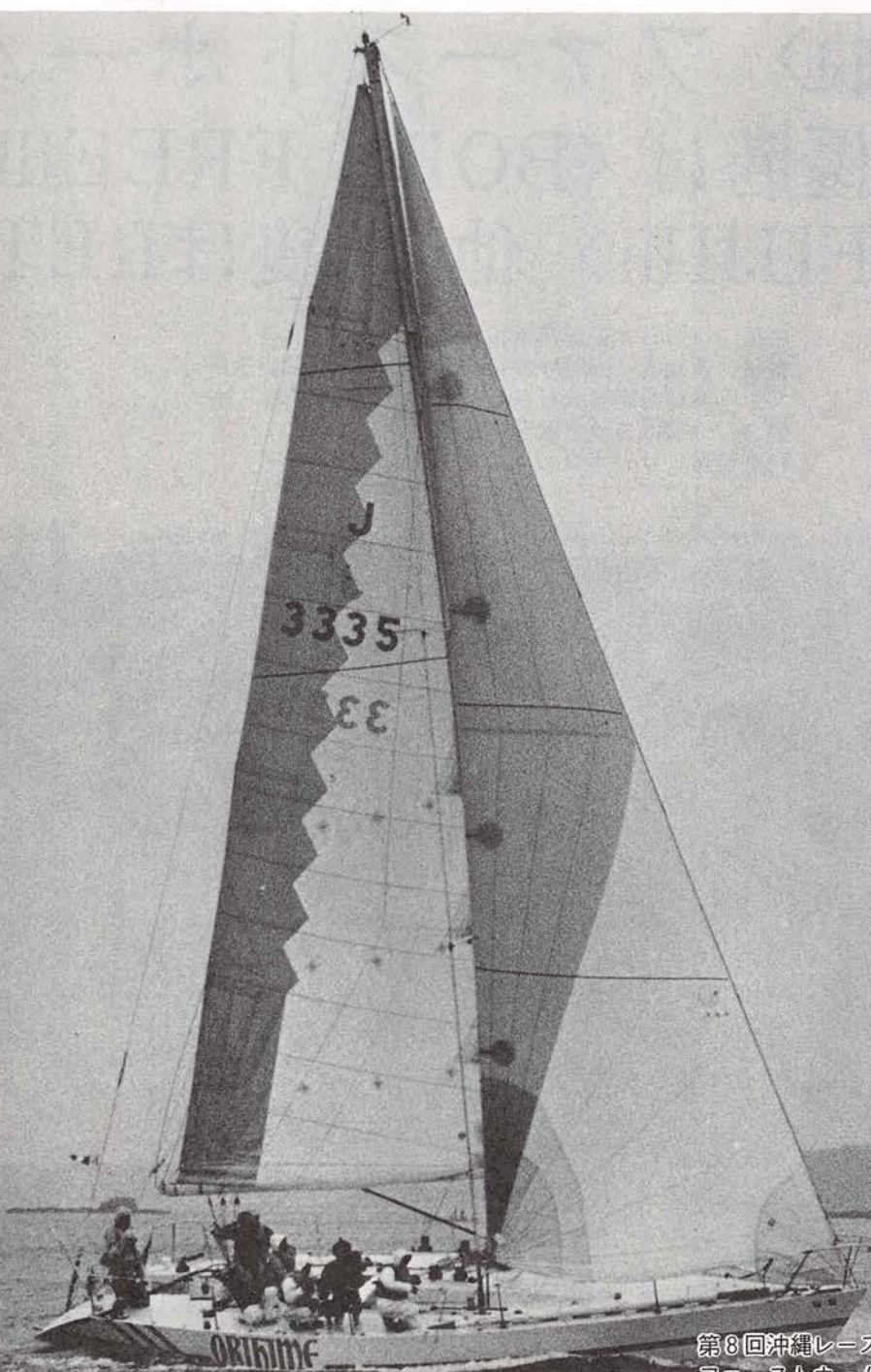


Offshore 5 1986

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.134/300円

昭和61年5月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可



第8回沖縄レース／初出場で堂々の
ファーストホーム直前の＜織姫＞
提供：朝日新聞社

日本船舶振興会補助事業

〈速報〉

第8回 沖縄～東京レース

〈織姫〉ファーストホーム
総合優勝は〈BORN FREEⅢ〉
3位〈FUJIⅢ〉、他の6隻はRET.

主催 (社)日本外洋帆走協会

後援 運輸省・沖縄県・神奈川県・那覇市・航海訓練所・
沖縄県開発公社・朝日新聞社・沖縄タイムス社

協力 沖縄県ヨット連盟・全日空

特別協賛 サッポロビール

171.610時間を走りぬき、1着の喜びをビールで祝う〈織姫〉のメンバー／於：シーボニア／撮影：西牟田耕治／提供：朝日新聞社



＜1986年 第8回 沖縄—東京レース 成績表＞ スタート時刻：1986年4月29日12時00分00秒

CI	SAIL No.	TACHT'S NAME	TYPE	R ft (T.M.F.)	着順	フィニッシュ時刻	所用時間	修正時間	クラス 順位	総合 順位
I	2112	FUJI III (フジ 3世)	FRE 45	37.3 (1.1737)	3	日 時 分 秒 5/4 06.07.10	日 時 分 秒 7.18.07.10 (186.119時間)	日 時 分 秒 9.02.26.53 (218.448時間)	I ~ II 2	3
	3339	風見鷗 (カザミドリ)	TAK 43	41.3 (1.2187)	5/2	12:00 リタイヤ	種子島へ入港		RET	RET
	2312	NACHI VIII (ナチ 8世)	DOU 42	32.3 (1.1121)	5/5	06:00 リタイヤ	串本へ入港		RET	RET
II	3335	織姫 (オリヒメ)	FRE 40	31.5 (1.1016)	1	5/6 15.36.36	7.03.36.36 (171.610時間)	7.21.02.46 (189.046時間)	I ~ II 1	2
	2611	MAPLE (メイプル)	YOK 39	30.1 (1.0827)	5/3	12:00 リタイヤ	5/4 09:00 アブラツツへ入港		RET	RET
	3573	天龍 (テンリュウ)	YAM 38	30.2 (1.0841)	5/5	03:00 デスマスト リタイヤ	室戸港へ自力で入港		RET	RET
III	3295	あさま (アサマ)	YAM 38	28.5 (1.0603)	5/4	19:30 リタイヤ	串本へ入港		RET	RET
IV	3006	BORN FREE III (ボーンフリー 3世)	NAK 34	24.5 (1.0000)	2	5/4 01.46.26	7.13.46.26 (181.774時間)	7.13.46.26 (181.774時間)	IV 1	1
	3435	友架里 (ユウカリ)	VEN 30	23.3 (0.9805)	5/5	04:30 リタイヤ	5/5 14:15 串本へ入港		RET	RET



“沖縄レースの花”は古川朋江嬢(左)参加9隻中、唯一女性クルー（オーナーの長女）。艇長の山本仁氏と健闘をたたえ合う。／撮影：西牟田耕治／提供：朝日新聞社

沖縄・東京レースは沖縄諸島の日本復帰を記念して1972年4月29日に第1回大会が開催された。当時沖縄はまだ米国の色濃く、最もにぎやかな市内国際通りにたむろする青年達も、どことなく東南アジアのそれ風で米兵との生活格差をみせつけられたものである。泊地は現在の泊新港で、まだ港としての体裁もととのっておらず、つぶれかけたテンダーが2隻あって、これを参加12隻でかわるがわる使うという状況であった。艇長会議はこの泊新港の丘の上にある東急ホテルで行なわれ、全国より参加の各艇紹介とつづき、あくる29日那覇港沖をスタート、一路神奈川三浦市城ヶ島沖のフィニッシュラインに向かったのである。記念すべき第1回レースは東海の雄〈チタⅢ〉が所要時間108時間32分17秒でファーストホーム・総合優勝に輝き、この記録は第7回大会まで今だ破られていない。ここで過去の参加艇数と総合優勝艇を簡単に記してみよう。

1972年 第1回〈チタⅢ〉参加数12隻
 1974年 第2回〈サンバードⅡ〉参加数14隻
 1976年 第3回〈マジシャンⅡ〉参加数13隻
 1978年 第4回〈シンドバットⅡ〉参加数27隻
 1980年 第5回〈シンドバットⅡ〉参加数21隻
 1982年 第6回〈サマーボーイ〉参加数20隻
 1984年 第7回〈ナチⅧ〉参加数13隻
 1986年 第8回〈 〉参加数9隻

以上のごとく最大エントリーは78年の27隻でそれ以降年々参加艇が減少してきた。ここで、興味深いデータを1つのせてみたい。それは旧クリッパーカップ(I. O. R)レースとの参加状況である。IORレースは1978年に第1回大会がハワイで開催され、年度ごとの参加状況は次の通りである。

1978年 第1回 参加数3隻(内1隻はチャーター)
 1980年 第2回 〃 6隻(内1隻はチャーター、
 もう1隻は外国籍で)

1982年 第3回 〳 12隻

1984年 第4回 〳 10隻

このように同じ年に行なわれる沖縄レースとI. O. R. レースは深い関係を持っている。というのは沖縄レースに出場してI. O. R. レースに出場する艇が非常に少ないことで、今年も現在沖縄レースに出場している艇でI. O. R. レースに出場する艇はない。……なぜでしょう。何隻かの艇に問い合わせたところ、沖縄レースに出場していたのではハワイへの輸送に間に合わないということです。また、間に合ったとしても時間的にきつく、何かのトラブルが発生するととてもI. O. R. 参加が不可能という答が帰ってきました。

ごく少ない意見ではあったのですが、沖縄レースに出場して艇をこわしてしまったのでは、元も子もないという意見もありました。このようなことで沖縄レースに出場できる艇がI. O. R. 出場希望艇とオーバーラップしている為ここ数年、沖縄レース出場艇が減少している大きな原因の1つであるといえましょう。

ところで、ここにすばらしいニュースがあります。それは、今年の第8回大会よりイギリス王室皇太子ご夫妻来日記念としてこのレースにThe Prince and Princess of Wales Cupをたまわることになりました。最初にこのカップを手にするのはどの艇か？興味はつきません。

最後に今年の参加各艇のプロフィールを紹介します。

☆クラスⅠ 〈FUJIⅢ〉(フリーズ45) オーナー：藤本達雄、スキッパー：宮坂敬三。⇒第1回レースより第8回まで唯一の連続出場艇で、オーナー・スキッパーのコンビも不動である。第1回～第3回まではS & S 38での出場であった。〈FUJIⅢ〉は1977年、小豆島の岡崎造船で建造された木造船で、1985年に細いマストに交換、セール面積を増しての参加である。また、関東支部のレースにも常に参加、宮坂スキッパーはセミプロ、プロを乗せてのレース参加はなく、クルー全員が常に子飼のチーム編成である。

☆クラスⅠ 〈風見鶏〉(高井43) オーナー・スキッパー：榎正寛⇒1984年神奈川県横須賀にあるワールド7(旧名)にて建造のGRP船、オーナーの希望でレーティングにとらわれず早く走れる艇ということで作られた。

1985年には小樽～ナホトカレース、第2回ジャパン～ガムレース、ホンコン～マニラレース、そして沖縄レースと昨年から今年にかけて最も帆走距離の長かった艇ではないだろうか。クルーの主体は浦安セーリングクラブ(千葉県)のメンバーである。

☆クラスⅡ 〈ナチⅧ〉(ピーターソン42) オーナー・スキッパー：二村昭治⇒1978年愛知県尾西市にあるチタにて建造、小笠原レース、沖縄レースをはじめ日本を代表するロングオフショアレースにはすべて参加、第7回沖縄レースに優勝、“東海の雄”である。

☆クラスⅡ 〈織姫〉(フリーズ40) オーナー：古川保夫⇒1984年名古屋市ツボ井ヨットにて建造された。姉妹艇として〈ZEROⅡ〉がある。進水以来関東支部レース、本部レースにて活躍、常に上位をしめている。また、過去において鳥羽パールレース等にも優勝経験のある“古豪”である。

☆クラスⅡ 〈メイプル〉(横山39) オーナー：橋本博⇒1979年名古屋市ツボ井ヨットにて建造、当初は〈雲柱〉として、関東支部レース、とくに小網代カップに連続優勝、1980年のクリッパーカップにも出場。その後、横山31で関東で活躍中であった現在のオーナーが購入し、初のレースが日本最長の沖縄レースとなった。クルーの年齢も若く、これからの活躍が最も期待されるチームである。

☆クラスⅢ 〈天龍〉(ヤマハ38) オーナー：山本昇、スキッパー：岡本卓也⇒1983年、ヤマハ発動機により建造された。比較的小巧な軽排水艇である。今回スキッパーとして乗り組む岡本氏は息子のあつし君と7年前に太平洋を親子で渡っており、1987年に行なわれるメルボルン～大阪ダブルハンドヨットレースにも出場する予定で、そのトレーニングを兼ねてのレース出場となった。

☆クラスⅢ 〈あさま〉(ヤマハ38) オーナー：高橋高見⇒1984年ヤマハ発動機により建造された艇で同型艇として〈天龍〉がある。1985年の小笠原レースに出場して総合優勝に輝いた。また、ジャパンカップ、関東支部レースにも常に出場、安定した力を示し、数多くの優勝、入賞をなしとげている。関東支部のトップレーサーである。クルーの年齢も若く、これからの発展が大いに望まれるチームである。

☆クラスⅣ 〈ボンフリー〉(なかよし34) オーナー：佐藤泰一郎⇒1982年三重県のなかよし造船で建造された。所属支部は、駿河湾支部で泊地も重須ではあるが、メンバーの大半が東京在住で、学校も同窓生ということもあってチームワークも良い。関東のフリート対抗レースにも積極的に参加し、練度を上げ、虎視眈眈と優勝をねらっているチームである。今大会の“ダークホース”であろう。

☆クラスⅣ 〈友架里〉(バンド・フェット30) オーナー：白鳥芳一⇒1985年ニュージャパンヨットにて建造。同年の小笠原レースに参加、近年量産艇でのロングオフショアレース出場はめずらしくなった。オーナーいわく、「うちは高速クルージングのつもりで参加しています」とのこと。最小艇での参加。健闘を祈りたいと思う。

(記：歌田道教)

クルーザーレーティング 委員会報告にかえて

服部一良

NORC の停滞，たとえば登録艇数や会員数の完全な頭打ち現象を目の当たりに見て，なにを感じるか。

預金通帳の残高のように，文句なしに多ければ多いほどよいとは限らないとしても，登録艇数や会員数が増えるだけでなく，海から足を洗ったわけではないのに，NORC からは離れてしまう艇と人が少なくないのは，間違いなく嬉しい話ではない。

いきなり私事で恐縮だけれども，20年プラスアルファの間，会費を払い続けてきた当方としては，このNORC の停滞というよりも正直には衰退に近い現状を，自分の生活圏内のアクシデントと捉えざるを得ず，ことのほか辛い。

理由は，すでに多数の人々から様々な形のアピールがなされているが，なかでも発足当時のいわば同好会的ムードでは処理が不能な，すなわち数多いメンバーの多様なニーズを満足させられない，現在の NORC の機構にある，という指摘はきわめて鋭く，当方としてもまったくその通りだと思う。

振り返ってみて，当方が入会した頃は，レース後の集いもさかんだった。だから，ワンシーズンほどレースを続ければ，ほとんどの会員とお会いできた。世帯が小さいが故の，本来のクラブライフの機能が，そこに間違いなく存在していた。

こちらはまだまだ現役を自認していて，回顧趣味にすぎるのは十年後のつもりだけれども，人の交流という観点からすれば，現状は悲惨そのものである。もっとも，交流の場の核となるはずのクラブハウスすらまだないのだから，あまり嘆かずには諦めた方が利口かもしれない。

クラブライフなるものは一匹狼の正反対に位置して

いて，どちらかといえば保守的な性格を備えるはずで，ごくあたりまえに，お互いが群れるに必要欠くべからずの，巣とか溜りとかの確保に走るのが，とりあえずの第一歩だと思うのだが，この点，NORC は最初からはなはだしく前衛的な，クラブに似てクラブに非ずだったのかもしれない。

これはともかく，当方のビギナーの頃と現在との大きな違いのもうひとつは，艇の差である。この場合の艇の差とは，いささかややこしいし，20年以上も昔のセーリングボートと最先端のセーリングボートとの間の，いうまでもないあからさまな性能の違いではなく，当時のフリートの，艇が異なった場合のスピードポテンシャルの格差と，現代のフリートのそれとの比較である。

かつての時代は，全艇が木造のハルとスプールのマストで，だからというわけでもなく，それに当時のデザイナーから叱られそうだが，かつての時代はともかく，どの艇もおしなべて似たり寄ったりの性能だった。大きな艇も小さな艇も，また新造艇も年代を重ねた艇も，たじろぐようなハンデを覚えずに活躍が可能であった。あの頃のレースは，まごうことなくシーマンシップとナビゲーションの競争に尽きていた。だが，あらためて駄目押しする必要もないほどに，今日のレースシーンは変貌している。艇体だけでなくセールのマテリアルにしても日進月歩の勢いで姿を変え，そしてこれらを包括するトータルなデザインこそが，ビッグイベントのヒーローとしてクローズアップされるのである。

かつてはまず艇がゆるぎなく存在して，それからレースが始ったけれども，今はレースのために，極端

にいえば特定のイベントを目標に艇が用意される時代なのだ。この差をどのように考えるか、NORCの対応能力が問われる場合、こころあたりの認識のずれがそのひとつと思う。

もちろん、道具を使うスポーツが逃れられない、道具の発達に伴うジレンマは、なにもわれわれサイドだけの悩みではない。まったく普遍的なもので、歴代の記録の比較を不能にした棒高跳のポールの改良を思えば、他の例はいくらでも続く。道具を使う限り、人がその改良に励むのはごくあたりまえに過ぎない。

別に戦争をスポーツとみなすつもりは毛頭なく、誤解されると困るのだが、有史以来の戦争に使われた道具、すなわち兵器の変遷などもその好例といえる。そして皮肉にも、これこそ誤解されるかもしれないが、新兵器の開発競争は人々を夢中にして、そしてその成果のほとんどはやがて人々の日常に環元されている。

われわれの場合も12メータークラスで開発された技術がIORのグランプリレーサーに利用され、続いて……という具合に、われわれの手にも届くプロセスは似たようなものである。だから、12メータークラスの文字通り新兵器そのものの感じがする、ベールに包まれた造艇競争、インターナショナルなビッグイベントで次々とデビューするIORグランプリレーサーなどは、われわれサイドの利害に直結するホットな情熱の表れに他ならない。だがこれは、いかに海が好きでセーリングが好きでも、誰もが12メータークラスやIORレーサーを所有できるわけがないという冷徹な認識があってこそいえるのであって、このあたりの若干の混乱が、結果としてなにかを語っている気がする。

ここが大事なところで、繰り返すけれども、現代の艇、とくに12メータークラスやIORレーサーは、人のアクションの道具、それも日進月歩で変化する消耗品なのである。そしてもうひとつ大事なものは、このようなスーパーボートを所有したり、あるいはそれらのクルーになれなくても、存分に海で遊べセーリングを楽しむことを、ひょっとしたら忘れていたことである。

われわれ自身の姿勢も免責にはならないが、機関としてのNORCが、適切な対応を怠り続けた結果が、今日の事態であるのは明らかである。

特別会員の全員が消耗品のIORレーサーを次から次へと渡れるオーナーであるわけがなく、それにもかかわらず、理屈のうえでは最新デザインが勝利するはずのIOR適用のレースしか催さなかった責任は、きわめて大きい。

IORはその名の通りに、国際間のイベントを成立させるための協定である。そしてアドミラルズカップに代表されるIORに基づくイベントは、人の持てる経済力、工業技術、ハンドリング技術、感性などがトータルに問われるカテゴリーに他ならない。間違ってもいわゆるレジャーではない。

したがって、IOR本来の意義を再確認して、IORから離れたクラブライフの本質に沿ったイベントを求める声が、NORCの内部から浮上したのは、遅かりしはさておいて自然現象ともいえる。

昨年の10月、第95回理事会で簡易なハンデキャップシステムの導入とその普及を承認した。

これを受けて本年3月、関東支部では専門委員会が発足、委員長は武田勝彦、メンバーには石井竹彦、白崎謙太郎、三宅直晴、小沢美弘、藤田弘治、橋本浩之、柿島亮一、及び服部一良。

ミーティングは、すでに3月から4月にかけて、三回、本部サイドの児玉万平、古川保夫、及び事務局長の歌田道教の参加を得て、技術委員会提案、理事会決定のスカンディキャップシステムをベースにした方式の、具体的な普及方法を中心にして、熱の入った討議がもたれた。

各支部における計測員養成の講習日程、計測料の決定、関東支部では5月17日開催の初島レースから適用、などの実務面はもとより、IORレースの位置付け、それでないレースの位置付けなど、有意義なディスカッションが重ねられた。とくに運用面でORCカテゴリーの拘束に関する問題では、きわめて白熱した。ORCのルールは、想定されるトラブルに対処するためのという、たてまえはあるにしても、実態はIORレースの装備面での公平を計るために他ならず、この点を巡る火を吹く論議は大変に有意義だった。最終的な論議は、艇の安全に関する責任の所在は、あくまで艇長にある大原則をあらためてアピールしようとの方向になった。

ともあれ、IORの舞台から引退を余儀なくされた艇の再登場を促すだけでなく、当初からIORから離れていた艇までを包み込むようなイベントを、という機運がレールに乗ったことは、近來になく嬉しいことである。もっとも、どの艇も満足するオールマイティなハンデキャップシステムなど、世の中に存在するわけがなく、必要に素早く応じる制度の改革は、今後の委員会の真価が問われる課題といえる。でもあらたなハンデキャップ方式が常に最大限の公平さを保ち続けたとしても、それは新企画の魅力のひとつに過ぎない。前述したORCに基づく安全備品の再検討、レースフィーの引き下げ、アフタレースの確保など、今回の試みを成功させるには、関連各セクションの一致した協力体制が不可欠なのはいうまでもない。

関東支部では、オフショア4月号の付録でお知らせしたように、5月17日の初島レースから、新企画の内容のスタートを切ることにした。

本部主催の島羽レースに向けての準備も確実に進んでいる。

なお、会員の生の声をぜひ耳にたく、御意見を寄せられる事を切望する。

「大名」という名のヨット

白崎謙太郎

〈大名〉(ダイミョウ)という名のヨットには幾つかの謎が付きまとっている。最初にこの名のヨットが日本の海に浮かんできたのはG・D・ウェストによってである。ウェストは日本の近代化を促進するために政府が英国から招請した造船技師、いわゆるお雇い外国人の一人である。工部大学校、後の東大工学部造船学科教授になり、その業績は称えられ、東大工学部の構内には胸像が建てられた。日本の近代造船術の父ともいえるべき人物であった。ウェストはまた、明治19年に23フィートのヨット〈浪人号〉を石川島で建造している。石川島で受注した船舶でも最小のものの一つであろう。ウェストはその後より大きな〈大名〉を建造するのだが、その建造年及び建造所は明らかになっていない。推定は出来る。また特定すれば出来ない根拠の説もあるのだが私にはいま一つ釈然としないのである。しかしここではその建造年、建造所の特定よりも、その後の我が国のヨット史に表われる〈大名〉の奇数な運命について、またまた興味ある話を仕入れたので記しておこう。

ウェストは明治41年に日本で死んでいる。61歳であったが、おそらく死の直前まで〈大名〉を愛艇としていたであろう。死後〈大名〉がどうなったかは分らない。しかし再び〈大名〉が歴史に表われるのは関東大震災の時である。O・M・プール著「古き横浜の壊滅」に〈大名〉が、罹災した著者の家族と知人を、火の海と化した横浜市内から救い、大活躍するありさまが詳しく記されている。この時の〈大名〉の所有者は著者プールの夫人の父キャンベルであった。キャンベルは横浜ヨットクラブの会長を務めた横浜の有力なヨットマン。従ってウェストの死後〈大名〉はキャンベルの手に渡ったと考えるのが自然である。ウェストの〈大名〉の一枚だけ残された不鮮明な写真と、キャンベルの〈大名〉のかなり忠実に描かれたと思われる水彩画からこの2つの〈大名〉が同一の艇らしいのどうやらわかる。しかし断定は出来ない。

関東大震災を生きのびたらしいキャンベルの〈大名〉がその後どうなったのかはこれもまたわかっていない。しかし、横浜ヨットクラブは多くのキール艇を失い、その後は18呎のセンターボードの単一艇で活動することになる。次に〈大名〉が表われるのは昭和30年頃の「舵」に日本のヨットセールの草分け、水野セールの渡辺清司の回想記に帆走図入りで紹介された〈大

名〉である。その図によればガフ・トップスルのついたカッターリグの長いバウスプリットを持った当時の典型的なスタイルのヨットであったが、渡辺清司はこの〈大名〉を21呎と記しているが、それは明らかに誤りで40呎前後のプロフィールである。

そしてさらに約10年後に吉野令二氏が著した『ヨットのABC』では〈大名〉が先代の岡本造船所で建造されたものであり、全長30呎、なんと船齢60年で現在(1963年頃)オーストラリアに健在であるという驚くべき事実を記している。しかし氏の取材そのものも20数年前になり、取材ノートも今日残っていない、その情報の入手先はわからない。しかしおそらくは10数年前に亡くなった岡本知一氏からの話らしい。岡本知一は岡本造船所の先代ヘンリー・クックに直接指導を受けた船匠であったので、もしそうなら確度の高い情報といえよう。

こうなると〈大名〉についてのイメージはますます描きにくくなっていくのである。この間の考察については『KAZI』の本年2月号に筆者は記しているのので合せてお読みいただければと思う。

しかし〈大名〉の謎はまだ筆者を解放してはくれなかった。

3月の下旬筆者は神戸、琵琶湖の古いヨットの歴史を知りたく関西に出かけた。そこで松木哲理事(神戸商船大教授)にまたまた〈大名〉についてのお話をうかがったのである。

昭和10年頃神戸にあった神戸ヨットクラブは外人中心のクラブであったが、日本人も何人か所属していた。そんな中で最年少のメンバーの某氏はバウを切り落した40呎のヨット〈大名〉を持っていて、瀬戸田に置いてあったが、その船で別府までのロングクルーズに行ったりしたとのことである。いったいこの〈大名〉はウェストが建造した〈大名〉と同一のものであったのだろうか。関東の船が関西に回航されたということはそれ以前にもあった。40呎といえばその可能性は充分ある。しかしバウを切り落してあったというのはどういうことだったのだろうか。それになんと、この〈大名〉の所有者は岐阜の山中に今日もいらっしゃるらしいのだが、それ以外の手がかりはなくこの方を捜し出すのは、極めてむずかしい。

このあたり、どんな小さなことでもけっこう。御存知の方は教えてください。

シーボニアハーバー修復される

昨年の7月、台風によって堤防倒壊などの大被害をこうむり、ハーバーの機能を失っていたシーボニアヨットハーバーは、このほどようやく一連の改築工事が完成、4月28日から再開された。修復された堤防は、以前のものと比べてひとまわり大きくなった。ただし、幅を増した分は、漁協その他の問題から外に向って拡がれずに内側に喰い込まざるを得ずハーバー内の利用水面は狭まったという。したがってポンツーン配置が従来通りでは収容艇数に変化がでてしまい、そのレイアウトはがらりと異なった。艇の佇まいも一新したシーボニアヨットハーバーの新装開店といったところである。



堤防が倒壊し、湾口（左）からのうねりがまとも…。



水没したヨットを引き上げる。



浮き桟橋もこの通り。



左側の堤防が築かれ、港内も整備された。



'86年度 第1回計測委員会議事録

日時 3月29日 1100~1600

場所 船舶振興ビル10階会議室

出席者 斉藤彰, 大原元太 (玄海)
田村治久 (西内海)
飯塚巧二, 田中龍雄 (内海)
花川幸一郎 (東海)
木内安夫, 西田兼義 (駿河湾)
中井次男 (北海道)
林賢之輔, 大橋具典, 伊藤静美, 沢地繁 (本部)
矢島滋 (事務局)

議 題

1. '86年 IOR 変更点について

(1) 水上計測時にセールを積まないこと

(関連ルール 202.2.C, Appendix 3)

確認計測時 (インスペクション時のチェック, ダブルメジャメントなど) を除き, ハルデイト, シリーズデイトに関係なく, 再計測にもセールは積まない。これは艇の計測状態の再現性を重視した結果でありインスペクション時のフリーボードのチェックを容易にする。

(2) CSF の導入

(関連ルール 105.5.B, 712, 1111)

軽量, フラットで幅広の IOR タイプヨットでは, クルーのバランスが非常に有効である (RM が 10% 増加すると, のぼりでのスピードは 0.4% 増加する)。しかし, オフショアボートとして, 昼夜を分かつクルーが風上側にバランスしなければならぬのは疑問であり, 真のオフショアレースとしては好ましい傾向ではないという反省から, クルー・スタビリティ・ファクターが導入された。

(3) キール後端のプロペラ据付

(関連ルール 609.3.E)

キールの陰に入っているプロペラ, シャフト, ストラットなどは, 抵抗 (ドラッグ) が最小となり, レーティング上有利であった。これをより正しく評価するために, リミット値より低い位置でのプロペラ据付に対し, PF (プロペラファクター) の値を小さくしている。

(4) プロペラ軸径 PSD

(関連ルール 609.2.I)

細すぎるシャフトや, 楕円断面の (抵抗の小さい) シャフトに対する規制であるが, ITC から発表された値は現実的でない面があるので, 今年はこの

ルールの適用は見送られた。

(5) チャイン艇

(関連ルール 320.2, 326.2.C.3)

計測点での強い曲率 (バンプ) などは, ハルスキャナーを計測の道具として用いることにより, 自動的にならしてしまうことになるので, 予告されていた FD ステーションでの最小半径等の規制は加えられない。チャイン艇は, そのまま計測されるので (チャインの角の上に計測点がきても) チャイン艇をより明確に定義した。

(6) フリーボード

(関連ルール 404)

フリーボードの低い艇が増えてきており, 外洋艇として不適当に低いものもあらわれている。基準フリーボードより高いフリーボードを優遇する変更である。

(7) 陸上計測時のトリム

(関連ルール 202.1)

トリム・ペナルティ・ファクター (TPF) のルールを悪用することを防ぎ, あくまでも水上計測時のトリムとすること。

(8) 水タンク, 燃料タンク, サンプタンク, 油圧系統タンクなどの条件

(関連ルール 202.2.I 及び H)

ルール・チーティングを妨ぐため, さらに細かく規定した。

(9) 機械による艇体計測

(関連ルール Appendix 8)

ハル・スキャナー (計測機械) の導入に伴い, ルールブックの付録として追加された。

2. ハル・スキャナーについて

ハル・スキャナーの動作と, 手持ちコンピューター (エプソン) への入力などについて説明がなされた。エプソンからのデータ処理については, 技術委員会と共同作業中であり, IOR レーティング・アウトプットまでの作業を学習中である。この作業は 4 月中に終了し, 実艇に応用する訓練を 6 月中に実施する予定である。ORC から届いている各種プログラムは, IBM-PC 用に使われており, NORC の NEC 9801 に変換する作業は, 上記コンピューターワーキング・グループにより積極的に進められている。

3. 計測誤差について

増山委員作成のデータにより, 計測誤差によるレーティングの増減が検討された。現在, 各メジャラーによる計測精度であれば十分であることが確認された。

4. 86年 IOR アウトプットについて

これまで IOR のアウトプットは, IBM に依頼してきたが, 85年度中, JOR アウトプットに使用した

NEC 9801 (BASIC) に問題が生じていないので、今年度からは、IOR も NEC によることにする。これは松崎委員の多大な努力の賜物である。

5. IOR セールメジャラーについて

- (1) 資格更新については、現在レポートを回収しており、85年度中に実測していない人がいればその資格について検討する。
- (2) 新規セールメジャラー講習会について
当委員会が得た情報をもとに、2名のセールメジャラーの講習会を同日開催し、現在レポートの提出を求めている。

6. IOR リグメジャラーについて

スパーの計測は、スパーが陸上にある時の方が寸法精度が高いこと、高所へ昇ることから生じる危険性を回避できること、破損後の同一寸法での修復に対するチェックをする人の資格の問題などから、オーナーにとってよりスムーズな計測が行なわれるよう、ルールに抵触しない範囲で、リグメジャラーを養成することになった。

7. 新規 IOR メジャラーについて

新規 IOR メジャラーとして大原元太氏（玄海支部）が承認された。

8. メジャラーズ・マニュアルについて

当委員会では、以前より、IOR のメジャメント・マニュアルの作成を計画し、飯塚委員によるタキ台はできていたが、今回、ORC 計測委員 J・グリーン作成のマニュアル（案）ができたのでこれを輪読することになった。

9. 海水比重計について

大坪前計測委員の調査により、赤沼式海水比重計が

入手し易く、使い易いことがわかったのでこれを使用すること。医療器具として使われている比重計の精度、価格等を調べる（大原委員担当）ことになった。

10. グリーン・ブックについて

レベル・レースでの船内居住区の寸法の変更と共にセールについて明確化されたことを確認した。
（関連ルール G.B. 15.1, 15.2）

11. 簡易クルーザー・レーティングについて

管理・運用については、あくまでも、各支部（計測委員会）に属する事柄であることが再確認された。これは、レーティング・ルールはレースに出場する人達のために存在するものであり、その人達がレースを楽しむことができればよいことであり、どのようなレーティング・ルールを選ぶかはレース・オーガナイザーが出場者の意向をくんで決めればよい事柄であるという認識による（オフショア-85年11月号、86年1月号参照）。当委員会では、各支部の要望に合せてできる範囲で応援することになる。

技術委員会の協力のもとに、沢地、松崎両委員により計算プログラムが完成し、アウトプット・サンプルが提出された。実測データ及び IOR/JOR の計測値からレーティングが算出できるように作られている。ただし、スターンのオーバーハングによる修正は施していない。

渡辺技術委員長が、各地で開かれるクルーザーレーティングのためのメジャラー講習会に講師として出張して下さるとの朗報がある。

これらに対応して各支部での受入れ準備を急ぐ必要がある。

以上。

日本船舶振興会補助事業

ハワイ インターナショナル オフショア レーシング シリーズ (I. O. R. シリーズ) の 日本代表決定について

さる4月22日(火)、18時30分より NORC にて国際委員会を開催し、今年8月2日より8月17日までハワイ諸島を舞台として行なわれる I.O.R. シリーズの日本代表を次の通り決定いたしましたのでお知らせいたします。

東チーム

〈ゼロ〉 (FRE 52) 津村重孝
〈スーパーサンパード〉 (YA 42R) 山崎達光
〈瑠璃光〉 (KAN 45) 菅原留意
〈摩利支天〉 (NEL 56) 武田勝彦 (補助艇)

西チーム

〈セントアポロニア〉(YOK 40) 三谷惇夫
 〈ミミ〉(TAK 39) 金井準一
 〈アロハ〉(TAK 39) 桑本信幸
 以上7隻です。

尚、参加者及び関係者にて結団式を行ないたいと思います。日時につきましては後日発表いたします。

■レース日程

第1レース 27マイル・オリンピックトライアングル
 8月2日
 第2レース 27マイル・オリンピックトライアングル
 8月3日

第3レース 150マイル・モロカイレース 8月4日
 第4レース 27マイル・オリンピックトライアングル
 8月7日
 第5レース 775マイル・アラウンザステイツ 8月10日
 表彰式 8月17日18時からシェラトン ハワイ ホテル
 連絡先 Royal Hawaiian Ocean Racing Club
 P.O. Box 88648
 Honolulu, Hawaii 96830 USA
 PHONE 808 941-1273
 TELEX (RCA): 723-8813 RHORC HR
 Race Director Kenneth L. Morrison

第27回 鳥羽パールレースのお知らせ

第27回社団法人日本外洋帆走協会主催の鳥羽パールレースに関するアウトラインが、下記の如く定まりました。

これに伴う表彰式、ウェルカムパーティ並びに安全フェスティバルを開催しますので、多数ご参加下さい。

記

- I. 主 催 NORC
 II. 名 称 「第27回鳥羽パールレース」海の記念日
 旬間(7/20~7/31)協賛
 鳥羽スタート(7/25am11:00),三浦フィ
 ニッシュ 航程150 マイル
 III. 組 織 「第27回鳥羽パールレース」海の記念日
 (7/20~7/31)協賛
 大会会長 石原慎太郎
 (NORC 会長)
 副会長 大儀見 薫
 (NORC 関東支部長)
 小林 義彦
 (NORC 東海支部長)
 ウェルカムパーティ
 実行委員長 石井 竹彦/泊地担当
 (鈴木 保夫)/パーティ担当(石
 井 竹彦)/安全フェスティバル担
 当(清田 博)
 IV. コース レースは、従来のコースと神津島回りの
 コースの二本立てで、7/25(金)行う。
 イ. 神津島回り IOR レーティング艇
 (国際規格のレース艇)

ロ. 従来のコース クルーザーレーティ
 ング艇

(クルーザーレーティングとは簡易
 レーティングをいう。NORC は、た
 くさんの艇が気軽に参加できるような
 レーティングの普及を目指している。)

V. ウェルカムパーティ ウェルカムパーティを7/27
 (日)フィニッシュ後昨年同様の企画で、開
 催する。なお、本年は運輸省及びフジテ
 レビ選出のミス「海の女王」(ミス レ
 イラニ)が、出演する予定。

VI. 安全フェスティバル 安全フェスティバルを7/27
 (日)フィニッシュ後、昨年同様の企画で、
 ウェルカムパーティと協調して諸磯湾に
 て行う。

*内容(昨年催し) イ. ヘリコプター
 による救助活動 ロ. 安全備品の展示
 ハ. クルーザーのパレード

VII. 泊 地 昨年同様、神奈川県及び三崎マリンの協
 力を得て油壺湾に臨時定係泊する。

昨年開催されました鳥羽パールレース・ウェルカム
 パーティは、想像以上の反響を NORC 関東支部は元
 より内海支部、東海支部にもたらしました。即ち、

1. 関東で鳥羽レース始まって以来、初めて内海や東
 海の艇が安心して油壺湾で仮泊ができた。
2. フィニッシュ時に、真夜中にもかかわらずクラブ
 ハウスで風呂にも入れて、他艇のクルー達と歓談でき
 た。
3. 翌日パーティでは、関東で華やかに大歓迎してく

れ、表彰式、ゲーム等、多数のヨットマンとの交流はかかれたこと。

等々であります。

NORCでは、日本に於ける海への関心も高まる中、更に一層、外洋ヨットを盛り上げるべく“活性化を図ろう”を相言葉に、現在簡易レーティング(クルーザーレーティング)の採用を決定し、各レースに適用すべく努力しています。

一方、運輸省では、日本の海の持つ重要性を国民に浸透させるべくS65年の「第50回海の記念日」(東京開催)を目指し、「海の祭典」を毎年企画しています。

NORC海事思想普及委員会では、この企画に協賛し、ウェルカムパーティ、表彰式並びに安全フェスティバルを同時に開催して、海の記念日を盛り上げるべく計画しました。

本年は、昨年のウェルカムパーティにこれら、クルーザーレーティングの採用並びに海の記念日協賛・安全フェスティバルの実施が加わりました。本年は、出艇130艇、パーティ参加1300名を見込め、新聞やテレビ等マスコミ関係の取材も予定しており、昨年以上の盛り上がりで、年に一度の(社)日本外洋帆走協会の海の祭典にふさわしく華やかな催しになると思います。

■鳥羽パールレース・ウェルカムパーティの形式について(案)

1. 7/26(土)正午からレース終了まで、フィニッシュ後のアフター・ミーティングルームとして、諸艦オーナーズクラブハウスを提供し、冷たい飲み物と簡単な料理を用意する。又、シャワールームも開放して、24時間サービスを行い、グラスを傾けながらレースを振り返ってもらう。

2. 7/27(日)午前11時より諸磯湾前大駐車場に TENT を張り、飲み物と食べ物を用意して、華やかな、ウェルカムパーティ並びに表彰式を行います。

なお、本年は海の記念日協賛の安全フェスティバルも加えて、より一層内容を充実して行います。

☆パーティは、大看板をバックに、舞台装置を施し、オリジナルデザインのTシャツを、参加者全員に無料で配布する予定です。また、楽しいゲームを多数準備して、楽しいパーティにする予定です。

■安全フェスティバルについて

・出展予定企業：約27～30社

・内 容

1. 外洋帆走用の安全備品・無線機器・航海計器等の展示

2. 救命いかだ・その他の救難用品の実演

3. 海上保安庁によるヘリコプターによる海難救助訓練

・ミス レイラニ(海の女王)の出演

・展示及び会場：諸磯湾及びウェルカムパーティ会場内

安全担当理事就任にあたって

山崎 達光

最近のグランプリレーサーの性能は目覚ましい進歩をとげ、毎年毎年話題のニューボートが出現し、目を見張る活躍をしています。新素材が多用され、ハイテック工法などの開発と併せて軽くて強いレースボートが誕生し、それに伴い乗り手の方もより高度なテクニックが要求されるようになりました。私たちは艇の性能を引き出すための努力は惜しみなく払ってきましたが、安全という表裏の点に関し、同様な努力と留意を怠ってはいないでしょうか。

セールや艀装品と同じように、安全備品も常にチェックされ、最良の状態で格納され、乗員全員が熟知していなければイザという時に役に立ちません。しかし、実際には安全備品等を取り出して見るのは、シーズン始めの安全検査の時や、レース時のインスペクションの時ぐらいでしょう。有効な安全備品を取りそろえる事はルールで定められた最低限の事であり、それで乗員の安全性が確保されるわけではありません。要は、それをいかに運用するかということです。

グランプリレーサーにとって、安全備品は通常のセーリング時には、はなはだじまな物であり、やっかいな物です。しかし、イザという時のためにどう対処したら良いのか心掛けは常におこななければなりません。もちろん、すべてのヨットに関しても同様の事がいえます。

今年から安全担当理事をお引き受けするにあたり、会員の皆様が一人でも多く、艇の安全、乗員の安全についてお考えいただくことを願っております。そのために新しい試みとして、安全について考える機会を作り、実際に事が起きた場合どのように対処したら良いのか皆さんと共に考えていきたいと思います。

落水者が出た場合のケーススタディ、ディスマスト時の回収方法やジュリーリーグの作製、ラダートラブル時の応急操舵法、ライフraftのハンドリング等、現実には起きてはならない事です、乗員一人一人が認識することは必要です。

また、海外レースで得た経験を生かし、それぞれのレースで行なわれていて良いと思われる安全に関する事項は、積極的にとり入れてゆきたいと思います。

事故の無いレースをめざして、安全について一人一人が再認識を致しましょう。

石渡庄蔵氏(三崎マリン社長)のこと

平田 克己

油壺に三崎マリン(株)が設立されてからもう8年になる。所謂不法船と烙印を押され、否応なしに陸に揚げられてしまった我々を含め、現在、三崎マリンに収容されているヨットは総計139隻を数えるが、最近の三崎マリンは、波極めて穏やかで、かつてあのように激しい騒ぎがあったと誰が想像しえよう。

マリン側の当事者も初代佐々木英之助氏が県に戻り次の梶谷善吉専務の跡を受けた山口巖専務が今すべてを取り仕切っておられるが、社員の仕事振りが板につきクラブのメンバーの不満がほとんど聞かれなくなったのみか、近隣マリナーが毎年艇置料金の値上げに狂奔しているのを尻目に、ここ三崎マリンのみがこの4年間料金据置で頑張っておられることも我々の大きな喜びである。我々はここで三浦市が初めて第3セクターを設立するに当たり、その運営を石渡庄蔵氏に委ねたことは誤りではなかったと思わざるをえないのである。

私自身石渡さんにお目にかかるまでは、二町谷漁協の組合長といった程度の知識しかもっていなかったが三崎マリン騒動に関し石渡さんとの数々の交渉の過程において、当初我々に示された条件

- i) お前達は許可なしに油壺に入ったのであるからすぐに出て行ってもらいたい。
- ii) それが嫌なら陸揚のスペースを提供する。但し置料は33呎で年76万円、保証金は152万円とする。(当時私がFに払っていた水置保管料は年30万円であった)

を極めて苛酷と感じつつも、石渡さんが事態を正しく認識して県、市、漁協と我々の間にたって事を円満に処理すべく努力しておられるのを知って、我々としてはあくまで法に遵いつつもマリン側の考慮を求めることとし、結局、施設不備を理由に20%の値下げで円満妥結に至ったことは御高承の通りである。

昨春、石渡さんが勲五等瑞宝章を授賞されたと聞き、三崎までお祝に出かけたが、ここで改めて同氏の残された業績が如何に大きかったかに感じ入った次第である。御自分では辞めたいと言われても周りがこれを許さないというのは、「余人を以て代え難し」ということで、三崎マリンも石渡さんに引続き頑張っていたきたいと思うのは私独りの思いではあるまい。

さて、時折マリンに見える石渡さんにお目にかかり昔のお話を聞く度に、これを私のものだけにせずヨットの仲間達に広く知らせてあげたらと考え、機会をつ

くって伺ったお話をまとめたのが次の一文である。お話のすべてを伝えることができないのは残念だが、我々がこれまで知らなかった石渡さんの一端に触れ、海の恐さを改めて思い知る機会ともなれば、幸いこれに過ぎるものはないと思う次第である。

☆石渡庄蔵さんの話

1. 生い立ち

自分は小学校を出ると、すぐ父の舟に乗り組み、専ら相模湾を中心に漁業に従事し、19歳で漁労長を勤めた。漁場は2/3が伊豆七島方面、1/3が房総半島沿岸(銚子以南)で、巾7尺2寸、10トンの舟に15馬力の焼玉エンジンを積んでいた。

当時若かったし、1日3時間眠ればよいと考えて働いたが15日しか身体がもたなかった。一日中舟で過し、1カ月以上家に帰らぬ日が続いたが、漁獲は多く、1年働けば家が建つ程であった。

魚はサバとムロアジが主で、6トンで満船となった。三崎より横浜の方が値段がよいので、三崎で漁具を降ろしそのまま横浜に向かい、魚市場まで魚を運んだこともあった。空船の帰り、橋の下が通れないので水を入れて舟を沈めた上、乗組員全員で橋をかついだこともあった。

2. 伊豆七島

a) 三宅島

七島の中で一番恐いのは三宅島である。まず良い港がない上、西風と北風が同時に吹くことがある。地元の舟は夜陸に揚げてしまうが、我々は沖泊りはせず、必ず式根か新島で泊るようにしていた。どうしても島を離れることができない場合は、エンジンは一晩中かけ放しで、船長、漁労長は不寝番で警戒に当たった。

今は阿古の新港が出来て大きく改善されたはずである。

b) 神津島

山の上に池(不動池)があり、飲料水やエンジン用冷却水は、クルーが樽を持ち泳いで取りに行くのが例であった。多幸港は、北風、西風いずれも可であるが東風は不可で警戒が必要である。

島の際はよいが、ほとんど風が逆なので注意を要する。

c) 御蔵島

この島は周囲が切り立っており、海は深く浅いところがない。神津島から下田に向かう場合、時化の前は北東流なので、まず河津に向かいセンバの外から岸際に上るとよい。

d) 式根島

小浜が良く底は砂である。北風の時は、神津島に向かい大港（御釜港）が深くて良い。

なお、時化の時は、神津島との間、新島との間、共に良くないから注意を要する。

e) 新島

ここは砂浜である。掘ってはいるが浅い。

新島とオドマ（鵜渡根）の間はよくない。

f) 大島

北風なら西を通る必要がある。東側はすごく悪く、波を被りデッキの上のものがすべて洗い流されたのでデッキの水を総員米櫃で汲んだこともあった。風早にはいつも北東流がある。水色が悪い時は、流れは逆である。

3. 海上の経験について

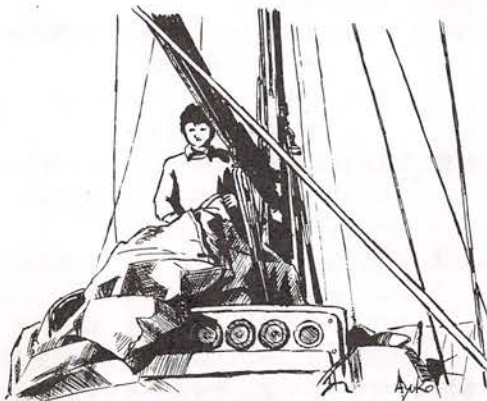
a) 約35年の海上経験で、もう駄目かと生命の危険を感じたことは2回ある。千葉から三崎に帰る途中、デッキの水がはけないということもあった。

b) 落雷の経験はないが、他の舟では雷がエンジンに落ち、舟底に大穴があいて沈没といったケースがあった。無線は切っておく必要がある。

c) センバと呼ばれる水域があるが、海は深い、大室なしの如き、水深わずか28メートルといった事から予想外な大波が立つ。爪木センバの外、ヒョータンセ、高セ、シュモトセンバ、いずれも警戒を要す。

d) 時化の時は、走れば風下に走る。1インチのロープを15メートル程輪にして鰻から流す。シーアンカーを用い舳から油を流すのも一策である。

e) 最近舟、殊にヨットは非常に良くなったが、波の悪い事を知らずに走るものが依然として跡を絶たないのは寒心に堪えない。今後とも十分注意してほしい。



アジア 太平洋 博覧会



福岡市は市制百周年を記念して、昭和64年3月17日から9月3日迄、博多湾に面する埋立地の一部を借りて「アジア太平洋博覧会」を開催する事になった。その埋立地は、昭和62年春完成予定の住宅地で、百道（早良区）と地行（中央区）にまたがる138ヘクタールあり、そのうちの78ヘクタールを博覧会会場として使われる。

福岡市政の基本理念「21世紀へつなごう・みどり」と心豊かな活力の街・福岡」をモットーに、国際都市づくりを目標に動きはじめた福岡市にとって、この博覧会はひとつの足がかりになる。

博覧会開催にあわせて、埋立地の一部に博物館も建設予定であり、また、東区の中道海浜公園には、国と共同で水族館が建設される。

当初、埋立地の地主である福岡市港湾局と、運営団体の博覧会協会との間で、使用料をとるかどうかもめたと聞いた。神戸のポートピアが有料だった前例にならって有料にしようという港湾局と、「全市の行事」であるから無料でかき合う計画の協会側…。おそらく有料になるのでは？2月20日、東京では各大手企業へのお誘いの会合も開かれ、博覧会成功を目指し、本格的に動き出した。

百道の沖合い、能古島との間は、J-24がよくレースを行う海域で、全日本選手権レースもここで開催された。博覧会開催中、記念ヨットレースでもと、玄海支部でも検討中である。



'86 ATAMI KETCH MEETING 5th



熱海ケッチミーティングも第5回を迎えブルーウォーター派クルーザー仲間が互いに知り合い、常連となり1年に1回の熱海ミーティングが楽しみになる会に育ってまいりました。

今回は常連のケッチ、偽装ケッチの気のおけない仲間が集まってもらい、前回までのホテルパーティーとは違ったアットホームなビアガーデン風バーベキューパーティーを開き、ヨットマン同志の親睦を深めたいとおもいます。

また、これを機会に各艇のホームポート相互乗り入れ等、クルージング泊地不足の現況を仲間同士で助け合っていけば楽しいヨットライフが過ごせるのではないかと期待しております。

主催 熱海ケッチミーティング委員会
後援 熱海市、熱海ヨット協会、伊豆小型船交通安全協議会
協賛 大熱海漁業協同組合、熱海商工会議所、熱海温泉旅館組合、熱海市観光協会
大会本部 6月7日 am9:00~pm20:00
コーヒー渚 2階 ☎ 0557-81-8001
集合日時 1986. 6月7日(土) 午前11時
集合場所 初島第2漁港 (139°10'E.350°02'N)
スタート 13:00 (予定)

コース 初島→熱海 (6MAIL)
パーティー 18:00~20:00(コーヒー渚 2階)時間厳守
参加資格 2本マストを有すること(偽装も可)
自己の責任において航行できる外洋ヨット
(但し、船検限定沿海以上の外洋ヨット)
協議規則 NORC 外洋レース規則を適用。但し、抗議は一切認めない。
レーティング レーティング無し。但し、女性1名につき1/100の時間短縮ボーナスを与える。

申込

申込締切 昭和61年5月31日

連絡先 〒413 熱海市林が丘町18-5 稲葉文則

☎ 0557-82-3492

昼間 伊豆ヨットイングワールド

☎ 0557-67-1100

参加費 5月31日まで1艇15,000円(泊地協力費含む)
以降ペナルティ5,000円 計20,000円
パーティー代 1人4,000円

支払方法 参加申込時に出艇料15,000円を添えること。
パーティー代は現地にて徴収

払込先 静岡銀行熱海支店 普通預金 001228番
熱海ケッチミーティング委員会 稲葉文則
※参加費を受領しだいエンサイン、及び参加賞品を郵送します。

木造船シリーズ③

〈飛車角II〉

関根久さんのクルーザー教室は1960年代の中頃に始められたが、その第一回の受講生の多くはその後の関東の外洋ヨット界の重要なメンバーになっていった人材を多く輩出した。その卒業生は10人ほどの共同オーナーで26呎の〈シャーク10世〉を造るが、がんばって個人で船主となった何人かがいた。そのうちの一人が〈飛車角〉のオーナー名和幸夫さんである。この24.5呎の新艇は他のオーナーの同型艇と2艇同時に建造され、当時「舵」誌を飾り話題を誘い全国のクルーザーファンを大いにうらやましがらせたものであった。設計は渡辺修治さん、設計者自身の当時の愛艇〈ドンガメⅦ世〉を発展させたもので少々幅が広くより力強いものとなっていた。当時の渡辺さんの設計の特長がよく出た優美さや、スマートさよりも直線的な武骨さからくるそっけなさが、逆に信頼感を生み、誰が言い始めたのか定かではないがヨットというスポーツに何とも似つかわしくない「戦闘的」などという形容詞を与えられ、以後渡辺さんのデザインを語る上で便利に用いられるようになった。しかし当時のこの〈飛車角〉に代表される24.5呎はNORC最初期の20~23呎くらいのJOGから見るとなるともたくましく見えたことか。当時Y-15やシーホースといったセンターボード艇に乗っていて、将来はクルーザーのオーナーにと夢を抱いていた若いヨットマンにとってはまことに垂涎的のクルーザーであった。鉄の塊のような漁船用のディーゼルエンジン、大きなナビゲーションテーブル、機能的なギャレー、それらのどれをとっても当時の24.5呎の艇の一つの標準を作ったともいえるのがこの〈飛車角〉であった。しかしオーナーの名和さんはこの艇でレースにも多く出たが、相模湾を中心にクルージングにめざましい航跡を残した。短期間に実によく走りまわった。これには途中から艇長としてこの船に乗ることになる周東英卿さんの力による所も大きいのである。この頃の〈飛車角〉のめざましい運航ぶりはあるクルージングに参加した柏原勲さんのひかえめな、それでいて水々しい文章で「舵」にも紹介され、多くの人に読まれ、うらやましがらせたものである。

しだいに外洋ヨットにのめりこんでいったオーナーの名和さんは約2年後に今度は同じく渡辺さんに設計を依頼して本格的な外洋レーサーの建造にふみきった。NORCもJOG中心の時代からようやく、大型艇どうしでケンカ相手がレースで何艇か相まみえるよう



な時代を迎えつつあり、レースコースもしだいに沖へ沖へと伸びていった。画期的なレースとなった八丈島レースもこの頃始まっている。名和さんは思い切りよくチークの良材をふんだんに使った寿命の長い艇を渡辺さんに描いてもらった。建造も一世と同じく加藤ボートが入念に行なった。渡辺さん自身が同じ頃建造した自身の艇〈天城〉よりやや早く1967年の秋口に進水し、チューニングの後、初陣の小網代カップレースに出場、ファーストホーム、総合優勝、クラス優勝と三大タイトルを独占しブッチギリの強さを発揮した。その後このような派手な勝ち方はしなくなったが、この〈飛車角II〉に刺激され、また当時の海外の外洋レーサーのデザインの影響を受け、特にディックカーターや、S.S., ヴァン・デ・スタットといった著名なデザインも多く我が国に入り、華やかな大型ヨット（当時の）時代に入ってしまった。そのきっかけとなった艇の一つがこの〈飛車角II〉なのである。又、当時のレーティングルールはIORではなく、今日のように複雑ではなくしろうとでも論ずる余地があり「舵」を中心に外洋レーサーの研究会・座談会が行なわれ、全国の外洋レースを志向するヨットマンに大きな刺激を与えたのである。

〈飛車角II〉の船型主要目は本年5月号の「KAZI」に渡辺さんの「続ドンガメ物語」にくわしく出ているので参照していただきたいが、今回のIORボートのグランプリレーサーからすると、ほぼ同じ容積トン7艇どうし較べると重量は倍くらいある。約7トンの排水量に、3トンのバラストを持っている。〈飛車角II〉が、7/8インチのチークの外板に、ムクのチークのデッキ、太いロンジ、ガッシリした積層フレームと中間に入った渡辺さんにはめずらしい蒸し曲げフレーム、ゴツイエンジンベッドと、今日の艇とは全くおもむきが異なる造りであるが、セールエリアは今日のこの寸法のIORボートの方がむしろ大きいくらいである。帆走性能についてだけ考えればもはや、同じ土俵で戦えるものでもあるまい。しかし強風の上りコースでのステアリングの楽なことなど、このタイプの艇の良さは捨てがたいものを持っている。又、外は修羅場の大シ

ケでもワッチオフになった時の外板の厚いチークのハルのキャビンの中部の別世界のような心地良さは、近頃のIORボートの同寸法の排水量4トン、バラスト2トンなんていう軽いボートのキャビン内では得られないものに違いない。そして何よりあの美しいチークのニスぬりの優雅な姿は今ではまことに貴重である。いつまでもあの美しい姿で帆走しつづけてもらいたい。

〈飛車角〉は、約10年前にマストの位置を後方へ移し、メインスルを小さくし、フォア・トライアングルを小さくし、チェーンプレートを内側に入れるなどの

大改造を行なった。又、昨年は約20年まわり続けたボルボのMD2をおろし、ヤンマーの3GMにつみ変えたりして船足が軽くなったと聞く。大いに走りまわっていただきたい。

最後になるがオーナー名和さんの片腕としてこの艇の運航をあずかってきた周東英嗣さんが下りられ、今後はオーナーが陣頭指揮を取られることが多くなろうが、しばらくお仕事の関係で海に出る機会の少なかった名和オーナーの笑顔がまたあちこちの港で見られるように期待しよう。

SSBMスプリングレガッタ

日頃のレースでは、大中型艇の後塵を拝しているスモールボートが、「チビはチビ同士で」はしってみた、今年からSSBM（相模湾スモールボートミーティング）として年4回レースを開催することになり、その第1戦が4月20日葉山沖スタート→江ノ島沖→佐島沖→葉山沖フィニッシュの三角コースで行われた。

当日はあいにくのななめ雨の空模様となったが、申込25艇中18艇が参加、艇種も24フィートの“マキシ”から18フィートまで12種、ホームポートも江ノ島から横浜まで7カ所とバラエティに富んだエントリーとなった。

曇、時折小雨とはいえ、N4~5メートルの小型艇には絶好のコンディション。スタートも怒号がとぶこともなく、和気あいあいの中1100、いつもスタートだけはうまい〈まれし〉が上の本部艇脇からすると抜け出たのを先頭に、まずはアビームの競り合い。

いつも速い江ノ島の2ハイの林19〈Blue Pulsar〉

〈Sui Sui〉に、2週間前に進水したばかりのY-23

の〈ビーナッツ〉、Y-21Sの〈あい〉がからんでのレース展開となり、江ノ島マークでは先頭艇から4番手までが48秒差で回航するという接戦。

第2、第3グループも佐島へのフリーではスピンのつぶしあいという、同サイズ艇同士ならではの競り合いをみせ〈異邦人〉〈Esmeralda〉が順位を上げていったが、こうした中最小艇の〈Jam〉の実年セラーのお二人が、フランスパンを肴にワインを傾けながら悠々とスピンも張らずに“マキシ”艇と互角にはしたのが「楽しみ優先」のSSBMのお手本とも言えそう。

レースは佐島からの上りレグが勝負となったが、先頭グループの接戦は続き、1着〈Blue Pulsar〉と2着〈ビーナッツ〉の差は22秒。5着〈Coral Splush〉と6着の〈Finlandia〉の差が5秒。12着〈メビウス〉と13着〈プレスティッジ〉の差が4秒という最後まで面白いレースの展開となった。

SSBMはMeetingの名の通り、小型艇同士が集まって楽しく一日を過ごそうというのが目的で、優勝などの賞も設けず、レーティングも関係なくスクラッチで着順だけを競うもので、次回は6月8日江ノ島沖でサマーレガッタ（オリンピックコース）を行う他、今年の予定は、

8月2日 パーベキュー・パーティー（於葉山マリーナ）

8月3日 ミッドサマーレガッタ（オフショアレース、コース未定）

10月26日 オームタレガッタ（東京湾、コース未定）
問い合わせは；〒104 東京都中央区銀座8-8-5

陽栄銀座ビル ヤマハ発動機㈱

東京マリン企画室内 小野澤 秀典



佐島マークに向かって競りあう
〈ビーナッツ〉(右)と〈Sui Sui〉(左)

レース協力；ヤマハ発動機／関東自動車工業／葉山マリーナ

SSBMスプリングレガッタ結果 (61.4.20 11:00スタート, 風向:N, 風速:4メートル)

着順	艇名	艇種	スキッパー	ホームポート	江ノ島マーク回航	佐島マーク回航	フィニッシュ
1	Blue Pulsear	林19	黒田高正	江ノ島	②11.28.26	①12.25.00	①13.25.57
2	ピーナッツ	ヤマハ23	土田宏昭	葉山マリーナ	①11.28.12	②12.26.40	②13.26.19
3	Sui Sui	林19	松崎孝男	江ノ島	③11.28.59	③12.27.00	③13.27.37
4	あい	ヤマハ21S	村木 裕	葉山マリーナ	④11.29.14	④12.32.20	④13.31.36
5	Coral Splush	ヤマハ24	下江 浩	芦名マリーナ	⑨	⑥12.34.12	⑤13.34.31
6	Finlandia	キャナル23	藤島幹郎	葉山マリーナ	⑤11.29.36	⑤12.32.40	⑥13.34.36
7	異邦人	ヤマハ21JOG	小山 祐	諸磯京急マリーナ	⑫	⑧12.35.25	⑦13.35.54
8	Esmeralda	ヤマハ21JOG	藤井 孝	葉山マリーナ	⑩	⑦12.35.00	⑧13.37.38
9	Joy	ヤマハ21JOG	弓削武男	逗子マリーナ	⑧	⑬12.41.00	⑨13.39.50
10	まれし	熊沢21	木村和子	葉山マリーナ	⑬	⑨12.38.00	⑩13.42.34
11	Belle Amie	ヤマハ21CEX	藤原克己	横浜マリーナ	⑦	⑩12.38.40	⑪13.44.37
12	メビウス	ヤマハ21JOG	金子英明	諸磯京急マリーナ	⑥	⑪12.39.00	⑫13.46.53
13	ブレスティッジ	ヤマハ21C	近藤 等	諸磯京急マリーナ	⑰	⑯12.46.28	⑬13.46.57
14	Jam	リュンドメ	年友達男	葉山マリーナ	⑭	⑭12.44.07	⑭13.50.35
15	ドラヘン	ヤマハ21JOG	山懸浩司	諸磯京急マリーナ	⑮	⑮12.45.15	⑮13.51.28
16	美童女(みやらび)	レインジャー23	小堀 均	シーボニア	⑪	⑫12.40.25	⑯13.53.06
17	那由多(なゆた)	ベラ24	有本 徹	諸磯京急マリーナ	⑯	⑰12.48.55	⑰14.43.26
	薫 風	サンシャイン21	木村輝男	葉山マリーナ			DNS

新任のあいさつ

常務理事 久保和男

昭和3年9月生

長野県出身

昭和25年水産講習所(現東京水産大学)卒業, 昭和27年海上保安庁入庁, 巡視船航海士, 海上保安部長を歴任, 本年4月からNORCに奉職しました。ヨットの経験は学生時代にディンギーを数回乗しただけ程度, ヨット部に入っていればよかったな, と悔んでも後の祭りです。目下クルーザーについて勉強中です。

海難事故の絶無を願い, また会員サービス第一を心がけ, NORCの発展に微力を尽したいと思っています。

河村さんと同様よろしくお願い致します。



レース速報

'86.3.15~23. 西宮

関西ビッグボート選手権'86

順位	艇名	セーラーNo.	1レース	2レース	3レース	4レース	5レース	得点
1	ウ イ ル	3537	1 (11.25)	1 (11.25)	1 (11.25)	2 (10.00)	1 (22.50)	66.25
2	ゼ ロ II	3410	2 (10.00)	3 (9.00)	8 (4.00)	4 (8.00)	2 (20.00)	51.00
3	銀 河 VII	2228	5 (7.00)	2 (10.00)	2 (10.00)	7 (5.00)	4 (16.00)	48.00
4	お り ひ め	3335	3 (9.00)	4 (8.00)	7 (5.00)	6 (6.00)	3 (18.00)	46.00
5	ト ー ゴ VIII	2333	4 (8.00)	5 (7.00)	5 (7.00)	3 (9.00)	7 (10.00)	41.00
6	ミ ホ	3521	9 (3.00)	6 (6.00)	9 (3.00)	5 (7.00)	5 (14.00)	33.00
7	セントアポロニア	1090	6 (6.00)	8 (4.00)	3 (9.00)	DSQ(0.00)	6 (12.00)	31.00
8	チ ャ チ ャ	3538	7 (5.00)	11 (1.00)	10 (2.00)	1 (11.25)	DNF(1.00)	20.25
9	S A K I VI	2800	8 (4.00)	10 (2.00)	4 (8.00)	10 (2.00)	DNF(1.00)	17.00
10	カ リ ー ニ ョ 7	2211	11 (1.00)	7 (5.00)	6 (6.00)	9 (3.00)	DNF(1.00)	16.00
11	ミスストレス・ハナ	3115	10 (2.00)	9 (3.00)	11 (1.00)	8 (4.00)	DNF(1.00)	11.00

第1回ミドルボートクラブ全日本選手権

順位	艇名	セーラーNo.	1レース	2レース	3レース	4レース	5レース	得点
1	青 波 行	3201	1 (25.25)	3 (23.00)	3 (23.00)	1 (25.25)	2 (48.00)	144.50
2	ウ イ ザ ード V	3533	6 (20.00)	6 (20.00)	5 (21.00)	2 (24.00)	6 (40.00)	125.00
3	トライアングル	3302	4 (22.00)	2 (24.00)	6 (20.00)	6 (20.00)	8 (36.00)	122.00
4	白 鯨 III	2857	2 (24.00)	5 (21.00)	9 (17.00)	16 (10.00)	4 (44.00)	116.00
5	シークラウン	2979	DSQ(0.00)	4 (22.00)	1 (25.25)	4 (22.00)	5 (42.00)	111.25
6	インプレッション	3209	12 (14.00)	10 (16.00)	4 (22.00)	15 (11.00)	3 (46.00)	109.00
7	ウ イ ル	3344	9 (17.00)	15 (11.00)	2 (24.00)	9 (17.00)	7 (38.00)	107.00
8	タ ッ ク	3336	13 (13.00)	16 (10.00)	16 (10.00)	5 (21.00)	1 (50.50)	104.50
9	海 太 朗 III	3290	5 (21.00)	17 (9.00)	10 (16.00)	7 (19.00)	9 (34.00)	99.00
10	バ ン ガ ード	3284	3 (23.00)	1 (25.25)	7 (19.00)	11 (15.00)	DNF(3.00)	85.25
11	ス ビ カ III	3357	11 (15.00)	11 (15.00)	12 (14.00)	17 (9.00)	11 (30.00)	83.00
12	ミセス・メデューサV	3044	10 (16.00)	7 (19.00)	DNS(2.00)	22 (4.00)	10 (32.00)	73.00
13	トップ・オブザ・モーニング	3202	14 (12.00)	9 (17.00)	DNS(2.00)	13 (13.00)	13 (26.00)	70.00
14	流 星	3323	17 (9.00)	14 (12.00)	18 (8.00)	18 (8.00)	12 (28.00)	65.00
15	フィデリア 2	3229	7 (19.00)	13 (13.00)	13 (13.00)	10 (16.00)	DNF(3.00)	64.00
16	あやスペシャル	3095	16 (10.00)	12 (14.00)	11 (15.00)	3 (23.00)	(1.00)	63.00
17	朝 風	3455	19 (7.00)	24 (2.00)	14 (12.00)	14 (12.00)	14 (24.00)	57.00
18	カ ウ ベ ル	3178	8 (18.00)	8 (18.00)	DNS(2.00)	20 (6.00)	DNF(3.00)	47.00
19	カ ゲ ロ ウ	3307	15 (11.00)	21 (5.00)	19 (7.00)	12 (14.00)	DNF(3.00)	40.00
20	アイムソーリ	3448	22 (4.00)	25 (1.00)	20 (6.00)	8 (18.00)	DNF(3.00)	32.00
21	ロ コ III	3434	20 (6.00)	20 (6.00)	8 (18.00)	DSQ(1.00)	(1.00)	32.00
22	ル ベ ル ソ	3316	18 (8.00)	22 (4.00)	17 (9.00)	19 (7.00)	DNF(3.00)	31.00
23	リ バ ー ジ ュ	3331	(1.00)	18 (8.00)	15 (11.00)	DSQ(0.00)	DNF(3.00)	23.00
24	クリスティーヌVI	2244	(1.00)	19 (7.00)	(1.00)	21 (5.00)	DNF(3.00)	17.00
25	ト ド	3151	21 (5.00)	23 (3.00)	21 (4.00)	DSQ(1.00)	DNF(3.00)	16.00

1986年 初島卯月レース・成績表

CL	SAIL No	YACHT NAME	TYPE	Rtt	T. C. F.	フィニッシュ時刻		所要時間		修正時間	順位	総合位
						日	時 分 秒	時間 分 秒	秒			
I	2299	BIG APPLE	HOL 44	34.1	0.8440	5	18 : 22 : 20	7 : 22 : 20	22399	A-5	5	
	3280	RURIKO	KAN 45	34.5	0.8474		18 : 03 : 25	7 : 03 : 25	21528	A-2	2	
	188	CONTESSA VIII	DPU 42	32.7	0.8318		18 : 28 : 43	7 : 28 : 43	22394	A-4	4	
	3215	SEA LION	H T 42	31.2	0.8186		18 : 52 : 42	7 : 52 : 42	23217	A-9	9	
II	3220	KARASU	TAK 40	30.1	0.8086		18 : 22 : 17	7 : 22 : 17	21457	A-1	1	
	3233	SEE ADLER	DOU 42	32.3	0.8283		18 : 44 : 32	7 : 44 : 32	23086	A-8	8	
	3355	YUKIKAZE V	YOK 40	30.6	0.8132		18 : 46 : 51	7 : 46 : 51	22778	A-7	7	
	3410	ZERO II	FRE 40	31.5	0.8212		18 : 32 : 08	7 : 32 : 08	22277	A-3	3	
III	3519	LAVIEN ROSE	J - 41	30.2	0.8095		19 : 37 : 11	8 : 37 : 11	25119	A-11	12	
	2817	MATENROW	HOL 37	27.5	0.7844		D. N. F			A-		
	2212	KINUGASA	WAT 34	23.7	0.7468		20 : 45 : 55	9 : 45 : 55	26253	A-12	18	
	2640	SEIKAIHA	KIH 33	24.6	0.7560		20 : 52 : 05	9 : 52 : 05	26856	A-13	19	
IV	2690	HUROSHIO III	NAK 33	24.2	0.7519		21 : 37 : 38	10 : 37 : 38	28766	A-16	30	
	3035	MARTHA	WAG 34	25.1	0.7610					A-		
	3152	CRIMSON	TAK 36	25.9	0.7689		20 : 01 : 51	9 : 01 : 51	24997	A-10	11	
	3530	SUMMER KNOWS	TAK 34	24.8	0.7580		19 : 14 : 07	8 : 14 : 07	22472	A-6	6	
	3531	KAGEROH	YOK 32	23.2	0.7417		21 : 14 : 33	10 : 14 : 33	27348	A-15	26	
	3561	CAETLA	VEN 30	24.2	0.7519		20 : 57 : 13	9 : 57 : 13	26942	A-14	20	
	2954	ALPHA	NAK 295	22.2	0.7312		21 : 22 : 40	10 : 22 : 40	27317	B-11	25	
	2965	TSURUGI	NAK 31	21.8	0.7269		21 : 34 : 46	10 : 34 : 46	27684	B-12	27	
	2970	POINCIANA II	U - 30	21.4	0.7226		21 : 23 : 00	10 : 23 : 00	27010	B-8	22	
	3002	SYLPHIDES III	NAK 31	21.6	0.7248		21 : 02 : 37	10 : 02 : 37	26206	B-6	17	
	3055	SAMOA V	U - 31	22.1	0.7301		20 : 34 : 06	9 : 34 : 06	25149	B-2	13	
	3088	BUMBLE BEE III	YAM30S	22.5	0.7343		D. N. F			B-		
V	3236	NEFUNOREO	YOK 31	22.3	0.7322		20 : 24 : 00	9 : 24 : 00	24777	B-1	10	
	3306	RIPPLE II	YOK 31	22.4	0.7333		21 : 12 : 44	10 : 12 : 44	26959	B-7	21	
	3333	TABATHA III	YOK 31	22.5	0.7343		20 : 37 : 52	9 : 37 : 52	25459	B-3	14	
	3373	AFRODITA	YOK 28	21.7	0.7258		21 : 25 : 15	10 : 25 : 15	27228	B-10	24	
	3387	BASIC	YOK 28	21.6	0.7248		20 : 59 : 39	9 : 59 : 39	26077	B-5	16	
	3485	ISIS	YAM30R	22.5	0.7343		20 : 40 : 24	9 : 40 : 24	25571	B-4	15	
	3494	ARE-EN-CIEL II	YOK31N	22.7	0.7364		21 : 27 : 35	10 : 27 : 35	27729	B-13	28	
	3510	TRACER	TAK31O	22.2	0.7312		21 : 52 : 05	10 : 52 : 05	28608	B-14	29	
	3518	HAGUMI	YAM30R	22.7	0.7364		21 : 11 : 33	10 : 11 : 33	27020	B-9	23	
	3551	FIN MARCHEUR	YAM30R	22.7	0.7364		D. N. F			B-		

総合優勝オリンパスカスアップKARASU グループA優勝K7カップKARASU グループB優勝中戸杯NEFUNOREO

(仮称) 三島間(日本海)レース 開催のお知らせ

大会実施要領

主旨：ヨット愛好者であればだれでも参加でき、本格的な楽しいレースで、日本海側が注視されるヨットの祭りにしたいと考えております。今年度は佐渡→奥尻（北海道）の2島間であるが、隠岐→佐渡→奥尻の3島間日本海縦断レース開催に向け、楽しめるヨット祭をめざし実施していこうと考えております。

レーススタート：昭和61年8月21日 1200

連絡先：三島間レース実行委員会

（北海道）江差外帆協会

野崎善文 ☎01395-2-4549

（佐渡）両津市

市橋俊博 ☎02592-7-2068

計測委員会より お知らせ

1. IOR ルールブック

'85年版(英語) 会員¥3,500

〃 〃 (〃) 非会員¥6,000

'86年差しかえ分(英語) 会員¥ 500

〃 〃 (〃) 非会員¥1,000

郵送の場合、85年版350円、86年差しかえ240円の送料が必要です。

2. 1986年度 IOR セールメジャー名簿

メジャーNo.	氏 名	勤務先
SM-001	長谷川淳	(株)セイルス・バイ・ワッツ
SM-002	三船清治	(株)川島マリン
SM-003	戸叶幹男	(株)セイルス・バイ・ワッツ
SM-005	戸 和秀	(株)川島マリン
SM-006	吉川隆三	(株)川島マリン
SM-007	山田裕治	(株)川島マリン
SM-009	高橋良寿	ウルマーセイルズジャパン(株)
SM-011	亀田 豊	フッドセールメーカーズ

3. IOR 計測員募集

身体強健、意志堅固、頭脳明析、年齢性別不問、詳細面談。問い合わせ先：NORC 事務局矢島（☎03-504-1911）または計測委員長林（☎0468-57-5336）まで。

4. 海外レースに出場を計画している艇は、必ず事前に最寄りの計測員へ連絡して下さい。

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

29 AQUANAUT クルーザー 淡輪 11×9×3.5×195 林 茂、神山章、今井春海、宇多民夫、井上六郎、小林明生、高橋正毅、串谷栄一郎、沢田郁（共同）／艇名の由来：クラブ名「AQUANAUT CLUB」の旗艇として。和名〈海人〉は「あま」でも「かいじん」でも良い。シーマンの多様な集合体を意味する。／抱負：インディビジュアルな発意に基づくインテリゲンチアルな航海の、可能なかぎりの展開。このような傾向を求める人々によって、将来フリートをつくりたい。／クルー：作家、プランナー、デザイナー、弁護士、カメラマンなど多彩。約5年間の自作に耐えた。航海経験はこれから積み上げていく。

386 モア・ジョイ・サンク スループ 油壺 10.5×8.90×3.50×1.90 石川幸久、石田公威、仲原正彦、原五郎、加賀美英磨、田坂正敬、堤広明、鈴木嘉昭、海津和明、高橋正博、平田幸夫、服部政久、加藤孝行、野沢（共同）／艇名の由来：42年〈NOAH12〉でスタート、46年〈Sien-Siffle II〉、52年〈More-Joy III〉と名前が変化した。特の過ぎゆくままに、我々の頭にも白いものが目立ち始め、老眼鏡と変化した。もっと深く人生をさぐるべく……More Joy V と命令した。／抱負：堀江謙一が英雄になって、手にしたビックなクルーザー、これにビックリして20年、我々もフランスからビッグなお嬢さんを迎えることができた。レースもいけれど、彼女の生まれ故郷を航海したい。／クルー：アオチャンにバちゃん、2人とも超大型のクラッシュボーイズ、頼りにしてます。／NORC への要望：なし。

3508 SERNE 鈴木造船所 高柳礼司／艇名の由来：ウェスモンゴメリーの曲名を借用しました。少々単純で反省しています。／抱負：外洋レースに参加すべく、技術を習得、また仲間と楽しくやっていくつもりです。

3519 ラ・ヴィ・アン・ローズ スループ シーボニア 40.93×34.0549×13.16×7.4 沢野裕治／艇名の由来：フランスのシャンソンにラ・ヴィ・アン・ローズ（バラ色の人生）と云う曲がありましたので、その曲から、此れからの人生がバラ色であります様にと願いを込めて名付けました。／抱負：私がヨットを始めて、35年キャプテンの吉田30年センター田中30年といったベテラン？ばかりで外洋レースも何十回の経験をかしてクルーザーのレベルアップに役立ちたいと思っております。

2002 ZOO (ズー) オカザキ34 横須賀港 小正寛昭 (コショウヒロアキ) / 艇名の由来: 趣味・仕事全て自然と動植物相手に社名及びヨット, ヒコーキ, 登山探険, ポート, ダイビング, 無線等全て歴代ズーグループのズー & ○○ で来ました。今度のヨット名は ZOO & HERO (動物園の園長) です。 / 抱負: 自然と対話の実践として, 今回は10年位をめどにクルージングを含め, 今までの点と線を太く長くするべくして外国を回ります。途中ゲームレースに参加させていただきまたタイミングが良ければぜひ外洋レースに参加したいと思います。

3515 SOO BLONPINEX-3/4 (社) 関西ヨットクラブ 10.6×7.80×3.37×1.900 八木宏

1733 UFO (遊呆) FARR 30 油壺 川島正通, S. L. モンロー (共同) / 艇名の由来: 読んで字の如く, 遊び呆けるクルーの性格, 生活態度をそのままに命名したが, 少しカッコ悪いので, ローマ字で当字をつづり, 通称とした。 / 抱負: 艇名通り, セイリングを楽しむ。少しはレースもやりたい。クルー: 渡部勝治郎, 浅沼洋子, 鈴木真紀子, 山田裕治

2182 KELONIA ヨコヤマ 33 小綱代 フリート 10.5×7.80×3.50×1.90 大谷正彦, 鈴木知二, 渡辺龍彦 (共同) / 艇名の由来: 青海亀の学名, CHE-
RONIA をよりシンプルにして KELONIA となった。
陸上のあくせくしたペースについていけない我々でも, いったん海に出たらスイスイと……の祈りが込められている。 / 抱負: 本年5月でチームを結成23年。23年かかってやっと6世を進水させた我がチーム。艇名 (青海亀) のようにこれからもゆっくりと海を楽しんでいきたい。クルー: 23年かかってチームは確実に大きくなり, 現在30名の大所帯。 / NORC への要望: 小型艇や古い艇でも楽しめるレースを企画してください。

3518 は組 YR-30 木更津 DCC 野口隆司, 木村郁夫, 野口雅史, 野口照子 (共同) / 艇名の由来: 共同オーナー艇でオーナーが歯科医師の集まりであるために「は組」という事になりました。 / 抱負: この舟は, よく走ると言われてます。そして, 多くの人がよく走ると言われているセールを入れました。これでどこまで走れるでしょうか? パリパリガンバリマス。 / クルー: 野口恵子 (ギャレー担当)

3538 CHACHA (茶々) スループ 西宮 40.0 f × 31.11 f × 13.1 f × 14055 lbs 山村彰, 山村尚史, (共同) / 艇名の由来: 茶茶 (CHACHA) の意味その1, いたずらをする, 妨害する, 茶々を入れる。その2, 浅井長政の娘で絶世の美女。後の淀名であり豊臣秀頼の母。その3, お茶の茶汁の事。以上3つの意味がありいずれも気に入ってます。 / 抱負: サルジニアカップレース参加予定, パナナムクリッパーカップレース参加予定, 熱海カップ優勝予定。

3547 ED マジック デュボワ 23 イズミオオツ 谷

口亮一 / 艇名の由来: デザイナーのエド・デュボワの頭文字である ED をベースにデュボワのマジックという意味から上記の艇名とした。 / 抱負: NORC 主催, 及びその他のレースに出場したい。 / クルー: 奥部昭一, 岸本秀史, 高橋昌吾 / NORC への要望: 特になし。

3551 フィン マルショワ (fin marcheur) ヤマハ R30 逗子マリーナ 8.98×7.50×3.10×1.85 渡邊伸一 / 艇名の由来: フランス語で, 船脚の速い船の意。 / 抱負: 数多くレースに参加して10年後にアドミラルズあたりを取りたい。 / クルー: J24 バトラーのオーナーとクルー, オーナーの会社 (株) フィンの社員一同。

3561 Sá et lá 3 (サエラ) バンドフェット 逗子マリーナ 8.98×7.5×3.0×1.75 沼田尚文, 桜井満郎 (共同) / 艇名の由来: Sá et lá は仏語『あちこち』の誤訳。多趣味なので, 今日はヨット, 明日はテニスといった具合にあちこちと動き廻ることに由来して命名。 / 抱負: 今までは, ブルーウォーター派に徹していましたが, たまたまレースへ参加, 惨敗したことに発奮, 今後は奮起して, レースで頑張るつもりです。 / クルー: 桜井満郎 (どちらかというとティラー向き), 多田将三 (デッキワークが得意) / NORC への要望: ヨットレースそのものが, 日本ではまだマイナーな存在で, マスコミから置いてけぼりの感がします。ヨットレース, 特にクルーザーのレースを対外的にアピールし, 秀れたヨットマンとヨットを NORC から輩出されることを望みます。

3558 MAYBE ニューヨコヤマ 30 マリンポート コーチャ 9.5×7.30×3.26×1.75 福石弘 / 艇名の由来: 五月に進水する船に乗って, できれば気分はいつも爽快で, ひょっとするとレースにも好成績がおさめられるかもしれない。 / 抱負: クルーザーは始めてというディンギーに乗っていた素人のクルーばかりです。 / 抱負: 今シーズンはトレーニングにあて, 来シーズンから積極的にレースに参加してゆきたいと考えています。

※

OFFSHORE 第134号 昭和61年5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

YAMAHA-R38

L.O.A. 11.51m・BEAM 3.60m・DRAFT 2.10m

DISPL 5.10ton・BALLAST 2.45ton

SAIL AREA 62.26m²・I.O.R.R.(about) 29.1feet

海の安全—みんなの願い—
点検整備は忘れずに。
天気予報を確認しよう。



ライシル達の、ためいきが聞こえる。

ただ、勝つためだけに。この明快なコンセプトのもと、ヤマハがトップメーカーとしての確かな経験と、先進技術の粋を集めて開発建造してきたY-Rシリーズ。ますます過熱する国内レーシングシーンはもとより、晴れの国際舞台での実績を重ね、その評価は世界にひろがりつつあります。今年、4隻目が進水するY-R38をはじめ、進水以前から話題を集めたY-R FARR40など、今後もヤマハは、高性能で「勝てる」ヨットを世に送りだしていきます。

Hot Information ●

Y-R FARR40衝撃のデビュー!! 抜群の走りとチームワークで話題独占。

- 関西ビッグボートレース(3/15~3/23)全レースを制覇
「WILL」(J-3537)総合優勝
「CHACHA」(J-3538)第4レース優勝
- 第12回オレンジカップレース(5/3~5/5)
「WILL」全レースファーストホーム



YAMAHA-R SERIES

	Y-R30STD	Y-R34II	Y-C35CR	Y-R FARR40
L.O.A.	8.98m	10.40m	10.60m	12.19m
BEAM	3.10m	3.35m	3.35m	3.99m
DRAFT	1.85m	1.90m	1.90m	2.29m
DISPL	2.70ton	3.70ton	3.95ton	5.76ton
BALLAST	1.20ton	1.80ton	1.80ton	3.39ton
SAIL AREA	38.57m ²	50.03m ²	45.73m ²	73.66m ²
I.O.R.R.(about)	22.5feet	25.0feet	25.45feet	30.5feet

● Rシリーズは基本仕様をベースに、お客様の要求に従い、仕様の変更、レーティング対策などを打合せの上建造いたします。
● なお、シリーズ船以外のご相談も受けいたします。

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 YAMAHA