さえチラッとよぎった位です。まあ、女性特有の動物的勘ですね。

もうすぐお会い出来そうです。それまで体力を養っ

て下さい。日焼け止め、サンオイルの御用意もお忘れなく。どなたの言葉だったか忘れましたが、私の好きな言葉です。

「自分」をもって、自分なりに生き、そして、どんな境遇にいても、動揺せずに、生きつづける事だ。

才能は静けさのなかでつくられ、性格は世の激浪のなかでつくられる。

SEE YOU SOON 戸塚さん！

第3回大原杯レース

NORC玄海支部 片倉 静江

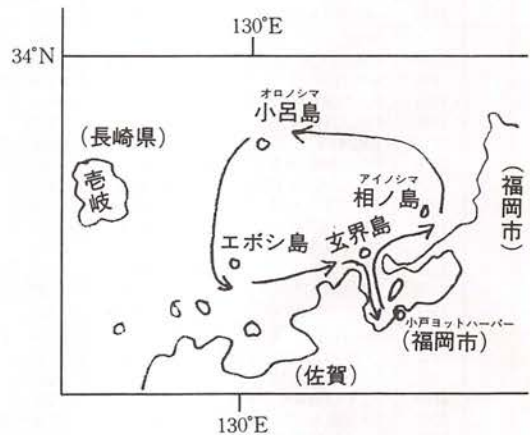
昭和58年よりスタートした恒例の“大原杯レース”は、予定通り11月3日(日)に行われた。帰国した名艇(飛海)(TAK 39)が出場するというので楽しみにしていたが、メンバー不足で出られなくなり残念至極。また、2年余り休養中だった精鋭(ピクニック)も、新艇(YOK 32)で出場するはずだったが、進水が前日になり出場できず、こちらも残念だった。

さて、コースは前年と同じで玄界島を出て相ノ島までタックの応酬になり「〈カラコム〉が後に来た時はゾッとしたり、相ノ島から小呂島(福岡市西区！)までは、後半スピラン、そこから烏帽子島の間で日没になった。6着以下の艇は、烏帽子島の北側で、星明りを頼りにジブアップ、スピンドウンになり、庭先の様な烏帽子島も夜間はやはり神経を使う。また、烏帽子島から博多湾入口までのコース選択が、勝敗の原因につながった。沖出し組は、思いがけない潮流にのせられ、スターボーとポートとの差が2ノット近くもあり、陸岸へ近づこうとタックすればストンとスピードが落ちる。うんざりする程タックを繰り返し、やっと湾内に滑りこんだ。後で聞いた話だが、岸よりの組は、時間帯にもよるが、操業中の漁船群にどなられたり、時々風が止まったりで、やはり苦戦したようだった。しかし、沖出し組よりは早目に湾内に逃げこんだ結果となった。4日(月)午前1時頃ベタ凪ぎになり、それにつかまった気の毒な艇もあり、健闘した小型艇(カムカム)(YA 25)もその一人で、午前3時頃フィニッシュした。

全艇無事故、入れ歯を落とした人もなく、産気づいた人もなく、全員元気に帰港した。表彰式は、4日11:00からクラブハウス2階ロビーで開かれた。小型艇(25フィート)は大変でしたね？ なんて、うっかり大原先生の前では言えない。14年前、第1回アリランレースの時、21フィートを駆って、朝鮮海峡110マイルを渡った方、バシッと毒舌が飛んでくる。

夜間レースは、5月のアリランレース以来ではな

かっただろうか？ 夕日に胸を熱くし、玄界島の上にふわりと現われたオレンジ色の月に驚ろき、あのあたりにハレー彗星が？ とオリオン座を仰ぎ見ながらの帆走は、実に楽しい。「航海灯をつけないクルーザーレースなんて！ 女性がいらない地球みたいなものですわ。オホホホ……」(言っちゃった！)



第3回大原杯レース成績表

11月3日(日)、4日(月)快晴北東8~9m

着順	艇名	艇種	所要時間(秒)	順位
1	ゼフィルス	YOK32	42012	優勝
2	マルコV	HAY35	43322	6
3	レディK	KIH30	44601	②
4	トムボーイ	DOU34	44743	5
5	DR HIRO	ED30	45111	③
6	キャプテーン	VDF30	46348	7
7	ステラ	YA30	46601	4
8	カラコルムII	DOU30	49096	8
9	G.B.	J.P.28.5	49930	9
10	シャチ	FAR920	56136	11
11	カムカム	YA25	58334	10

NANSEICHO RACE ENTRY LIST 1985.9.16

	クラス	セ ール No	YACHT NAME	TYPE	TCF	第 1 レ ー ス				第 2 レ ー ス				計			
						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
A グ ル ー プ	I	3204	LALA	VO45	8491	11	2	49	19	6	7	15	53	10	9	32	72
	II	2210	CARRERA	HOL40	8230	10	3	48	20	5	8	14	54	9	11	31	74
		2558	VIND 7	DOU43	8301	9	4	47	21	1	12 $\frac{1}{2}$	1	67 $\frac{1}{2}$	3	16 $\frac{1}{2}$	22	88 $\frac{1}{2}$
		2634	MARK	HOL41	8114	8	5	46	22	3	10	7	61	6	15	24	83
	III	2339	MARUTAMAMARU	DOU37	7825	DNF	1	DNF	1	10	3	27	41	12	4	48	42
		2410	CORSAIR	NAK37	7892	6	7	42	26	4	9	9	59	5	16	23	85
		2477	ASADORI	DUB37	7835	7	6	45	23	11	2	31	37	11	8	40	60
	IV	2288	IHO	FAR920	7509	2	11	25	43	12	1	42	26	8	12	35	69
		3022	NAGARA	YOK32	7406	3	10	27	41	7	6	17	51	4	16	19	92
		3121	MOMOTARO	YOK31	7570	1	12 $\frac{1}{2}$	17	51	9	4	20	48	2	16 $\frac{1}{2}$	13	99
		3336	TAC	YOK33	7540	5	8	41	27	2	11	4	64	1	19	21	91
		3440	FUYO	YOK31N	7396	4	9	37	31	8	5	18	50	7	14	28	81
	V	210	QUARIDA 3	HIT31	7364	11	5	26	42	6	10	13	55	9	15	14	97
		2765	OCEANID EX	NAK295	7258	10	6	24	44	14	2	40	28	13	8	34	72
		3037	MEGU 5	YOK31	7322	12	4	43	25	10	6	29	39	11	10	39	61
		3125	ASUKA 2	YOK31	7343	7	9	10	58	7	9	16	52	6	18	7	110
		3142	LAPINE 3	NAK31	7280	8	8	11	57	11	5	33	35	10	13	20	92
		3203	JUST 5	YOK31	7322	4	12	5	63	12	4	35	33	7	16	16	96
		3225	NARUMI 6	YOK31	7354	6	10	9	59	3	13	6	62	4	23	5	121
		3255	SUPER LUCY	TAK30	7364	2	14	2	66	4	12	10	58	3	26	4	
		3256	AYA 3	YOK31	7333	DNC	0	DNC	0	13	3	36	32	14	3	51	32
		3338	PAPER MOON	YOK31	7343	DNC	0	DNC	0	15	1	46	22	15	1	56	22
		3344	WILL	YAM30R	7364	9	7	12	56	8	8	19	49	8	15	8	105
		3398	CHEERFUL 5	YAM30R	7354	3	13	4	64	2	14	5	63	2	27	2	127
		3439	LAFALE	YOK31N	7375	DNS	1	DNS	1	9	7	25	43	12	8	47	44
		3448	Im SORRY 2	FAR30	7269	1	15 $\frac{1}{2}$	1	67 $\frac{1}{2}$	1	15 $\frac{1}{2}$	2	66	1	30 $\frac{1}{2}$	1	133 $\frac{1}{2}$
		3512	CHOVI CHUVA	TAK30	7312	5	11	8	60	5	11	11	57	5	22	6	117
B グ ル ー プ	I	1	MEC	ALB35	7396	DNC	0	DNC	0	DNS	1	DNS	1	13	1	63	1
		16	CHIKI CHIKI 2	YAM30S	7322	6	9	33	35	7	8	34	34	7	17	36	69
		236	RYUJIN	OC1300	7396	DNF	1	DNF	1	DCF	1	DNF	1	12	2	60	2
		1084	KAZEKOMACHI	NOL34	7448	10	5	40	28	9	6	47	21	10	11	45	49
		2091	POSEIDON 3	DOU33	7427	7	8	34	34	1	14 $\frac{1}{2}$	3	65	4	22 $\frac{1}{2}$	10	99
		2272	BIG IVY	HOL33	7600	DNC	0	DNC	0	DNC	0	DNC	0	14	0	66	0
		2478	BIRUSHANA 3	TAT33	7322	8	7	38	30	8	7	44	24	8	14	42	54
		3020	YAMANBA FAM.	NAK33	7499	3	12	20	48	2	13	12	56	2	25	9	104
		3054	TIGHT LASS	YAM30S	7322	2	13	16	52	5	10	23	45	3	23	15	97
		3132	AQUARIOUS	TAK34	7600	11	4	44	24	DNC	0	DNC	0	11	4	55	24
		3211	MERCURE 3	YAM30S	7322	1	14 $\frac{1}{2}$	15	53	4	11	22	46	1	25 $\frac{1}{2}$	12	99
		3260	PROPAX	YAM30S	7322	5	10	32	36	3	12	21	47	5	22	25	83
		3275	VALENTINE 3	YAM30S	7322	4	11	23	45	6	9	30	38	6	20	26	83
		3371	WHITE CROW	YAM30S	7322	9	6	39	29	10	5	50	18	9	11	46	47
	II	18	MICHIYU	OC900	7106	DNF	1	DNF	1	9	11	41	27	13	12	53	28
		1432	COO COO 2	DOU30	7193	8	12	29	39	DNF	1	DNF	1	12	13	50	40
		1983	DAIKIMARU	NAK30	7161	4	16	14	54	3	17	26	42	3	33	17	96
		2159	JONATHAN 3	NAK30	7161	5	15	18	50	8	12	39	29	6	27	29	79
		2362	GARIBAR 2	NIC30	7280	DNC	0	DNC	0	DNC	0	DNC	0	19	0	65	0
		2431	URANAMI 6	YAM30C	7106	10	10	31	37	4	16	28	40	7	26	30	77
		2578	FIRST SUNRISE 4	NAK30	7161	11	9	35	33	12	8	51	17	8	17	44	50
		2691	HORNET	J24	7183	1	19 $\frac{1}{2}$	5	65	1	19 $\frac{1}{2}$	8	60	1	38 $\frac{1}{2}$	3	125
		2764	OPUS 2	YAM30C	7106	3	17	13	55	2	18	24	44	2	35	11	99
		2980	CAMARADE	ONE38	7183	DNC	0	DNC	0	DNC	0	DNC	0	18	0	64	0
		2994	SHANGRILA 3	OC110	7183	DNC	0	DNC	0	13	7	53	15	15	7	58	15
		3401	RAINBOW SIS.2	YOK28	7237	6	14	22	46	5	15	32	36	5	29	27	82
		3468	WAKAMIZU	YOK28	7237	9	11	30	38	11	9	48	20	9	20	41	58
		3817	ONDINE VIVRE	J24	7183	2	18	6	62	6	14	37	31	4	32	18	93
		3552	メーラ	J24	7183	7	13	28	40	DNC	0	DNC	0	10	13	49	40
		232	サンチョパンサIV	YAM30C	7106	DNF	1	DNF	1	DNC	0	DNC	0	16	1	61	1
		3078	スカイラーク	JOY26	7106	DNC	0	DNC	0	DNS	1	DNS	1	17	1	62	1
		25	虎 門	ヤマハ30C	7106	DNC	0	DNC	0	7	13	38	30	11	13	52	30
		2262	酒 雪	DP-30	7193	DNC	0	DNC	0	10	10	43	25	14	10	54	25
	III	20	SATSUKI	YAM23	6819	2	6	19	49	1	7 $\frac{1}{2}$	45	23	1	13 $\frac{1}{2}$	33	72
		27	SHIZUKA 2	YAM25-2	6771	DNF	1	DNF	1	3	5	52	16	5	6	57	17
		2080	FUJI 3	YAM26C	6890	3	5	21	47	4	4	54	14	3	9	38	61
		2736	FUNNY	HOL27	7050	4	4	36	32	2	6	49	19	2	10	43	51
		2784	LONSAME LADY 3	SOL26	6901	DNF	1	DNF	1	DNF	1	DNF	1	6	2	59	2
		2989	MICKEY MOUSE	YAM26S	6947	1	7 $\frac{1}{2}$	7	61	DNS	1	DNS	1	4	8 $\frac{1}{2}$	37	67
		3388	SONG BIRD	SW33	7038	DNF	1	DNF	1	DNC	0	DNC	0	7	1	60	1

※レース関連記事は前号参照

第1回 大洗～小名浜レース——青野忠純

私達の住む茨城・福島県は、広大な太平洋に面しています。今回は、この海を舞台としたスポーツとして、ヨットによる外洋レースを企画しました。これまで大洗沖では、大洗海洋クラブを中心として、那珂湊港や銚子港に置かれているクルーザー・ヨットのローカルレースが、たびたび実施されてきました。しかしながら今回のような、大洗～小名浜間の約100 kmにおよぶ長距離レースは初めてです。では、このエキサイティングなレースの模様をお伝えします。

レースのコンディションは、微風から台風並みと大きな変化にとんだコースでした。特に中盤までは霧の中での上りコースで、コース選定がむづかしく、各艇ともに艇身の位置順位がつかめない状態であった。

風は“S”から“N”ないし“NNE”に変わり、リーチの強風となつてからは全艇スピンランで、これまでの遅れを一挙にばん回する展開となった。そのとき風の計測値はブローまじりで15～20 m、波高も7 m前後となり、プレーニング・キープできた艇がグングン足をのばすといった、まさにヘルムスマンとクルーの



▲総合優勝の那珂湊チーム

スピンワークの技が問われる、スリリングなレースとなりました。50マイルレースは午前6時スタートで、最終艇フィッシュは18時47分でした。

まだまだ関東東北域のクルーザーレースは小規模ですが、これからも頑張っていきたいと思います。

第1大洗～小名浜外洋クルーザーレース・成績表
(50マイルレース)

No.	艇名	クラス	セーラーNo.	記録							
				フィッシュ時刻	着順	所要時間	レーティング	T C F	修正時間	修正順位	総合
1	モンスター	27 ft	2327	16:27'16"	1	37636	18.5 Ⓟ18.3	0.690 0.687	25885.4	1	1
2	アスガード	ヤマハ26	3509	17:21'00"	8	40860	18.5	0.690	28193.4	6	6
3	卑弥呼	ヤマハ24	—	17:10'43"	7	40243	18.2 Ⓟ18.0	0.687 0.684	27536.1	3	3
4	チャブチャブ	ヤマハ24	2802	日立入港 リタイヤ	R	—	18.2 Ⓟ18.0	0.687 0.684	—	13	13
5	峯流人	なかよし30	6501	17:23'13"	9	40993	21.0	0.710	29105.0	8	8
6	松風	ヤマハ30 (スキャンビII)	2304	16:39'48"	3	38388	20.8 Ⓟ20.6	0.716 0.713	27404.1	2	2
7	スミ	ヤマハ33	—	16:46'25"	5	38785	23.8	0.747	29003.4	7	7
8	シーガル	バンデ フェット30	—	16:38'58"	2	38338	22.3 Ⓟ21.8	0.755 0.726	28073.4	4	4
9	ブーメラン	ハヤシ30	3392	16:43'41"	4	38621	22.0 Ⓟ21.8	0.729 0.726	27990.0	5	5
10	ヒロアンドトシ	前田 30	—	16:50'25"	6	39025	22.3	0.755	29463.8	9	9
11	アイリス	Y 30C	—	17:54'52"	10	43192	21.8	0.726	31396.2	12	12
12	ストーミーマンデン	ヤマハ25 MK II	—	18:47'55"	12	46075	17.8	0.681	31377.0	11	11
13	セーレン	B W 24	—	18:30'12"	11	45012	18.2	0.686	30878.0	10	10

会員の著書紹介

咸臨丸航海長 小野友五郎の生涯

——幕末明治のテクノクラート——



著者は、昭和35年以来の本会会員で、30年から40年代にかけて、帆走艇の航海術についての解説を“舵”誌に連載していたので、覚えている方もあろう。本会の水路委員長を勤めたこともある。

本書の主人公小野友五郎は、黎明期の近代日本が、最も必要とした科学技術畑の逸材でありながら、一般には、ほとんど忘れ去られてしまっている。しかし、彼の幕末明治における活動分野は、和算、洋式高等数学、航海術、造船の基本設計、砲台築造、水路測量、鉄道測量、製塩技術改良、一般の教育啓蒙と、実に多岐にわたっている。その彼のテクノクラシーの根元をさぐり、個々の業績をつまびらかにし、その全体像を初めて明らかにしたのが本書である。日米両国の側から、著者自らが探索・蒐集した新史料を駆使して、20年にわたる研究の成果を世に問うている。忘れられた練達の旧幕臣テクノクラートの多彩な業績と凄絶な生きざまがこの書に盛りこまれ、識者の注目を集めている。

この舞台となった時期は、写真の世界では、湿式のタゲロイド版から乾式への過渡期で、日米両国で集められた珍しい写真資料の一部が本書に掲載されているが、これも好事家にとっては面白い見ものである。ぜひ一読をおすすめする。

体裁：新書版（中公新書〈782〉）

頁数：210頁

写真：22枚

定価：520円

最寄の書店でお求め下さい。

年会費納入のお願い

——事務局より——

年会費は毎年2月末までに納めていただくことになっておりますが（組織及び運営規定第5章第13条）、本年度もいまだ未納の方が沢山おります。年会費は協会を運営するのにあたって大切な財源となります。どうぞ皆様にご理解いただき速やかにお支払いをお願い致します。併せて以前よりお薦めしております年会費の預金口座振替依頼もできるだけ多くの方に手続きをしていただけますようご協力をお願いします。手続きは所定様式の「預金口座振替依頼書」を提出していただくだけで毎年自動的に年会費の納入が完了します。ご希望の方は所属支部事務局（関東は本部事務局）までお申出下さるようお願いいたします。

◁関東支部の会員の方々へ▷

本号に添付してある振込票は年会費の納入にご利用下さい。

’87メルボルン—大阪・

ダブルハンド レース

参加予定の皆様へ

昭和60年11月29日

ヨット等船舶局で短波帯（4メガ〜16メガ）を使用して無線通信を行なう為には、

『電話級無線通信士』

の資格が必要です。

NOCR 通信委員会では過去に出題された電話級無線通信士の国家試験を集計・分析した「傾向と対策」を作成しました。この資料によって次回の国家試験の出題予測が自分で行なえます。

ご希望の方は NORC 通信委員会宛てご連絡ください。（コピー代、送料共実費500円）

*電話級無線通信士の国家試験は毎年、2月と8月の年2回行なわれており、現在、NORCでは勉強会を行っています。

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16（船舶振興ビル）

☎03(504)1911(代)

(社)日本外洋帆走協会・通信委員会

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



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

☆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年アドミラルズ・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。

「オケラ五世優勝す」

多田雄幸著 (文芸春秋刊)

これは書店でも売っているが、NORC の会員には特別に多田さんのサイン入りをお分けします。

(定価1,300円, 送料250円)

「ひねもす航海記」

国重光熙著 (TRIM 社刊)

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、正月休み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)



申し込み先: 社団法人 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130号 昭和60年12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