

Offshore 9 1986

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.138/300円

昭和61年9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



'86 ケンウッド Cup 第5レース (ハワイ州一周) に総合優勝した (ZERO)
提供: 添畑 薫

1986ケンウッドカップ を振り返って

日本ナショナルチーム・キャプテン

〈スーパーサンバード〉オーナー 山崎達光



激戦のクラスD 〈エクサド〉(総合8位)、〈セントアポロニア〉(総合21位) 提供：添畑 薫

KEN WOOD CUP HAWAII I. O. R. SERIESとして蘇ったPAN-AM-CLIPPER CUPも5回、10年の歴史の中で大きな変化を見せた。それは、一言にして言えばコンペティションの水準が極めて高度化したことである。そして、その厳しいコンペティションに勝つ気でハワイに参集したヨットが多数あったこと。勝つ気の裏付けとして徹底的なチューニングとクルーのトレーニングを積んだヨットが少なくとも第4レース迄に素晴らしい走りを見せ、上位を占めた事実が、それを明快に裏づけている。と言っても、従前のハワイシリーズのレベルが低いと短絡的に比較している訳ではなく、勿論、過去の勝者達の輝かしい栄光にケチをつけている訳ではないことを理解して頂きたい。

参加艇全体の水準として考えて頂きたい。つまり、今回は遊びに来ているヨットがないということ。(勿論一艇もいなかったとは言い切れないが)である。同

じことが、クルーにもいえるのではなかろうか。ハワイという世界に誇るリゾートでのレースである。そこには昼もあれば夜もある。いろいろな誘惑もある。自らを勝つ為に来たヨットマンとして、厳しく律しない限りベストコンディションでのレースは望むべくもない。それぞれのレースで上位を占め活躍したヨットは、今、思いつくままに書き記した要件を全て満たしていたのではないだろうか。

さて、日本チームであるが、残念極まりないことだが、大きく期待を裏切ってしまった。〈スーパーサンバード〉に関して言えば、甘かったとしか言い様がない。好意を持って応援して下さった方々には、只々、頭を下げ、己の未熟を恥る事しかない。

時系列的に日本チームとレースの動きを追って見ると、NORC国際委員会より4月、正式にKEN WOOD CUP日本代表チームが発表された。日本東

ワールド カップ ナショナルチーム対抗

Position	Team	Race 1	Race 2	Race 3	Race 4	Race 5	Total
KENWOOD CUP							
1	NZ	104	110	150	108	148	620
2	USA-B	104	74	114	88	228	608
3	USA-W	76	104	120	90	152	542
4	USA-R	64	74	93	64	104	399
5	AUST	56	42	96	50	132	376
6	JPN-EST	28	40	78	26	120	292
7	JPN-WST	30	18	42	20	40	150
WORLD CUP							
1	NZ	58	62	84	58	92	354
2	USA	46	52	69	48	108	323
3	AUST	32	30	60	30	88	240
4	JAPAN	20	12	21	14	24	91
YACHT CLUB							
1	RAYC	104	120	153	116	160	653
2	SFYC	80	96	129	74	224	603
3	CYCA	70	54	108	62	152	446
4	WYC	72	56	96	58	96	378
5	RNZYS	48	38	81	46	128	341
6	NORC	58	58	69	46	68	299
7	SYC	30	36	54	52	92	264

一〈ゼロ〉〈瑠璃光〉〈スーパーサンバード〉。日本西一〈ミミ〉〈アロハ〉〈セントアポロニア〉の2チームの編成である。

各艇のクルーも日本のトップレーサーで構成され、顔なじみのメンバー揃い。多くのクルーが海外レースの経験者であり、良いムードで結団式が開催され、ケンウッド石坂社長の海への情熱ほとばしる挨拶。NORC 大儀見副会長のチーム選考過程の説明とレースの概況、それぞれに激励の言葉を頂いた。私はチームキャプテンとして次のようなコメントを述べた。

「豪、米、ニュージーランドの強豪艇が“その気”で来ている。我々も“勝ちたい”の一言だ。今年の日本チームは、東西ともクルーは海外レースの経験豊富

で、バランスがとれており、チームワークもいい。今回初めて日本で合同ミーティングを3回も重ねたし、情報交換を密にするため、各艇のオーナーも同じホテルに泊まる。ハワイでの協力者のバックアップも完全で、ムードは最高だ。」

7月上旬には、ほぼ全艇がホノルルへ集結。レースへ向ってのチューニングが着々と進められた。ナショナルチームのエントリーは、アメリカ3チーム、日本2チーム、オーストラリア、ニュージーランド各1チームの計7チーム。インディビジュアルエントリーを加えて48艇の参加を見た。クラス分けもAからDの4クラスに決定し、〈ゼロ〉(B)、〈瑠璃光〉、〈スーパーサンバード〉(C)、他艇は全て(D)でレースに臨むことになった。

各クラスとも、世界に名を馳せた名艇がひしめき合い、レースの水準の高さを再確認させられた。インターナショナルジュリー団も結成され、日本から、大儀見、高村の両氏が名を連ねた。ケースの多発を予想してか、ジュリー団も5名編成の2組で対応することと発表された。

練習からトライアルレースで際立っていたのは〈EXADOR〉(NZ. Farr-40)、〈MADMAX〉(NZ. Daridson-41)、〈EQUITY〉(NZ. Farr-43)、〈SLEEPER〉(U. S. A. Nelson/Marek-42)

地元ハワイの〈GENERALHOSPITAL〉(U. S. A. Farr-40)、〈SHOCK WAVE〉(U. S. A. Frers-43)、〈JUBILATION〉(U. S. A. Frers-54)等々、彼等は、



ハワイヨットクラブ前にて〈ハイリスク〉(総合13位)と〈スリーパー〉(総合2位)提供:添畑 薫

ケンウッドカップ ハワイ IOR シリーズ 1986 総合順位

※印：日本艇

Class	Position	Yacht	Race 1	Race 2	Race 3	Race 4	Race 5	Total
Overall	1	10 CRAZY HORSE	88	80	123	88	176	555
Overall	2	35 SLEEPER	86	92	111	90	156	553
Overall	3	11 EQUITY	94	96	111	84	164	549
Overall	4	4 BLADE RUNNER	68	76	132	78	188	542
Overall	5	19 JUBILATION	84	82	117	72	184	539
Overall	6	43 THUNDERBIRD	70	86	126	86	160	528
Overall	7	33 SHOCKWAVE	76	94	114	92	140	516
Overall	8	12 EXADOR	92	90	144	96	80	502
Overall	9	23 MAD MAX	96	84	141	94	84	499
Overall	10	9 CHECKMATE	82	62	96	76	180	496
Overall	11	15 GREAT EXPECTATIONS	66	68	105	54	172	465
Overall	※12	48 ZERO(ゼロ)	60	42	120	36	192	450
Overall	13	31 SAGACIOUS	74	60	135	80	88	437
Overall	14	16 HIGH RISK	58	78	99	54	148	437
Overall	15	14 GENERAL HOSPITAL	78	72	138	74	72	434
Overall	16	22 LOBO	64	88	78	66	136	432
Overall	17	29 PERSEPHONE	62	66	90	60	144	422
Overall	18	36 SORCERY	80	70	75	64	124	413
Overall	19	44 TOMAHAWK	46	64	108	82	104	404
Overall	20	8 CHALLENGE III	48	58	87	68	132	393
Overall	※21	38 ST. APOLLONIA(セント・アポロニア)	72	54	93	56	76	351
Overall	22	46 WINDWARD PASSAGE	54	50	63	46	120	333
Overall	23	47 WINTERHAWK	56	48	60	50	116	330
Overall	※24	30 RURIKO(瑞穂光)	52	74	21	58	112	317
Overall	※25	24 MARISHITEN(摩利支天)	32	30	57	28	168	315
Overall	※26	40 SUPER SUNBIRD(スーパーサンバード)	50	52	102	48	60	312
Overall	27	21 LIBALIA FLASH	28	36	81	40	92	277
Overall	28	39 STARLIGHT EXPRESS	26	10	51	24	152	263
Overall	※29	25 MIMI(ミミ)	44	32	69	36	68	249
Overall	30	2 ANACONDA	36	34	48	30	100	248
Overall	31	3 BLACK SHEEP	40	44	21	44	96	245
Overall	※32	1 ALOHA(アロハ)	30	38	66	38	64	236
Overall	33	18 INDIAN PACIFIC	38	46	84	62	0	230
Overall	34	45 UIN NA MARA	34	40	72	26	48	220
Overall	35	13 FINAL APPROACH	14	18	36	18	128	214
Overall	36	26 NIGHT RAIDER	16	20	45	20	108	209
Overall	※37	32 SEA LION(シーライオン)	24	28	39	32	52	175
Overall	38	7 CARISSA	18	26	54	42	32	172
Overall	39	37 SPRINGBOK	90	56	21	0	0	167
Overall	40	41 SWEET OKOLE	20	10	42	34	32	138
Overall	41	20 LADY SEA	12	22	30	14	56	134
Overall	42	27 OCTAVIA	10	16	33	16	32	107
Overall	43	17 HIPSHOT PERCUSSION	22	12	0	22	0	56
Overall	44	6 CANE FIRE	42	0	0	0	0	42
Overall	45	42 SWIFTSURE	0	0	0	0	0	0
Overall	45	34 SIDEWINDER	0	0	0	0	0	0

〈クラス別順位〉

※印：日本艇

Class	Position	Yacht	Race 1	Race 2	Race 3	Race 4	Race 5	Total
A	1	36 SORCERY	16	16	24	16	20	92
A	※ 2	46 MARISHITEN	10	10	15	10	32	77
A	3	46 WINDWARD PASSAGE	12	14	21	12	16	75
A	4	47 WINTERHAWK	14	12	18	14	12	70
A	5	39 STARLIGHT EXPRESS	8	2	12	8	28	58
A	6	13 FINAL APPROACH	4	4	6	4	24	44
A	7	26 NIGHT RAIDER	6	6	9	6	8	35
A	8	27 OCTAVIA	2	2	3	2	4	13
B	1	4 BLADE RUNNER	20	24	42	24	52	162
B	2	10 CRAZY HOUSE	26	26	39	28	40	159
B	3	19 JUBILATION	24	28	33	20	48	153
B	※ 4	48 ZERO	16	12	36	10	56	130
B	4	9 CHECKMATE	22	18	24	22	44	130
B	6	44 TOMAHAWK	14	20	30	26	32	122
B	7	15 GREAT EXPECTATIONS	18	22	27	12	36	115
B	8	2 ANACONDA	10	8	18	10	28	74
B	9	3 BLACK SHEEP	12	14	9	14	24	73
B	10	21 LIBALIA FLASH	8	10	21	12	20	71
B	11	37 SPRINGBOK	28	16	9	0	0	53
B	12	20 LADY SEA	6	6	15	8	16	51
B	13	42 SWIFTSURE	0	0	0	0	0	0
B	13	5 CAMOUFLAGE	0	0	0	0	0	0
C	1	11 EQUITY	30	30	36	24	60	180
C	2	35 SLEEPER	28	26	45	28	52	179
C	3	43 THUNDERBIRD	24	22	42	26	56	170
C	4	33 SHOCKWAVE	26	28	39	30	40	163
C	5	16 HIGH RISK	18	20	30	14	48	130
C	6	29 PERSEPHONE	20	16	27	18	44	125
C	7	22 LOBO	22	24	21	20	36	123
C	8	8 CHALLENGE III	12	14	24	22	32	104
C	9	40 SUPER SUNBIRD	14	12	33	12	24	95
C	※ 10	30 RURIKO	16	18	9	16	28	87
C	11	45 UIN NA MARA	10	10	18	6	16	60
C	12	32 SEA LION	8	8	12	8	20	56
C	13	7 CARISSA	4	6	15	10	12	47
C	14	17 HIPSHOT RECROSSION	6	4	0	4	0	14
C	15	34 SIDEWINDER	0	0	0	0	0	0
D	1	12 EXADOR	20	22	33	22	36	133
D	2	23 MAD MAX	22	20	30	20	40	132
D	3	31 SAGACIOUS	16	16	24	18	44	118
D	4	14 GENERAL HOSPITAL	18	18	27	16	28	107
D	※ 5	38 ST. APOLLONIA	14	14	21	12	32	93
D	※ 6	25 MIMI	12	8	15	8	24	67
D	※ 7	1 ALOHA	6	10	12	10	20	58
D	8	10 INDIAN PACIFIC	8	12	18	14	0	52
D	9	6 CANE FIRE	42	0	0	0	0	42
D	10	42 SWIFTSURE	0	0	0	0	0	0
D	11	34 SIDEWINDER	0	0	0	0	0	0



〈ウィンドワードパッセージ〉(マキシ)のデッキワーク 提供:添畑 薫

当然のことながらチューニングは100%完了。クルーの動きに全く無駄がなく、良く統制されたシステムが構築されており、操船の基本が全クルーの頭と身体に叩き込まれている。従って1秒でも早くフィニッシュラインへ到達する事が目的の全てであり、あらゆる無駄が排除されている。

特にニュージーランドチームは、練習も早朝より開始しており、ペアを組んで併走。ダイヤモンドヘッドブイを使ってスピンワークやジャイブ、タック等を反復して行っていた。その量、質共に最も充実しており、このレースに賭ける意気込みを感じさせていた。日本チームも熱心に練習を行ったが、チューニング不足で、練習時間が削られたり、朝の出発が遅かったり、他チームと比べて、いささか不十分と言えたのではなかろうか。しかしながら、〈セントアポロニア〉、〈ゼロ〉、〈瑠璃光〉は、なかなかの走りを見せてくれ、レースでの活躍が期待された。

トライアングル3レースの結果を見ると、第1レース、1位〈MADMAX〉、2位-〈EQUITY〉、3位-〈EXADOR〉、第2レース、1位-〈EQUITY〉、2位-〈SHOCKWAVE〉、3位-〈SLEEPER〉、第4レース、1位-〈EXADOR〉、2位-〈MADMAX〉、3位-〈SHOCKWAVE〉となり、熱心に目標を持って、勝つ気でレースに臨んだヨットが、当然の事ながら上位を占めた。ちなみに日本チームのベスト3は、第1レース-〈セントアポロニア〉13位、〈ゼロ〉19位、〈瑠璃光〉23位、第2レース-〈瑠璃光〉12位、〈セントアポロニア〉

22位、〈スーパーサンバード〉23位、第4レース-〈瑠璃光〉20位、〈セントアポロニア〉21位、〈スーパーサンバード〉25位であり、中位に低迷した。

第3レースのショートオフショア150マイルは、モロカイ島の南壁をなめながら、オールハンズ、オーパーナイトのおなじみのレースである。ここでも、〈EXADOR〉、〈MADMAX〉、〈GENERALHOSPITAL〉、〈SAGACIOUS〉、〈SLEEPER〉が上位を占めたが、〈ゼロ〉9位、〈スーパーサンバード〉15位、〈セントアポロニア〉18位と日本勢も、まずまずの走りを見せた。〈瑠璃光〉は好位置をキープしながら、デイスラストでリタイアしたのは、全く残念な不幸な出来事であった。

シリーズのハイライトとも言うべき第5レース、全行程778マイルのアラウンド・ザ・ステーツレースは、8月10日正午、優勝をかけてスタート。累計得点で〈EXADOR〉、〈MADMAX〉、〈SHOCKWAVE〉の順位。日本チームも最後のレースとあって、全力投球のかまえ。〈飛梅〉の活躍以後、なかずとばずの日本が外国勢からなめられ気味であることは否めない。このレースに賭け、汚名挽回を期す意気込みは各艇とも相当のものである。

貿易風帯の中で思いっきり走りたい。こんな願いは、24時間後淡くも消え去った。ニイハウ島を回る第一集団のAクラスボート、Bクラスが第2集団をつくる。C、Dは団子になって微風の中を悪戦苦闘。風は先行艇有利に吹いていて、この時点での集団形式が最後まで



単独参加の〈摩利支天〉(総合25位, Aクラス2位) 提供: 添畑 薫

でくずれなかった。クラスC, Dヨットは、5時間から8時間のベタを食っている。

大型艇有利の展開となり、総合優勝を逃した〈EXADOR〉を中心に約10艇のレーサーが常に視界内で走った。彼らのコースをトレースしていれば、確実に前艇との差は縮まると思う程、それは見事なコースであった。充分な事前調査をしてコースを熟知していることもあると思うが、それだけではなく、こんな地形でこんな風が吹いていれば、あそこに行けば風はこうに変化するであろうということが、経験として体にしみついているのではないだろうか。

KEN WOOD CUPに限らず、海外レースに臨む艇にとって、気象状況、潮、風など、事前に正確な情報が入手出来るかどうかは、レースでの成績を左右する大きな要素である。ナビゲーターにとってレース前に集められる各情報の質と量によって、レースの半分は終わったといってよい。

先行艇団で〈ゼロ〉ががんばった。前回の経験を良く生かして、ハワイ島のシーブリーズを掴みラムラインを走り、豪快なスピランで優勝。かろうじて日本チームの誇りを守ってくれた。私はマスコミにこんな談話を発表した。

「〈ゼロ〉が実力を発揮して本当によかった。〈飛梅〉、〈雲柱〉の快挙以来「どうした日本」といわれていただけにホッとした。」ただ、今後は、強国並みに、レースに必要な全情報の収集、整理、分析を、個人レベルでなしに、日本外洋帆走協会レベルで完備することが

急務。そうなれば、世界の海は我が海になる。レースは華かなトロフィーディナーで幕を閉じた。正直なところ、私にとっておいしい酒ではなかった。参加する事に意義がある時代は、とうの昔に終わっているし、勝つ為に来なければ無意味だと思う。

このシリーズは、次回よりもっとホットになることが予想されている。参加艇も減るだろう。それ丈、水準の高いレースにどうしたら勝てるのか？

勝つ為に強い意志、それを実現させる厳しい練習、情報収集と分析、活用等が必須条件であろう。

今回、〈スーパーサンバード〉に関して言えば、強風を想定して、300kgのインサイドバラストを積み、レーティングを0.1フィート下げた。ハワイは吹くという個人レベルの情報、つまり過去の体験のみに頼って出した結論であったが見事に失敗をした。タック後のスピードが遅く、得手としたフリーの走りを悪くしてしまった。

情報が個々のヨットレベルにしか存在しない現状では、勝つ為に参加する以上、情報はN.O.R.C.レベルで収集され、分析され、代表艇にフィードバックされなければならない。多くの問題をかかえながら2年後へ向って新しい第一歩を踏み出さなければならない。

最後に、このレースのスポンサーのKEN WOODと300人を超えるボランティアの皆さんに心より感謝を申し上げ、完りとしたい。



〈ZERO〉(総合12位, Bクラス4位) 提供: 添畑 薫

ケンウッドカップ 第5レース優勝について

〈ZERO〉甲斐 勝己

今年のケンウッドカップの準備は3月から始まった。〈ZERO〉はサンディエゴに送られキールをエディプティカルキールに交換され、新しいセールや外人クルーとの調整の為、ロングビーチウィークに参加し、準備万端ととのえて、いよいよ8月2日からレースが始まった。しかし第1から第4レースでは、第3レースのモロカイレースでの総合9位、クラス3位が最高の成績で今一つ良い結果が出せなかった。

残すは第5レース、ROUND THE STATE RACE しかなく、なんとか1発狙おうと意気込んでこのレースに臨んだ。スタートはワイキキ沖4マイル、風はココヘッド方向から20~23ノットの風が吹いている。8月10日12時5分、クラスAに続いて我われクラスBがスタート、艇はダイヤモンドヘッドに向けてスターボでつつ込み、オアフ島北端まで、波の良い岸沿いをショートタックを繰り返しながら進んで行く。順

位はレーティング通り、まずまずの出だしだ。夕方には、カワイ島に向けてリーチャーからスピランへと移っていく。8月11日朝、一度はフォアステートラブルで引き返した〈ジュビレーション〉がもう追い付いて横を走っている。簡単に順位は上らないものだ。ここからニーハウ島をかわすまでがカワイ島のブランケットの影響を受け、コースによって大きな差の付く所だ。レース前日の飛行機による調査をもとに、風のあるラインの淵をねらってニーハウ島にアプローチする。結果的には岸寄りに風が有り、後続の〈クレージーホース〉に抜かれることとはなったが、風がなくなることはなく、問題のニーハウ島をクリアした。

前回の時よりかなり速いペースで行程を消化している。ニーハウ島からハワイ島までは300マイルの片上りのレグである。このレグのスピードと特にコースが勝敗を左右する大きな要素となる。〈ZERO〉はハワ

イ島サウスポイントへのラムラインの北側に入らないようなコースを引くこととする。風は強くなったり弱くなったりでワッチによってはジブ交換の連続にリーフ付きだったりする。

天気は曇りがちで、ほとんどカッパが脱げず、汗と海水でいつもパンツが濡れていて、ハワイのレースのイメージとは全く異った状態が1日半も続く。

8月12日夕方、ハワイ島のブランケットの影響が始める。風がなくなったと思ったら、これまでの北東風が南からのシーブリーズに変わり、ハワイ島に近付くにしたがい、ジブからスピン、スピン交換、ジャイブの連続という状況になる。

8月13日朝、ハワイ島南端に近くなり、やっとまた、もとの貿易風が吹き始める。朝6時のロールコールでは、クラスBの他艇は全て、我われより北側のコナ寄りのコースを採ったらしく、〈ZERO〉はクラスBの先頭を走っており、我々の前にはクラスAの艇が3艇しかないという報告。信じられないと思ったところ、すぐ横には70ftの〈ウィンターホーク〉が走っている。これはひよっとしたらひよっとする……。ハワイ島サウスポイントが近付くにしたがい、前方の海面がギザギザになっているのが見え始め、島の風のある部分のもやが線を引いた様に晴れている。「No.3スタンバイノ」前には風速30ノットが待っている。

サウスポイントからハワイ島北東端までは65マイルの真上り。夜だと、ここまでは寄れないと思うほどの岸寄りをショートタックしながら進む。前後にはクラスAボートしか見えず、後続のクラスBボートの位置が気になる。8月13日19時頃、ハワイ島北東端をクリアする。クラスBの後続艇が見え始める。まだ30～

40分の差がある。艇をマウイ島へ向けスピンを上げる。

8月14日朝、ロールコールによると〈ZERO〉は総合1位の位置にいる。クラスC、Dボートはまだサウスポイント付近にいる。クラスBのライバル達との差もかなりあるようだ。「やったかな?」「まだ口に出すな」というような会話がそこそこで聞こえる。ここまで来たらクラスBのファーストホームがしたい。だが、レーティングの高いクラスBボート2艇がどんどん近付き、モロカイ島の横で先行を許してしまった。後は何時にフィニッシュするかだけだ。賭けが始まった。モロカイ島を越えると風が強まり、サーフィングをしながらダイヤモンドヘッド沖のフィニッシュラインに向けて一直線である。瞬間最高速19.7ノット、これまでの最高を記録した。8月14日18時54分40秒、ついにフィニッシュ。

ハーバーに入ると先に入った艇や出迎えの人々の大きな拍手に感激、「やったんだ!!」という実感がわいて来る。ワイキキヨットクラブにもやいをとると、オーナー御夫妻や乗艇出来なかった皆がレイを持って出迎えてくれた。ビールがすごくウマイ! ビールのかけ合いも始まって最高の気分だ。ホテルに帰って最も逆転の可能性のある〈ブレードランナー〉のフィニッシュを待つが、時間になってもフィニッシュの連絡がない。外人クルーが「バイザイ」連呼。“勝った!!”

8月17日表彰式パーティでこのシリーズは終わった。

私としては、最長のレースに勝てたことが非常にうれしいが、出来ればニュージーランドチームの様にチーム優勝してクルー全員で段上に上りたかったというのが表彰式での感想であった。



第5レース総合優勝の〈ZERO〉の面々 提供：添畑 薫

敗軍の将、兵を語る

〈瑠璃光〉オーナー 菅原 留意

国際レースチャレンジを目標に、いわゆる〈瑠璃光〉キャンペーンに動きだしてから2年。その間、ターゲットをKENWOOD・CUP(当時はPAN・AM・CLIPPER)に絞って艇の開発を進め、乗員を選定、支援体制を計画。今年2月2日艇の進水と同時に集中的にチューニング、トレーニングし、ハワイでレースを十分にできる、現地での体制もとのえた。

そして8月2日から始まった本番。レースの結果は本誌で見られる通り。すべての責任はキャンペーンのボスである私にあり、「敗軍の将、兵を語らず」で、あるがままの成績があるがままに受けとられるのも、やむをえぬと思っている。しかし、そう思う反面、今回のキャンペーンを通じて得たものが予想以上に大きかったことから、これを黙して自分たちだけのものとするのは、日本のヨット界にとってプラスにならぬ。そういう意味で十二分に兵を語りたいという思いもある。

たまたま本誌より「派手なキャンペーンを仕掛けたにしては不本意な成績になったが、その辺のいきさつをクリアーにしないと〈瑠璃光〉に気の毒なので、なにかコメントを載せないか」というお話があった。

前述のような考えで、前々からこのキャンペーンの成果、問題点等勝敗にかかわらず公開するつもりでいたが、今はまだレース参加後の後始末でガタガタしている。とてもその時期ではないので、そういう集大成したものはまた次の機会に譲り、今回は編集子の好意に甘え、思いつくままにレース不成績の具体的な問題を記し、多少意にそわないが、敗軍の将、兵を語らせてもらおう。

まず、なんといっても総合24位という不本意な成績の最大の直接要因は、第3レース得点1.5倍のショート・ディスタンス、モロカイレースでデismastしたことだ。しかもこのレース、コース選定がうまく当り、モロカイ島の東端、マウイの折りかえしブイまで後1~2タック、1時間半か2時間というデismast地点(夜明け寸前5時頃)ではCクラスのトップを走っていた。タック時ランバック操作ミス(引きすぎ)によるデismastだが、グループにも引っかけらずメインセールを下ろすことができたのは不幸中の幸いだった。涙をのんでリタイヤー、すべての対処をして引きかえす頃、第1、第2レースでどうしても勝てなかったCクラス艇が来た(約1時間~1時間半後)のだから諦めても諦めきれぬアクシデントだった。

幸い国内でチューニング中クラックが入り、修理し

たマストをスペアーに持っていったので、帰着後、夜を徹してマストを交換、翌日にはチェック帆走他をすませ、メインセールも無事だったので、第4レース以降レースを続けることができた。しかし他艇が5レースで稼ぐ得点と4レースで競わなければならぬ決定的なハンディキャップをこの時点で負ってしまったわけだ。しかし、このレースではアメリカス・カップで有名なデニス・コナーの艇もデッキを破ってデismastし、以後のレースを諦めている。同じようになると思われた〈瑠璃光〉が翌日シレットマストを立ててハーバーに帰って来たので、そのファイトを買われ外人に発音しやすい艇名と併せ「デismast・ルリコー」は以後一寸とした著名艇になるオマケもついた。

スペアーマストはカラーで修理補強したところがスムーズにバンドせず以後のオリンピックコース第4レースもさえず、私の乗った最終レース、アラウンド・ステーツは過去4回と異り、北のニーハウ島付近で大型艇だけベタにつかまらず(後で聞いたところによると先行大型艇の到着時、雷雨性のスコールがあり、そのため風が落ちなかったとのこと。我われはその不安定な気象のせい、カウアイ西端にいくつもの龍巻を見た)、その後も大型艇有利のままレースは終わった。デismastの不利を挽回することは、とうとうできなかった。

しかし、5レースの得点を4レースでまかない、真中辺にブラサガったということは、5レース走ってなお我われより下が参加艇中半分はいるという考え方もできないことはない。が、敗けは敗け。こう考えるのは敗者にも3分の理、引かれ者の小歌で、こういう結果になった遠因は数多くあり、それを解決せず次回チャレンジすれば別の直接原因によって、また敗者の弁を書かなければならぬだろう。

まず第一に艇そのものの問題。マストを決めるとき、スパークラフトのロン・ラヴ社長に「日本人は体格、体力ともにアメリカ人の8分の6サイズ。それを考慮してOKか」と質問した覚えがある。結局、極限性能を欲しいままに決めたが一抹の不安は開発当初からあった。一方で我われの体力を考えメインのウィンチにコーヒーグラインダーを使い、操艇、人間工学からダブルラットの舵輪を採用して成功だったことを考えると日本人に合った艇は、欧米直輸入ではダメで、その点〈瑠璃光〉は多少中途半端なところがあった。

各艀装、レイアウトもさることながら、艇そのものの性能にも大きな問題があった。

我われは開発に当り、ハワイの強風を想定し、艇を企画した。実際には今回想定した風は吹かず、各オリンピックコースレースとも一ランク下の風だった。ある、せまい範囲を狙った場合、当れば目覚しいが、外れるとみじめである。本当にすぐれたヨットはやはりオールラウドに強いもので、現にファーの43はそういう艇だった。特異の船型ではなく、セールとのコンビネーション、艀装とのマッチング、クルーの体力、練度、すべてのコンプロマイズがバランスのとれた高水準にあったこと、あたかもオートレース界におけるポリシェの如く、一頭抜きんでいた。

〈瑠璃光〉は2月デビュー後チューニング計画の一貫として相模湾各レースに数多く顔を出した。勝ったり負けたりした結果、外野席からも、ときには内野席からも〈瑠璃光〉は期待したほど走らないという噂が流れたことも知っている。しかし私はそれほどそういう評価を気にしなかった。我われはチューニングの一貫としてレースに出ていたので、その都度こういうやり方をしたらどうなるか、こういう風でこのセールを使うとどうなるか、等等、勝敗と別のところでこれらのレースを利用していただけである。

だから勝ってもクルーに文句を言ったこともあるし、負けてこれで乗り方でひとつ利口になったと納得したこともある。しかし、言われていることで我々が同じように考えていたこともあるし、なんといっても乗っていた我々に一番〈瑠璃光〉の長所短所は解っていた。2月から5月末まで4カ月チューニング・トレーニングをし、出発前、大儀見氏に「後4カ月時間が欲しかった」と言った覚えがあるが、それが偽らざる心境だった。艇の抜本的改修ができぬままレースにのぞんだ結果、その欠点がダウンウィンドで顕著にあらわれ、上マークまである程度のポジションで走っても、安心がいかず、スキッパー、クルーにこれが大き

なプレッシャーとなったことは否定できない。

ヨットレースは艇の性能50点、乗手の能力50点、足して100点と考えるが、40点の艇は練度50点のスキッパー、クルーにとって、そのプレッシャーから30点、20点に思われることもあり、このプレッシャーから時に50点の乗手の能力が40点に落ちることすらある。普段なら考えられぬミスを何度か犯したのは、そういう意味で一方的に乗手のミスとは言い切れない。

クルーの練度は一級品だった。国際レースに出たあと、よく「やはり国際レベルは高かった」という感想を話す人がいるが、負け犬の遠吠えではないが、私はある面で敵わんと思った反面、十分射程距離にある、あるいは俺たちの方が上だと自信を持ったことも多々ある。

オカ番だけと考えていたサブも、一級品のクルー2人を負傷で欠いたアラウンド・ザ・ステーツの長丁場を、十分以上に補完してくれた。

1カ月以上15名を超える大部隊の食事その他を引き受けてくれた女性の献身も、他艇をうらやませる以上にパーフェクトであった。レースでドナリあった後のシコリを積み重ねず、ジャーナリストの某氏がホめてくれたチームワークが最後までくずれなかったのは、スキッパーの人徳もあったが、クルーの心を和ませてくれた彼女等の気配りによるところが大きかった。

最後になったが、デスマストのせいで我々が足を引っぱることになり、ナショナルチーム東の成績は〈ゼロ〉の活躍にもかかわらず期待にそむく結果となり、まことに申しわけなかったと思っている。

しかし、山崎団長以下、実に気持ちのよいチームで、こういうチームが組めるなら、次回もまたなんとか機会をつかんで再チャレンジしたいものだと思っている。



〈瑠璃光〉(総合24位, クラス10位) 提供: 添畑 薫

第27回鳥羽パールレース

総合優勝の記 <SACHI III> 福原幸洋

このレースの為、一大キャンペーンを展開し、新艇を下ろし、一流の乗り手で、勝つべくして勝った、のではない。そういう事であれば、来年の参加艇が減るかもしれないが、たぶんこの記事を読んで、この程度の事で勝てるならと、増える事は間違いないと思う。これをもって今回、ビッグタイトルを手に入れるチャンスを与えて頂いたレース関係者の方々への御礼に換えさせていただきます。

鳥廻りのこのレースは、参加全艇に優勝のチャンスが有ると思ったのが今回の実感だった。というのも、これといった決定的な勝因が思い当たらない。もちろん全てにわたって出来るだけの努力はしたのだが……。

ニュー YR 34が進水したのは3月末。練習らしい練習もほとんど出来ず、チューニングもキングセイルの庄崎氏にアドバイスを頂いて何とか格好がついたのが6月末、まだ答は出ていなかった。おまけにレギュラークルーが3人も乗艇出来なかったの、艇の性能を100%引き出せる状態ではなかったと思う。

準備・廻航

7月に入ってからリストに基づいて艀装品の整備、備品、予備部品、安全備品の再チェック。レーティングの再計測も受け、目の回る2週間だった。

19~20日で廻航、鳥羽では海楽園の裏にアンカーリング。満潮時だったのでかなり離して止めたつもりだったが、後で聞くと、やはりキールがちょっとつかえていたようだ。この1週間はかなり心配だった。

レース後の泊地の油壺では、その名の通りで、全く心配はなかった。摩れ止めをしっかりとやって、安心して帰る事が出来た。

8月2、3日で志摩ヨットハーバーまで、9、10日に阿波踊りレースに出る為、徳島へ廻航。

鳥羽への廻航から帰って残りの3日間は寝る間も惜しんでチャートとニラメッコ、仮想コース、距離、方位、潮汐タイム等の書き込み、また、伊豆諸島海域の潮流も調べたが解けるといのが無理だと悟った。ただ、大島の西側に黒潮の分流なのか、一定した北流が有るらしい。風が弱ければ西側にしようと思った。

このレースで一番熟慮したのがワッチ組みだった。何しろ、前日のミーティング時に初対面の挨拶を交わす者が何人もいる状況だったから。各人の技量、性格、夜行性か否かまで考えた。最後までトライアングル

コースを走っているつもりで、気を緩めずに走らせるには、オールハンズもワッチの変更もマイナス材料になる。この為、かなり複雑なワッチ組みになった。ヘルムが3時間、前後1時間のサブワッチで3時間のオフ、小生がフリーでナビ担当、残り4名が5時間ワッチの3時間オフ。食当は決まらずにメニュー表に基づいて、各人オフの時に勝手に取る事にした。

ミーティングでこれの説明と他の注意事項、特に安全第一とし、日没後のライフジャケット着用は厳命した。

メンバー

海外レースの経験も有るベテランの真鍋、学生時代470乗りだった田中、初心者だが熱の入った野村、猪又、そして応援に、建造時から廻航日、深夜までメンテナンスで色々お世話になった〈ブルーラグーン〉の富田氏の紹介で、〈ワッキー〉チームの則竹氏、須摩から西川氏に来て頂いた。それに弟が乗る予定だったが、前日の夜になって来れないとの連絡、ウァー大変だ、会員数が足りなくなったと、あわてたが則竹氏が会員という事でホッと安心。NORCのレースに出ようかという船はチーム全員が入会するべきですぞ。

レース

スタート海面まで大漁旗を揚げた漁船団に見送られて(前日のパーティもそうだったが)、こう盛大に歓迎されると来年も来ない訳にはいかないなー、と思いながら手を振って挨拶。

スタートラインを切ったのは、15分遅れの下いっばい。ペラを止めるのに手間どり、その間に潮に流されたせいなのだが、結果、予想通りフレッシュウインドを掴む事が出来た?

西宮マリーナの諏訪氏に、今回優勝出来た直接の要因となるアドバイスを2つ頂いていた。スタート時、フレッシュウインドを掴む事(15分も遅れてでもとは言わなかったが)と、ロランを絶えずチェックして得な方へ、得な方へ進めと言う事だった。

スタートは後3時間、2番手グループの前の方、上下の差はあるが、神津までの距離を考えると問題ではない。伊良湖水道は下げ潮、ロラン等のデータから、ベクトル解析はスターボーがプラス。南へ出した船は、良い風を掴んでいるのじゃないか、黒潮のおこぼれを掴んでないか(海洋速報を見て、今年は黒潮を掴みに

行くのは損だと判断していたが), フリート中最北を徐々にラムラインから離れるコースを、一抹の不安を抱きながら辛抱した。18:35、浜名湖大橋まで3Mの所でタック、風も少し北へ振れ、潮の影響もほとんど無くなっている。ちょっとつまみ過ぎたかな、ポートがプラス。

則竹氏に差入って頂いた特上のステーキ(本当に旨かった)で元気をつけ、この夜が正念場と、全員意気揚る。この夜は5 Knot 強の平均で順調に走れた。一度ラムラインの南へ出し、スタックを反して、26日05:40、御前の南22M地点。船影は一艇も見えず、フリートのどの程度に位置しているのか、さっぱり解らない。やがて、〈カザ7〉を視認、オッ、いい位置にいるのではないかと喜んだが、その後〈スーパールーシー〉とミーティング、また解らなくなった。

いずれにしても単独行は寂しい、神津まで競争させてもらった。こっちの方がクラスが上なのになかなか抜けない。その内、向こうは超一流の乗り手が揃っているのだろうと、一同変に納得。神津の手前で再び〈カザ7〉とミーティング。一ノ首崎13:31。神津のプランケでちょっと手間だったが、〈カザ〉の後を追って北東へ回りこんだ。オッ! おるおる。神津を時計回りで来たのかと思える位置から式根にかけて約10パイ、双眼鏡で見ると全て大型艇のようだ。ヤッタネー、と思った次の瞬間、待てよ何でそんなところに大型艇がいるんだ、ベタか? いや、そうじゃない、セールも孕んでいる。そうだ、潮で苦勞しているんだ。ポートで式根の西へ向きたいのだが、慎重にロランでチェックの結果、マイナスと出た。船の向きなど当てにならない。何処へ連れて行かれるやら、くわばら、くわばら。対地スピードが遅くても辛抱。その内、西か

ら来た〈コンテッサ〉とミーティング。緊張気味に心の中で敬礼! ここまで来たら新島の東へ行こうかと迷っていた時なので即座に後に就く事に決めた。気のせいか石原会長のお顔は無然とした表情に見えた。失礼!!

弱くなった風の中、新島は逆潮をさけ、吹き下しを求めて岸ベタでかわし鵜渡根との中間で日没、2日目の夜に入った。利島の東から大島の西へ抜けるのに非常に苦勞をした。艇速は有るのだが左右どちらのタックでも緯度が稼げない。チラッと神津から東へ向った〈スーパールーシー〉が頭をかすめる。何とか大島千波崎西2Mの地点にたどり着いたのは28日02:00、風は弱いが0.5 Knot の追潮、やっと一安心。スタート以来15分~60分毎にコースチェックをしてきた私は、やっとまとまった眠りがとれた。05:00、すがすがしい朝だろうと思ってコクピットに顔を出した目に写ったのは、視野一杯の大島。ベタナギ。潮だけで大島をかわし、わずかな風道を求める。リタイヤして帰る船から無線の確認ではまだ一艇もフィニッシュしていないと聞いて、全員張りきるが、風が無い。残り7時間、22M、平均3 Knot 強でなければタイムアウト。ジリジリと焼きつく日射しの中、時が過ぎ、残り必要スピードだけが上がる。10:00頃わずかに南が吹き始めて、アッチコッチでスピニングが咲いた。すべて大型艇だ。だが必要スピードが出ない。風よ吹け! タノムから吹いてくれ!!

やっぱりダメかと思い始めた11:00頃、腰の有る安定した風に変った。風さんありがとう! オールハンズでゴールまであっ、という間だった。

ゴール手前のヨットで日光浴をしていた女性の何と美人に見えた事か……。

ファーストホーム記

〈CARIÑO〉オーナー 古川浩二



まさか私めが、ファーストホーム記を書かなくてはならないなんて思いもしなかったことで、何からどう書いて良いやら戸惑うばかりです。

2年前このパールレースで惨敗を喫して、屈辱感だけを背負って家に帰った時のくやしきは、今でも忘れることができない。それから直ぐ船を作り変えることを決めた。設計士の横山一朗氏と相談し、ワントンカップに照準を合わせて、三河ヨットで建造に入り、遅ればせながら何とか12月に完成したが、西ノ宮での初陣

レースで、見事ディスマストしてしまい、また振り出しに戻り、何とか走れるようになったのが3月だった。大きすぎてクルーが振り回されて思うように走らず、毎日がいらいらするばかりでした。何処かで弾みを付けないと、このままズルズルと落ち込んで行くのではないかと食べ物が喉もとらず、夜も眠れず、歩く姿はうつむき加減で哀れな半年間でした。神は見捨てなかった……。

幸いにも、7月の関西ヨットクラブのポイントレー

スで完全優勝に導いてくれ、これで何とか弾みが付いたと信じてパールレースに敢然といどみ、今年から初めての神津島回りと変わり、距離が延び、コース・潮・風と共に複雑になり、大型艇が有利かなーと思った。またナビゲーションの戦いと判断し、川島氏を（安針さん）迎え入れてナビゲーションテーブルに縛り付け、クルー全員は走らせることだけに専念し、どの艇にも走り負けしないことを鉄則とし、アウト寄りからまあまあのスタートが出来、グイグイと前へ出て行く、「良く走っているなー」あとはコースだけ、不安はあるが（オコラレルカナ）安針さんを信じ他艇よりも先にタックを返し、第一関門である神津島へ一晩中走り、早朝〈コンテッサ〉〈ビンド〉に続いて3番目で回った。

ここからが島の西側か東側かの分かれ目となり、前を走っていた〈コンテッサ〉が最初に西につかかけた。うまく行けるかなー、と見ていたらスピードがどんどん落ちていく。付いて行くのヤメトコ、そのまま東側を走る。今度は〈ビンド〉が前にいる。我が艇を押さえて走るようにタックを合わせて来る。やりづらいな――。

〈コンテッサ〉はどんどん遅れて行く。しばらくこのままで走る。決まったら楽なもんだスピードを付けて走らすだけだ。安針さんの指示が出た。式根島と新島の間を抜けて西側に行く。「アイアイサー」どうやら〈ビンド〉も同じコースを狙っているようだ。「新島ってデッカイナー、ブランケットも大きいだろうなあー」（僕）「可愛いピチピチギャルがいっぱい居るだろうなー」（クルーの頭の中）

スピネカーアップ……初めてまともなアクションをやった。うまく抜けられるかなー。風が落ちて来た（風乞食）風道探せ、アカン、風がなくなる。エライコッチャ止まった。ドナイショ、ゼノアアップ、スピンドダウン、「アカン、バックしてる。〈ビンド〉はどうや？」「一緒です。あれっ、少しずつ進んでますわ」と風乞食。「ほな〈ビンド〉の方に行こうか。」「どどんバックしてます」「あれっ、後ろからエエ風が吹いて来てるで、引き返そうか」「そやなそうしよう」何とこの変わり身の早さ、何のためらいもなく反対するやつもなくさっさと引き返して行く。「関西人やなあ」安針さんつぶやく。また東側を走りだす。振り返って見れば〈ビンド〉がバックしたり進んだり繰り返している。【人を見て居るのは、おもしろいなあ、ガンバレガンバレ】ここが勝負の分かれ目だったと思う。これで距離的には一番前に出たことになる。漁夫の利とはこのことだ。「とにかく新島を早くかわそう走らせ走らせ」「南の方にヨットが見えるで、なにや」「ララ」や「早いなあ、えらいこっちゃ、あの位置やったら大島の東側に行くで」また考える場所に来た。大島のどちら側に行くか？そこで三者会談（山田君・川島さん・僕）「大島の東側は風があるだろう」「しかしなく



上段左より村田、中野、萩原、下段左より山田、田熊、八嵐、北村の各氏。川島氏と古川氏はどこだ？

なったら潮が逆潮でこまるで」「ほな西側は大島のブランケットも大きいで、風がなくなると予測したら西側しかないのと違うか」「よっしゃ決まった西側行くことにしよう。利島と大島の間抜けよう」決まったら早いのが取り柄や、さっさと行こう。後は1本コースや、ガンバルデ。やった、やっと利島かわしたで。「だんだん風が落ちてきたなあ」「ライトゼノアに変えよ」「日もそろそろ落ちてくるで晩飯にしようか」「あんまり食糧がありません」（八嵐）、「心配すんな明日の朝にはフィニッシュしてるわい」（僕）さー、それからが大変だった。完全に風は無くなり潮は逆潮、どっちにタックを返しても進まず同じ位置。

これがなんと十時間も続くとは、もう完全に負けたと思って、やけになって寝てしまった。夜明けまで同じ位置。【アホカ】と辺りを見渡したら、皆さん後ろにいらっしやるではありませんか。これは、もし前に行ってる艇があるとしたら大島の東側に行った船か、早く西側に行った〈コンテッサ〉しかないと思って、後ろの船だけは押さえて走ることにして、少しずつ出てくる南風に乗ってゴールを目差した。「何となく前には船がないなあ」「いないなあ」と言いながら、フィニッシュ1時間前ごろからファーストホームちがうかと意識しだし、みんなの顔が喜びを隠し緊張が始まり、ユニフォームに着替えだし、僕もどう表現したら良いのか何となく無口になって自分ではワット騒ぎたいのに、喜びを押し殺した複雑な心境でした。さあ最後のアクション、ゼノアアップ、スピネカーダウン、気合がはいたなあ。そこからのフィニッシュラインまでのアプローチはゾーンと来て最高の気分。いい気持ちだったなあ。今でも胸が高鳴るようだ。

レースの航跡図とか細かいことは、川島氏がシニア・ヨット・マガジン【HELM】に寄稿することになりましたので、よろしく願います。

〈CARIÑO〉は関西では鳥羽パールレースには強いと言われるジンクスがあります。きっと相性が良いの

だるうと思います。

〈今までの成績〉年が間違っているかもしれない。

- 1979年総合?位 クラス4* 7位
- 1980年総合?位 クラス4* 4位
- 1981年総合?位 クラス4* 4位
- 1982年総合?位 クラス3* 4位
- 1982年総合2位 クラス3* 1位
- 1983年総合?位 クラス* 1位
- 1984年 着外 番外
- 1985年 不出艇
- 1986年総合4位 クラス2* 2位
(ファーストホーム)

レースを振り返って

素晴らしい艇(横山40), 良きクルー達, 良き理解者(家族, 仲間)に恵まれ, 楽しい鳥羽パールレースが無事終えたことに感謝し, ひそかに狙っていた完全優勝こそ逃したものの, まず一番無理と思われたファーストホームなる大きな冠まで戴き, 生涯忘れられない大きな物をつかんだ気持ちで一杯です。幸せ者です。これも一重に初めての島回りパールレースを企画, 実行されました, 関係者一同に深く感謝するしだいです。有り難う御座いました。

〈CARIÑO 7〉 クルー紹介 一覧

川島正通 バイサー・安針さん(ナビゲイター)

御存じノースセール(川島セール)社長, ヨット業界で知らない人は(潜り)丘にあがったら, 真っ直ぐ歩けないそして夜は歩くことも出来ない。だのにヨットに乗るとバシットなる。老いても盛んなり。

山田知二 トリマー・戦略参謀

アドミラルカップ・トーゴーチームの古参クルーで, 今回は助っ人・一見童顔で物静かな大人の様で, 前髪だけが少し白くなっていて, 竹の子ヤング風で中間の社会人・理論派。

村田隆彦 ヘルムスマン・マネージャー

いつの間には最古さんクルーになってヘルムスをやるようになって張り切っている。自覚が芽生え積極的な行動が少しは見られ期待出来そう。が・行動と講釈が要領と能力がアンバランスな不可解な現代的宇宙青年である。

八嵐 徹 バウマン・コック・会計

7世になってからのクルーで確実に良く動くが, 自分なりに決めてその様にならないと, たちまちフグの様にふくれあがり, 手が付けられないようになり, クルー全員がクラークになっていく。要注意, もう少しガンコさが取れて総てを大きく見るようなれば, 良い男に成るだろう・?? 結婚をまじかに控えて・ガン

バレ・ガンバレ。

中野修一 シートトリマー・風見鳥(風食食)

7世になってからのクルーで琵琶湖育ちのため風道を見付けるのが得意で(風食食)いつもギャル達を休みなくキョロキョロとみているので(風見鳥)いつもヒョウヒョウとしていて, つかみどころがなく肩に力が入っているのを見たことがなく, 義務感も屈辱感も闘争本能もカラッキシ無いのとちやうかと錯覚を起こす男。

ただし 女性にたけては, 性的本能丸出しでどんな時間も犠牲もおしまないヤリテである。確かに一見イイ男で女性には良くモテル。ウラヤマシイ——。

萩原 武 クランクマン・バラスト

7世になってからのクルーで, 何処から見てもヨットマンには見えない。ただガムシヤラにウインチを巻いている, 黙っていたらシートが切れるまで廻している馬鹿力。時には頼もしい。新婚さんで早ばやと(フクラマセタ)お見事 暴走族出身なのに, 何故か郵便局長さん 二世のためにも・ガンパッテ。

北村知司 ミドル・バラスト

オッサンに見えるが若くて24歳一生懸命やっている。だんだん良くなってきたが, いかんせん船酔いに, ムチャクチャ弱くさざ波が出ただけで酔ってしまう。全く使い物にならない, 酒には強いのになぜだろう。不思議なことにこのレースでは酔わずに良く頑張った, 何かがとりついたのかな——勝利の女神が取り付いたのか??

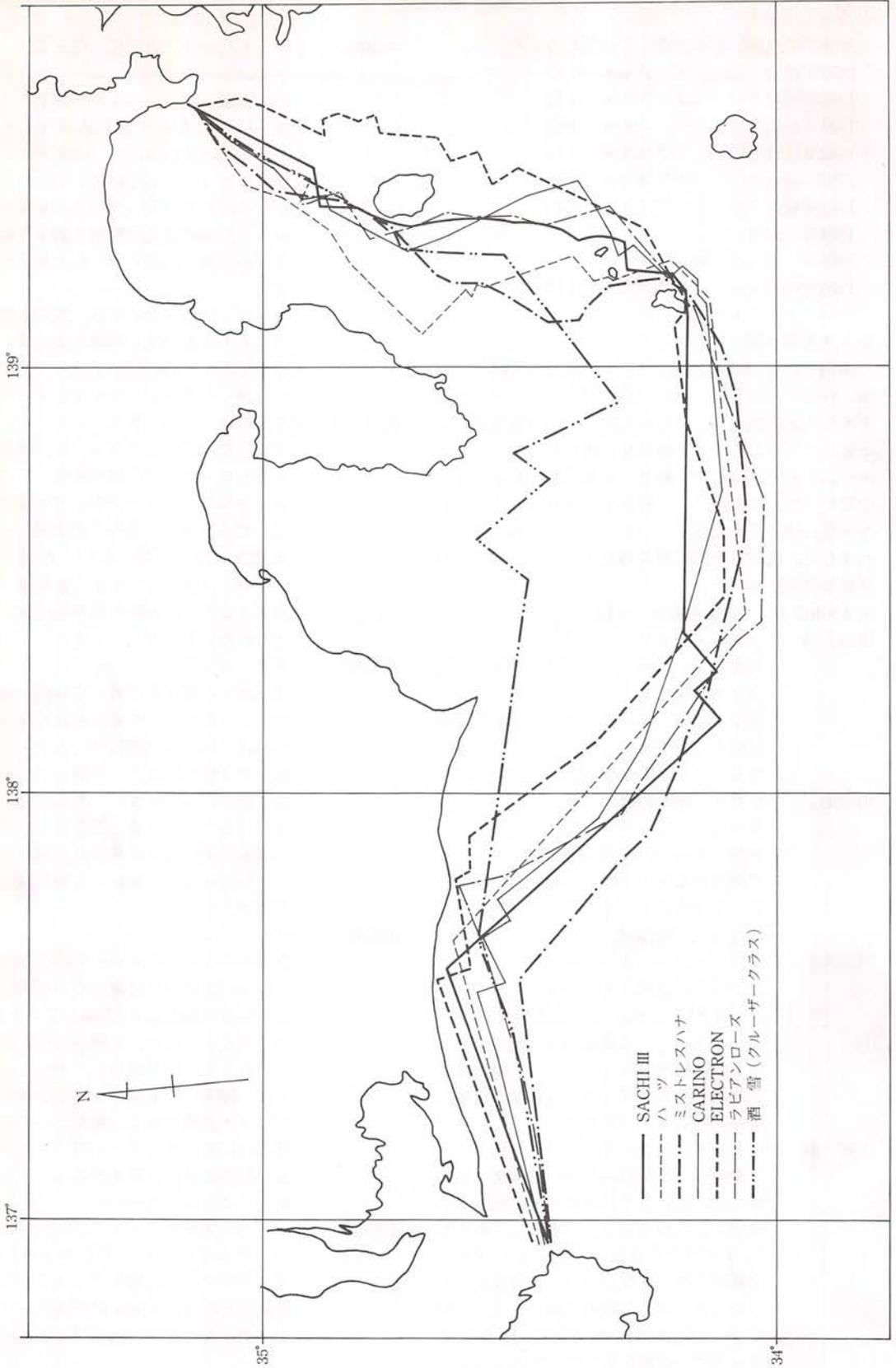
田熊邦俊 ハリヤードマン

クリスチーヌのクルーでいつの間にかこのレースに静かに乗っている男。昔風で無駄な言動もなく, 遠慮しているのか, ずうずうしいのか, 今風からゆうと少しものたらない処があるが, ヨットに関しては, 確実に作業はこなす処が非常にスバラシイ期待できる。意外だったのは, 彼だけに麗しきレディーがフィニッシュ後, 泊地油壺にお迎えがあった, 人は見掛けによらない——。

古川浩二 オーナー・スキッパー・ランナー・雑役

ハンサムでハニカミヤでちょっと色黒で, タクマシク, 何をやらせても抜群の英知にとんだ, 少し太目の現代的好青年で, 難を言えば……歯並びと視力がよわい……。

第27回 鳥羽パールレース航跡図



レース報告

レース委員長 今岡又彦
副委員長 芳賀治一

本レース開催を待っていたかの様に“梅雨空け”と重なったスタート当日の天気図からは、レースコースの風の状況は東寄りの微風が26日まで続き、それ以降はかなりの凧になると悪い予想が読めた。

25日11時、全艇オール・クリアーで綺麗にスタート。スタート海面は南東風8~10ノット、潮は岸に沿った出潮であった。スタート後、沖側より〈ZERO II〉〈SEE ADLER V〉〈CARRERA〉〈ELECTRON〉が先ずトップ集団を形成した。スタート約1時間後には岸寄りの潮をつかんだ〈VIND 7〉がトップ集団入り、また、〈CONTESSA VIII〉も次第に岸寄りのコースをとり艇速を伸ばした。その後、風は東に、つまり下側に振れ、下手先行の〈VIND 7〉すぐ後に〈CONTESSA VIII〉下手後方に〈ELECTRON〉〈CARRERA〉〈織姫〉の順に続く。

この岸寄りトップ艇団は17時から18時頃にかけて、天竜川からの出しの潮を狙い沖に向けタック、この時点ではすでに真東の風となっている。この後、約2時間ポートタックで冲出しし、スターボードタックで再び岸へ戻した艇とそのまま沖へ向かった艇の二手に分かれた。21時頃から風は次第に北に振れ、翌26日03時頃から初めてヘディングが神津島に向く北東の風約20ノットとなった。

26日08時50分〈VIND 7〉が神津島灯台 Mag 0。をトップでクリアー。ここまでの平均艇速は5ノット。〈CONTESSA VIII〉09時10分、〈CARIÑO〉、〈ZERO II〉09時59分と続く。

神津島までのコースは〈VIND 7〉〈CONTESSA VIII〉のとったコースが良く、スタート後早めに冲出しを図り、そのまま沖コースをとった〈CAZA 7〉〈BLUE NOTE〉に3~4時間の差をつけている。

さて、今回のレースの山場はこの神津島から小網代までの間であった。結果的に一番良かったのは優勝艇〈SACHI III〉のとったコースであり、それは式根島・新島・利島の東側、そして大島は西側を通過し、フィニッシュへと走ったコースである。このコースをとった艇はファースト・ホームの〈CARIÑO〉を含めフィニッシュ14艇の内7艇である。

先頭切って神津島を廻航した〈VIND 7〉〈CONTESSA VIII〉は式根島、或いは新島で島の西側へ出ようと試みたが、折りしもの風のダウンと逆潮で出るに出不れず、ここで5~6時間のロスタイムを強いられている。また、全ての島の東側を走った〈ELECTRON〉〈織姫〉〈BLUE NOTE〉〈ZERO II〉は大島の東側

で約半日にわたるカームに会っている。11時から12時頃にかけて神津島を廻航した〈HATSU〉〈MISTRES HANA〉〈SEE ADLER V〉は潮時に恵まれ神津島と式根島の海峡を抜けて西側へ入り、そのまま大島まで西側を走り、フィニッシュしている。しかしながらこの艇団も大島近くでデッド・カームにつかまり10時間程は潮に乗り、ゆっくりと北上するに留まった。

27日10時30分頃からやっと東寄りの風が吹き始め次第に南に振れた。全艇フィニッシュラインに向け、待望のスピン・ランとなった。この東からの吹き出しをいち早くつかまえた〈CARINO〉が13時31分51秒ファーストフィニッシュ。

総合では、クラスIV〈SACHI III〉が頑張り大型艇を振り切り優勝を飾った。

残念であったのは、14時42分15艇目にラインを切った〈MARGE〉がフィニッシュ直前の小網代崎と定置網東端の航行禁止区間を通過して失格となったこと、クラスVの〈MAY BE〉がタイムリミットにわずか25分、間に合わずDNFとなったことである。ことに、ハーフトン〈MAY BE〉は大島沖のベタ凧につかまりながらも最後までレースを捨てず帆走を続けたが、今一步のところでタイムリミットとなり苦汁をなめた。26日午前中に早々とリタイアした艇も多い中で立派な態度と言えよう。

一方、クルーザーレーティングクラスの150マイルコースでは、〈酒雪〉が27日14時15分13秒、唯一のフィニッシュ艇となった。

こちらのコースも同様、ほとんど微風そして真上りのレース展開となり、御前崎に寄りすぎた艇は全てリタイアを余儀なくされている。〈酒雪〉は最大レーティング艇とはいえ、そのような状況下で風を求めて新島南端のラインまで南下し、風を拾い、潮を利用して神子元島・大島とクリアーしてフィニッシュまで漕ぎ着けたのは見事である。26日から27日にかけてリタイアした艇のほとんどが御前崎近辺で西に流れる潮とカームにより十数時間同じ位置に留まっていた模様である。まさに“凧と潮”との闘いであった。

今回は両コース合せて出場123艇の内15艇のみがフィニッシュするという惨々な結果となったが、来年こそは良い風が吹くことを祈りつつレース報告を終えます。

最後にスタート側の東海支部コミッティの皆様への献身的なご尽力に感謝を申し添えさせていただきます……。「有難うございました。また来年もよろしく願います。」

パールレースをおえて

東海支部長 小林 義彦

我われ NORC のメンバーが最も楽しみにしている鳥羽パールレースも7月27日14時35分29秒(ELECTRON)をフィニッシュラインに迎えて無事終了する事が出来ました。ここにレース委員長として前準備に、レースのスタートにまたフィニッシュにと大変御足労願った今岡レース委員長を始め、鳥羽市との打合せ、鳥羽サイドの受け入れの準備など事細やかにパールレース成功のために尽力下さった市川総括委員長、そして遠来の友を受け入れるべくフィニッシュサイドにおいて企画、運営に采配をふるって頂いた清田委員長、スタート運営、ウェルカムレースの企画・運営 etc…と大変過密なスケジュールをこなして頂いた役員、コミッティーの諸氏にパールレース主幹支部の支部長として心より御礼申し上げます。

今年から IOR ポートは神津島廻りのコースへ、クルーザーレーティング艇は従来のストレートコースへと、レース内容もそれぞれの艇やクルーの練度、技量に応じて選択される様になり非常に充実したレース内容になりました。皆様には如何でしたでしょうか。

私事になりますが、私共(ビンド7)は IOR コース神津島廻りを選択いたしました。そして過去十数回のレース参加の中で最も楽しいオーシャンレースを肌で感じるすばらしいレースを経験する事が出来ました。

巨大な岩のかたまりが頭上に迫る神津島での〈コンテッサ8世〉との島廻りのタクトクスと、トップ争い。船影が見えなくなった〈コンサッテ8世〉との心理の葛藤。

私共は、神津島を廻航して式根と新島の海峡に入ったのですが、逆潮にさいなまれ、何とかこの海峡を脱

出して新島の南西の水面に出て、プロパーコースに入るべく数回にわたってトライしたが、どうしても出る事が出来ず、反転して後続艇のスターンを見る様になった時のショック。今頃は船影の見えなくなった〈コンテッサ〉は、神津と式根の間を通過して、西の海面を悠々と潮に乗ってだんとつのフィニッシュをしているものと信じていた。

〈コンテッサ8世〉をフィニッシュラインの間近で発見した時の驚き。また、東海水域の良き仲間である、我われの前を通過する〈ナチ号〉の「スターボー」コール等さまざまな思い出や新しいレースのストーリーがあります。

恐らく全参加艇のオーナーにクルーに、それぞれの思い出が、ストーリーが、出来た事と思います。

真夏の祭典だとか、お祭りレースなどと言われた鳥羽パールレースも、まさに本格的オーシャンヘースの要素の中で、美しい伊豆七島を背景に益々発展していくことを心より願ってやみません。

また、ストレートコースは外洋レースの登龍門としてブルーウォーター派の NORC のメンバーの方々の年1回の鳥羽ミーティングレースとして楽しみのある幅広いレースになることを期待しています。

最後になりましたが、鳥羽サイドにおきましては、浜口鳥羽市長をはじめ中村観光協会会長の音頭とりで大変すばらしい「鳥羽パールレース歓迎パレード」を漁業組合の協力のもとに行っていただき、初めての参加選手の方々も、また、何回も出場されているベテラン選手も、その鳥羽の方々の歓迎ぶりに大変感動されたことと思います。

パールレースによせて

スタート担当 加藤 蔵男

長い梅雨で今年は、涼しいレース運営(スタート)が出来ると楽しみにして居りましたが、あいにく前日から晴天となり、いつものパターンのお天気となりました。今年からコースがA、Bに別れたためかエントリーが多く、いつもは100艇前後で頭打ちして居りましたが、参加艇が123艇となり、クルージング艇も数多く見受けられ、天候も幸いして心ゆくまでレースを楽しまれたものと思われま。来年からは3コースに

して、下田フィニッシュも加えたらどうでしょう。クルージング艇は下田→小網代までは遠い苦しいコースです。風の弱いとき、強すぎる時、勤務の都合で小網代まで行けないとき etc……参加艇がもっと増えると思います。

〔前夜祭について〕

少年たちの歓迎のプラスバンドに地元の歓迎ムードが盛り上ったことを深く感じました。〈エリカ号〉の

皆さん、外人の皆さん、国際色も豊かで皆さん楽しいふんいきでした。

〔レースについて〕

漁船の見送りは例年とはさま変りで、鳥羽サイドのパールレースに寄せる対応が強く感じられました。スタートラインも例年よりは沖に向けて設定しましたが参加艇の協力もあり、キレイなクローズスタートとなり、オールフェアーでした。スピンの花が咲かなかったのがお見送りの方、写真班の方、ヘリコプター取材の方にはお気の毒でした。来年は追手スタートになるよう、天に祈って下さい。本部艇、リミット船をもう少し大きな、見やすいスタートラインにしてほしい。漁船の見送りで大漁旗のため、本部船、リミット船とも視認しにくい。

〔コミッターの人員の掌握が不確定であった〕

特にパトロール船は何時にどういふ艇が来るのか、誰が乗るのか、本部船出港時には全くつかめず、本日のスタートは本部船、リミット船のみで、スタートさせるべく覚悟して出港しました。今回のような大スタート時のときは、パトロールは3艇位必要です。次回からは確実に配艇と人員をつかんでおきたいと考えます。予算の関係もあったと思いますが、確実なレース運営をするにはしっかりと予算組みをしてケチケチした運営をしないでほしい。

〔旅館について〕

各旅館共、今回のレースについては、あまりよい感

じをもっていなかったように思われます。泊地指定通りに舫われて居らず、本部前に集中したこと、松濤、姫島（海？）の前では夜泊利用者以外は歓迎しなかったらしい。今後は旅館側とよく相談して泊地を決めてほしい。（納得の上で泊地を決める）

〔レース後の地元への御礼について〕

地元、市役所、観光協会、水族館、海上保安部御木本真珠、朝雲館、海の博物館、漁協 etc それぞれ上機嫌で、来年も今年同様にやって行けそうです。3年先には30回記念として一大イベントを考え、大々的に宣伝したいと鳥羽市側では考えてくれそうです。今年は川端君と二人で廻ったのですが、1ヵ所毎に相当時間をとられますので鳥羽をあとにしたのは夕刻でした。次回からは例年通りあいさつ廻りは2班に分けて、半分の時間で終るようにしたい。暑い日中にネクタイ着用、背広を着て廻るのは大変です。

最後に各委員の方それぞれの立場で一所懸命やって頂いて何よりと存じます。各自、手弁当式で平日に2日～3日つぶして来て頂いて居られます。レース本部としては経費切りつめのためいろいろ考えた事と思いますが、もう少し大らかに、ゆとりのあるレース運営をされ、せめて往復旅費、パーティー費用等、自弁させないで下さい。本部に遠慮して、切りつめる必要はないです。赤字が出れば本部で負担して頂いては如何ですか。地元のメンバーが奉仕する限度をもう少し少なくしましょう。

〈コルバッチⅡ〉リタイア後悔記

——リタイアすれば ただの人!——

CORVATSCH Ⅱ 浅野英武

●リタイア場面をVTRで再現

7月24日04:15 〈コルバッチⅡ〉(NORC 669, 油壺フリート U32 オーナー加藤忠男)は大島元町港のSW 4マイル沖に漂っていました。風は0.5 kt～1 kt, 艇速はほとんど0の状態のパウを風早方向に向けるのに四苦八苦。1時間ほど前、我われのすぐ脇を機走で北上する大型艇にミーティング。サーチライトで照らしたところハルに特徴あるカラーリングの九州から遠来の〈麻里絵〉でした。〈麻里絵〉には石廊崎の沖40マイル付近でもミーティングしています。こちらはメジャーリーグのAコース。我われはクルーザーレーティングのBコースです。機走でどんどん遠ざかるスターンライトをながめながら、「?」といった思いでワッチを続けていたのです。「なぜリタイアしたのか

な?」「それにしても仲間が見あたらないね。」「神津の連中はいくらなんでもフィニッシュしてるよね。」「ヤバイかな。」「ドベかダイトツかどっちかな?」こんな会話が何回もくりかえされました。元町の灯を視認してから4～5時間、ほとんど帆走していません。神子元を右近くに見てから利島方向につかけてタックタックの10時間。ついに今回のコースの中で初のベタにつかまってしまったのです。「Sが吹けば一気だよな。」「往復で一回もスピンあげないなんて異常だな。」「当時としてはむなしい会話でした。元町近くは水面からのガスの発生で大島の輪郭もはっきりしない状態です。悪戦苦闘のワッチ番の思いを察したのかのように加藤オーナーがコックピットに「ご苦労さんだな。」と顔を出しました。「どうや?」「ええまあ同じ

場所を行ったり来たりです。「あと何マイルだ?」「30マイルぐらいです。」「タイムリミットは16時だろ?」思いもしなかった恐るべき言葉がオーナーから発せられたのです。「どうだ。間に合うか?」「このままですとちょっとヤバイかも知れませんが……。まあギリギリセーフかも知れませんが。Sが吹きそうもないのが気になりますね。風早を抜ければいいのですが……。」「悲観的な言葉がポツリポツリと出てきます。「このベタが続くようじゃタックタックでどうですかね。」今から考えるとこの一連のボクの言葉が大きくオーナーに影響を与えてしまったようです。オーナーはキャビンにおりていき、ワッチに起きてきた歌田スキッパーとチャートをながめ始めました。オーナーとボクは16年間のつきあいです。決断の時が来ました。スキッパーが「皆の意見を聞いてみましょう。」とオフの連中を起こしにかかりました。ベタンコの中で6名による緊急御前会議が開催となりました。諸磯でおこなわれる安全フェスティバルのスタッフの集合時間は09:00です。(ボクは広報担当、歌田君は事務局長です。)委員の人達の顔がチラチラしています。スキッパーを議長にひとりひとりが意見を述べることになりました。「Sが吹く要素がみあたらない。あと12時間あるけどこのままではしんどい。ぎりぎりセーフかも知れないが決めるなら早く決めてしまった方が良い。」という意見が大半を占めました。オーナーのジュニアが「もう少し待ってみたい気がします……。」「これには一同「うん、そうだなあ。」「だけどどう考えても無理じゃない?」オーナーが「ふたりには今日のNORCの仕事があることだし、迷惑かけてもなんだしな。皆疲れてるだろう。明日の仕事にさしつかえてはオレの責任もあるしなあ……。」「ここでホントにここで『いやオーナーもう少し待ってみましょう。もう少し頑張ってみますから。』の一言が言い出せなかったのか。今となっては“ざんき”の一言です。延々41時間のがんばりが「ひよっとしたらドベかな?」というマイナーな考えに負けてしまったようです。「あきらめよう。浅野エンジン、いけ。」時に04:40。ついにリタイアが決定しました。ログメーターは202マイルをデジタルしています。新艇でレース初出場のわが〈コルパッチII〉はついにただの人になってしまいました。皆、無言です。1分後にはNo.1がたたまれ、2分後にはメインにきれいにカバーがかけられてしまいました。「お疲れ様。歌ちゃん、池ちゃんありがとうな。」ボクの精一杯の御礼の言葉です。我艇のデザイナーでもある歌田君はタフなスキッパーとしてすばらしいコースを引き、全軍を指揮しましたし、池ちゃんこと池本君は巧みなラットさばきと、ていねいなセールトリムに専念してくれました。根性の2名の助っ人に感謝でいっぱいです。

●そして事件がおこった……。

エンジンは6 kt。いままでのカタツムリが脱兎のご

とく走りはじめました。コース35°。30分ほどで風早灯台が見えてきました。ここで〈CORVATSCH II〉にとって腰を抜かささんばかりの重大が発生しました。な、なんと前方に灰色の三角の影が何個かみえてきたのです。がく然としました。「ウソッ。」ギヤルが乗っていたら、こう、さけんだはずですよ。「なんだありゃあ? おい、ガンキョーガンキョー!」いたのです。そこにはAコースを帆走ってきた大型艇団がしぶとく風を待っていたのです。スタート前に手をふりあったウルマー軍団の〈アドラー〉、〈ララ〉、〈カザ7〉らしき艇を視認しました。「なんだ、まだこんなところか。Bコースはオレ達のウシロじゃないか!」歌ちゃんが「浅野さん、優勝ですよ。優勝! それとあれは〈酒雪〉ですよ。43尺ですよ。オレたち抜群の帆走りだったんですよ。コースは間違ってたし。ちきしょう。くやしいですね。あとは前に〈コンテ〉がいるんですよ。」一気にまくしたてます。歌田君の言ったとおり、それから5分もしない場所に〈コンテッサ〉がじつとがまんの子をきめていました。その右前方にも2ハイ。そのうちのひとつ、〈ミストレス ハナ〉を確認しました。(もうひとつが〈CARIÑO〉だったのかも知れませんが)。「しまったなあ。歌ちゃん、こんなこととは知らなかったよ。まいったねえ。」すべて後の祭りです。風は超微風、ジブが力なくはためいているのが見えます。「ただござあ。連中も無理じゃない?」「あと10時間。一吹きあれば、はいっちゃうよ。」「この辺はフィニッシュするかもな。」「おれたちだってセーフだったなあ。」くやしき半分、なさけなさ半分の会話がコックピットで続きます。

気が抜けてしまったのか、助っ人2名とオーナーはバースにもぐり込んでしまいました。残る2名の若手クルーとボクはベタの海の上でデッキそうじ、トロリング、残飯整理、はてはバケツの水のかけ合い、一気飲みなど年がいてもなく馬鹿馬鹿しいヤケ遊びをくりかえしてました。

09:15ツボの大謀の前に到着。全員デッキにそろいました。風が吹いてきました。ウシロからです。40分時間待ちつづけていたあのSが無情にも吹いてきたのです。「歌ちゃん、SだぜS!」というボクの言葉に彼は何も答えませんでした。池ちゃんも何も言いません。その無言さが彼らのくやしきだったのか、ボクへの抗議だったのか……。いつの日にか聞いてみようと思います。

●後日談

諸磯のフェスティバル会場でさんざんからかわれ、保安庁のヘリが救助訓練をしているその沖をフィニッシュ直前のレース艇がスピンをめいっぱいはらませて帆走っているのをため息まじりでながめていました。月曜日、会社のデスクにすわっていくてもくやしさが抜けません。仲間うちから電話がくるとよけいその思いが強くなります。仕事の関係でレースに乗れなかつ

たクルーからも電話がきます。「残念だったな。もう少しがまんすればな。」「根性ないぜ。一生に一度のチャンスだったかもな。」の連続です。リタイアすれば何を言っても同じです。土曜日にリタイアしたと同じです。

火曜日、夕方、若手クルーの天野が会社にやってきました。「来年またチャレンジしましょうよ。」2人で飲み屋に出かけ、ささやかな残念会です。「オレはあと5、6年しか乗れないけど、お前はあと20年以上乗れるんだから、がんばってくれよ。投げたらアカン、投げたらアカンだよ。まったく。」土人の顔をしたただの人2名。乾杯、乾杯です。

●後後日談

NORC に行ったついでに各艇提出の航跡図を見せてもらいました。Aコース、Bコース各艇思い思いのコースを引いています。リタイア艇のほとんどが26日の夕方、御前崎の沖です。我われはその時点で神子元に達しています。今回はスタート後、中間コースの1本を引き、夕方、浜名湖大橋近くにアプローチ、それからタックをし、沖出しをはかり、何度か御前崎をねらいましたが、風・角度ともままならず。25日20:00頃、一気にSSEに向かうことにしました。プロバークコースに背を向けるように我われはSへSへと帆走りつづけました。風はESE 5~6m クローズいっぱい順調です。26日09:00頃には手持ちのチャートぎりぎりの34°N, 138°20'E 付近に達しました。御前崎のS

36マイル、石廊崎のSSW 44マイルのところでした。風は相変わらず順風でしたが、この時点でNNE方向にふれはじめたためタックをし、6~7mの風の中、約8時間をかけてロランをたよりに石廊崎にたどりつきました。きっと他艇とミーティングするぞ、との予測にもかかわらず、周辺にはヨットのかけらも見えず、一瞬、負けたかなの思いがはりました。思えば、この時点で「我われこそトップ艇」との気概というか、自信を持てば今回の様なことは起きなかったのかも知れません。多大な出費をしていただいたオーナーには悪いことをしてしまいました。航跡図をめくるたびに「あれ!」「ほんとかよ!」の言葉がついてでます。歌田君ににらまれっぱなしです。〈CORVATSCH II〉はひたすら良く帆走っていたのです。フィニッシュした15艇のうち5~6艇は我われのウシロに位置していたようです。彼等のガッツには脱帽です。ヨットに乗って20数年。レースにも何度も出ましたが、こんなに身近に「やしい思いをしたのは初めてです。15艇の中では最小艇は34ftです。ウチは32ft、しかも純粋なクルージング艇です。コースに恵まれたとは言え、なかなか良いポテンシャルを持っていることが証明されました。Bコースでフィニッシュしたのはたったの1艇。歌田君がくやしがつたあの〈酒雪〉です。

【大魚を逃がした】という言葉を実感で味わっている今日この頃です。

ミキモト ジャパンカップ オフショアシリーズ ミキモトジャパンカップ実行委員会

1)

今年からオープン参加も出来るようになったショートとロングの各オフショアコース及びタイムリミットは昨年と同様に、レース当日の天候を考慮し、次のコースの中から決定されます。

ショートオフショアコース

10月5日10:00スタート

10月6日22:00タイムリミット 34時間

Aコース

熱海スタート→江ノ島沖マーク(時計)→利島(時計)→初島(反時計)→熱海フィニッシュ (約110M)

Bコース

熱海スタート→初島(時計)→神津島(反時計)→初島(反時計)→熱海フィニッシュ (約120M)

ロングオフショアコース

10月9日10:00スタート

10月12日10:00タイムリミット

72時間

Aコース

熱海スタート→江ノ島沖マーク(時計)→三宅島(時計)→神子元島(時計)→大島(反時計)→初島(反時計)→熱海フィニッシュ (約185M)

Bコース

熱海スタート→初島(時計)→三宅島(時計)→神子元島(時計)→大島(時計)→利島(時計)→初島(反時計)→熱海フィニッシュ (約210M)

オフショアコースは、昨年度終了時の参加者よりのアンケート及びご意見を反映させ、平均スピード、タイムリミット等、余裕をもたせた設定とし、選定しました。また、廻航する島マークもコースの選択に各参加艇の作戦が生かせるようになっていきます。

2)

インショアレースは従来のオリンピック・トライア

ングルだけでなく次のようにパラエティーを持たせました。

Aコース

従来から行われてきたコース

S→上→サイド→下→上→下→上マークF

Bコース

Aコースに2レグを追加。

S→上→サイド→下→上→下→上→下→上マークF

Cコース

Aコースに加えフィニッシュを最終上マークを廻航した後、熱海港前に設置するフィニッシングラインへフィニッシュする。

S→上→サイド→下→上→下→上→熱海フィニッシュ

この3種類のコースの中から当日の風の状態によって選択します。

3)

スタートライン及びフィニッシングラインの設定方法が変わります。

今年のミキモトジャパンカップではつぎの設定方法を採用します。

○従来の方法

本部艇とアウトマークの間の見通し線を、本部艇をスターボードに見て通過する。

○新方式

ブイとブイの間の見通し線を本部艇をスターボードに見て通過する。

但し、インサイドリミットマークではありません。

スタートの場合、本部艇はスターボードサイド前方に止まっているが係留はしていません。(33ftのモータークルーザー予定)

各ブイには線審のポートがつきます。

使用するブイは直径2メートルの黄色球形で、数字の番号はついていません。

上マークは本部艇より「コンパスコース及びおよその距離」を指示します。

4)

コースの短縮方法について

コース短縮の場合は、本部艇もしくは公式運営艇に“S”旗を掲揚し、短音2声を発します。

すべてのレース艇はそのマークと青色標識旗を掲揚した本部艇の間でフィニッシュしてください。

尚、青色標識マークを右舷に見てフィニッシュするものとします。

5)

熱海市営駐車場の料金割引きについて

お宮の松前の市営駐車場を利用する際の料金割引き、出口に近い場所での出入り自由等の希望にそうように、熱海市観光課と現在(9月5日)交渉中です。

詳細は熱海レース本部にお問い合わせください。

レース本部は駐車違反のケースには一切、関知しません。

6)

レース期間中のテレホンサービスについて。毎日のレース結果は、次の番号でできます。

☎0468-81-0005 (24時間)

オープンレースのお知らせ

ミキモト ジャパンカップのショートオフショアコースとロングオフショアコースは、シリーズ参加以外の方もオープン参加できます。

賞もミキモト ジャパンカップとはちがう賞を用意してあります。ふるってご参加ください。

参加料 1艇 10,000円

乗員参加料 無料

参加資格 JORレーティング

その他はミキモト ジャパンカップに準じます。エントリー用紙は通常のものを使用してください。

エントリー締切り 9月26日(金)

艇長会議 10月4日(土)ショート

10月8日(木)ロング

各々 19:00より

なお、ミキモト ジャパンカップの乗員に登録されている方も、シリーズ参加艇以外であれば、オープン参加の艇に乗ることができます。



今年から本格的に活動をはじめたSSBM(相模湾スモールボート・ミーティング)は回を重ねる毎に盛況となり、8月2日、3日行われたパーティ、レースもかつてなく盛り上がった。

先ず前夜祭のパーティは逗子の花火にぶつけて葉山マリーナで開かれ、ボードヤードに設けられたステージではハワイアンバンドの演奏が花火の打ち上げまでの雰囲気をつないだ。パーティにはレースの常連以外の顔触れも多く、またいつもは「ヨット・ウィドウ」の奥方や家族、友人など183人の参加があり、宴もたけなわになるとバンドの演奏によってステップを踏む夫妻も出て和やかそのもの。この雰囲気食欲も刺激されてか、バーベキューのフランクフルトソーセージ400本、スペアリブ200本など100キロの食料と生ビール250リットルが2時間ほどでおしまいになった。

SSBMミッドサマーレガッタ結果

8月3日 スタート10:00 葉山→えぼし岩回航→葉山 天候:晴 風:NE 5m(スタート時)

着順	艇名	艇種	艇長	ホームポート	えぼし岩回航時間	フィニッシュ
1	ビーナッツ	Y-23	根上	葉山マリーナ	1) 11:08:51	13:00:38
2	Blue Pulsar	林-19	黒田 高正	江ノ島	2) 11:10:15	13:00:58
3	そよかぜ V	Y-23	古川 三郎	金沢八景	3) 11:10:43	13:01:53
4	Coral Splush	Y-24	下江 浩	芦名マリーナ	8) 11:12:48	13:02:09
5	Finlandia	キャナル23	藤島 幹郎	葉山マリーナ	7) 11:12:39	13:02:28
6	Sui Sui	林-19	大森 泰仁	江ノ島	5) 11:11:38	13:09:37
7	EZURE III	ESQUIRE	原 秀顕	江ノ島	9) 11:14:37	13:11:23*①
8	Misty III	レプトン21	青柳慎一郎	金沢八景	4) 11:11:30	13:12:29
9	ESQUIRE	ESQUIRE	菅原 留意	葉山マリーナ	6) 11:12:28	13:12:39*②
10	メビウス	Y-24	金子 英明	京急油壺マリーナ	11) 11:15:26	13:13:09
11	ダイヤモンド・エンジェル	林-19	藤沼 勝海	江ノ島	13) 11:17:08	13:17:52
12	異邦人	Y-21JOG II	小山 祐	京急諸磯マリーナ	12) 11:17:07	13:18:56
13	サラドール	レプトン21	今井 宏至	葉山マリーナ	10) 11:15:11	13:19:11
14	まれし	熊沢21	木村 和子	葉山マリーナ	16) 11:19:05	13:24:08
15	Belle Amie	Y-21CEX	藤原 克己	横浜マリーナ	18) 11:20:44	13:26:08
16	Summer Lady	Y-21C	瓜生 幸一	葉山マリーナ	21) 11:22:52	13:30:11
17	バキトン	Y-21JOG	鈴木 信三	金沢八景	14) 11:17:56	13:31:24
18	Esmeralda	Y-21C	藤井 孝	葉山マリーナ	15) 11:18:22	13:32:50
19	しんばいない	コロンビア22	荏原 進	江ノ島	17) 11:19:35	13:34:33
20	啓 II	Y-21C	湯田 啓二	逗子マリーナ	23) 11:24:33	13:35:30
21	Far Star	べら24	岸 靖人	シーボニア	19) 11:21:32	13:35:49
22	あい	Y-21S	村木 裕	葉山マリーナ	24) 11:24:59	13:36:29
23	Lucy	Y-21C	京谷 弘也	葉山マリーナ	26) 11:25:53	13:45:23
24	Joy	Y-21JOG	宮崎 博行	逗子マリーナ	32) 11:31:47	13:46:21
25	Spring Sea	レプトン21	伊達 博	江ノ島	28) 11:28:24	13:46:42
26	April 16	Y-25	黒川規矩雄	江ノ島	22) 11:24:30	13:49:18
27	那由多	べら24	有木 徹	京急油壺マリーナ	31) 11:31:44	13:49:18
28	美童女	レンジャー23	小堀真理子	シーボニア	25) 11:25:03	13:50:03
29	Lonesome Boy VII	Y-25	中原 真一	馬入川	30) 11:30:07	13:50:29
30	薫 風	サンシャイン21	木村 輝男	葉山マリーナ	33) 11:32:18	13:53:24
31	ドラヘン	Y-21JOG	龍 誠之助	京急諸磯マリーナ	29) 11:29:48	13:54:25
32	Jam	リュンドメ	加納 孝夫	葉山マリーナ	20) 11:22:06	13:56:49*③
33	光 風	Y-22DX	相馬 敬	馬入川	27) 11:26:21	14:01:40
34	風来望 III	インベリアル23		江ノ島	35) 11:41:22	14:49:00
	Whisper	Y-22	大竹 悟	馬入川	34) 11:39:50	RET

※印はマイクロトン級順位

翌3日は葉山→えぼし岩往復のレース、前夜祭で二日酔いの艇が多いと思いきや、35ハイの参加艇はヤル気満々。スタート直後からアビームにスピンの花が咲いた。

えぼし岩をトップで回航したのはY-23の〈ピーナッツ〉。艇の格がミニトンより一枚上手なのに加えて、津から全日本ミニトンのPR行脚を兼ねて参加した松葉宜洋氏が乗り組んで実力を12分に発揮。これに対して常勝の林19〈Blue Pulsar〉が食いついてデッドヒートを演ずるといふ展開になった。結局、最後に上に戻った〈ピーナッツ〉が〈Blue Pulsar〉を抑えて20秒差でフィニッシュ。以下23、24フィートの“マキシ”と林19などミニトンの全日本クラスが続いたが、注目されたのは今回マイクロトンとして初登場の〈ESQUIRE〉の健闘。腕に加えて風も手頃だったのか、7着と9着と大半のミニトン勢を押さえ“生みの親”で自ら舵を握った菅原ミニトン協会会長も鼻が高かった様子。

トップグループに負けずに最後まで競り合いが続き、〈April 16〉と〈那由多〉は舳先を揃えてフィニッ

シュ。前代未聞の同着となった。また、毎夏このレースに姿を見せるインベリアル23の〈風来望Ⅲ〉が今年も健在振りを示し、参加することこそに意義のあるこのミーティングの原点のようなものを見せてくれた。

今回は10月26日に舞台を東京湾に移してレースが行われる。

(協力：ヤマハ発動機株、関東自動車工業株、葉山マリナー、葉山ブルーアンカー・ヨットクラブ)



フィニッシュ前で競い合う

〈ピーナッツ〉(前方)と〈Blue Pulsar〉

第8回日韓親善ヨットレース

玄海支部 片倉静江



玄海
だより

去年の第7回レースから、アリラン・レース(釜山～博多)の他に、対馬レース(博多～厳原)と釜山沖ショートコースが含まれたためレース名も「日韓親善レース」に変更した。

毎回の事ながら、エントリー締切日がすぎて申し込

む艇、レース終了後にエントリーを払う艇等(主に博多フリート)があり、事務局としても頭痛の種だった。それで今回から、

◎艇のエントリーはNORC玄海支部へ。

◎メンバーの申し込みその他は業者にまかせる。

この方法なら、玄海支部も、エントリー艇の把握が出来るし、仲間同志でのお金の催促は言いにくいだが、業者はそれでメシを食っているのだからヤイヤイやってくれるはず。また、支払い・申し込みの遅延に対するペナルティ等も検討している。

来年度の第8回から福岡市市長杯もぜひもうけたいと、スポンサー探しとは別にその筋に詳しいオーナーにお願いした。(1989年度第9回には福岡県県知事杯も!)

[1987年度第8回日韓親善ヨットレース予定表]

4月28日(火)	21:00—22:00	艇長会議。
	23:00	小戸ヨットハーバー沖スタート。
4月29日(水)	午前中	フィニッシュ。
	夕刻	厳原町主催パーティ。

- 4月30日(木) 12:00—15:00 出国手続き。
時間待ちのため、万関の瀬戸を通過し西側の浅茅湾でアンカリング。18:00頃到着予定。
- 5月1日(金) 01:00—02:00 釜山へ。
08:00 釜山入港、入国手続き。
- 5月2日(土) 釜山沖レース(約8マイル)。
夕刻 前夜祭。
- 5月3日(日) 08:00—10:00 出国手続き。
12:00 アリランレーススタート。
- 5月4日(月) 早朝フィニッシュ。検疫まで時間待ち入国手続き。
- 5月5日(火) 表彰式・パーティ。

予定表でもわかる様に夜間のスタート、帆走、フィニッシュ、そして夜間のアンカリングが多い。外洋レースに初めて出場する艇は、夜間帆走が含まれているNORC主催のレースに出来るだけ参加し、夜間レースに慣れる事と実績もつくっておく事をおすすめする。アンカリングは全コースで5回ある。厳原港、正確には港内西側の久田浦で1回、時間待ちの浅茅湾で1回(薄暮で打ち、真夜中に引き揚げる)、釜山では2回、帰国して博多湾で1回、来る11月1日の「大原杯レース」は、厳原迄の夜間帆走もあり、翌日2日には、厳原沖で厳原町主催のショートコースも予定されているので稽古にはもってこいだと思う。

期待していた釜山のオリンピックハーバーが使用不能になったという記事を読んだ時はがっかりした。水菅江から流れ出た工場廃水、汚水等でヘドロがたまっていたとか。9月のアジア大会用に、臨時のバースを海雲台の西側に建設したそうだが、来年にはまた、釜山港内になるだろう。去年、使用させて頂いた旧野木場跡のアンカリングは大変だった。うなぎの寝床の様な細長いスペースに、36隻がアンカーを打つ、翌日揚げて第2レースに出る、終了して打つ、また、翌日揚げて

帰国。生簀の様なものも浮かんでいる狭い港内で、てんやわんやだった。対馬の浅茅湾も浅い所で30m、深い所は40mもあるので、アンカーロープの点検にも注意を要する。

毎回いろいろなヨットやメンバーが参加し、そして去り、また新しい別の船・人達が出場し去っていく。オーナーへの種々の負担もあり、また休暇の事・クルー不足などでわずか110マイルのレースでも連続出場は一寸辛ドイ。調べてみたら、現在同じオーナーでの連続出場4回が最多出場回数で、広島の高島2隻と博多フリースの3隻、合計5隻だった。

韓国はどんどん近くなってきた。手漕ぎ舟で渡ったり、韓国からも訪ねてきたり、これから益ます交流が深まっていくだろう。17年前にスタートしたこの日韓親善ヨットレースも、来年、そして1989年、1991年、1993年と続けていきたい。(なお、正式のレース案内は11月下旬の予定)



オートムレガッタのご案内

関東支部帆走委員会

海水浴の楽しさからセーリングを楽しむ秋にむけて好評だったサマーレガッタに引き続き、クルーザーレーティング適用のオープンレース“オートムレガッタ”を下記の日程で行います。奮ってご参加下さい。

記

コース	油壺沖～葉山沖マーク～城ヶ島ブイ～油壺フィニッシュ
日時	9月28日(日) 10:30 10月19日(日) 10:30

11月9日(日) 10:30

エントリー	当日 8:30
艇長会議	当日9:00 三崎マリン会議室
出艇料	1艇につき 4,000円のみ

- ◎表彰式及びパーティは、当日発表します。(無料)
- ◎IOR 及び JOR をお持ちの艇は自動的に算出されます。クルーザーレーティングをお持ちでない艇は暫定的なレーティングで走っていただき、後に計測します。

☆クルーザーレーティングをぜひ取得して下さい。

(簡単に誰れでも取得できます。NOCR 会員でない方も OK です)

クルーザーレーティングの取得料金は、
N O R C 会 員 2,000円 (会友艇及び正会員が申請した艇を含む)

非 会 員 3,000円

詳細は NOCR 本部 (504-1911) 矢嶋, または各フリートの担当者にお問い合わせ下さい。

☆レース案内書及び申込書は各フリート及びハーバーにあります。

〈フリート担当者名〉

江の島	小沢 美弘	☎03-263-7201
葉山	井上 一典	☎03-254-4151
佐島	大河原大次	☎03-911-2334
シーボニア	服部 一良	☎03-212-0321(内475)
小網代	白崎謙太郎	☎03-300-8267
油壺	藤田 弘治	☎03-256-8107
諸磯	石井 竹彦	☎044-966-3742



ヤマハ大阪カップ'87 メルボルン・大阪ダブルハンドレース 参加者激励市民の集い

(社)大阪南太平洋協会

企画主旨

南太平洋区域とのつながりを通じて友好親善文化交流などを積極的にすすめ、しいては会員相互の親睦と国際交流の芽を育てることを目的にいろいろな分野での草の根交流を続けている(社)大阪南太平洋協会(ASPA)として、その南太平洋を舞台として展開されるこのイベントに積極参加する一案として企画しました。

この集いによって広くこのレースの主旨や関心が一般市民に浸透し、より大きな成果と全市民的な盛りあがりの一助になるものと考えます。

また、10月頃からメルボルンへ向けて廻航に出発する出場者もあり、この時期において他に出場者同志が顔を会わせる機会がないので、日本からの参加者が一同に会してお互いの健闘を誓い意欲をかりたてることができれば大いに意義深い集いになると信じます。

つきましては、本計画の実施にあたり、関係諸団体及び協賛企業のご支援、ご協力を賜りたく存じます。

基本計画

- 1 場所・大阪市内のホール(天保山上屋)
- 2 日時・昭和61年9月27日(土) 18:00~21:00

3 参加者・

- A) 8月末日までに正式にエントリーをすませた出場予定者(招待)
- B) 南太平洋協会会員(会員数400名)
- C) 出場予定者の家族、友人、知人
- D) レース運営関係者(一部招待)
- E) 一般市民

4 イベント・

- A) 開会挨拶(南太平洋協会理事長 松村賢治)
- B) 来賓挨拶・乾杯(NOCR)
- C) レースの主旨説明(レース推進協議会)
- D) レースの見どころ解説(笹岡耕平)
- E) 出場艇及び抱負披露(レース出場者)
- F) 立食式簡易パーティーによる歓談
- G) 全員参加ゲーム

じゃんけん大会、抽選会(福引き)

- 5 参加予定人員・300~500名
- 6 参加費用・1人5,000円
- 7 飲食内容・生ビール、缶ビール、缶ジュース、ウイスキー、おつまみ、軽食、出張パーティー業者に依頼する 一名分予算3,000円

UNDER WATER ROMANCE '86

— 石井浩一・フィアーナ 夫婦展ご案内 —

“僕がプロダイバーだった頃、カリフォルニアから買易風に乗ってやって来たという一人の人魚に出会いました。

手も足も不自由な傷だらけの人魚でした。

そして今、彼女は治療のために陸に上がっています。

いつか海に還えることを夢見ながら……。

海という母体の中で育った二人……。

海で出会い、陸に上がり、そして二人で海に還える……。

その日が待ちどおしい。”

石井浩一

本誌に連載で原稿をお寄せ頂いていた石井夫妻は京都在住で、今まで関西で数回、油絵の夫婦展を開催してきました。今回、初めて東京で開催する事になりました。

期間 昭和61年9月20日(土)より9月28日(日)まで

場所 画廊「樹興」

東京都港区西新橋1-15-6 高木ビル2F
(西新橋交差点)

☎03-592-1689

出展数 約30展(当日、即売を行っています。)

問合せ先: 石井浩一・フィアーナ ☎075-881-2788

プロジェクト・ジブシーウィング

☎045-241-8099

編集委員会からのお知らせ

I 編集委員会では皆様方からオフショアに載せる原稿の募集をしております。我こそはと思われる方は編集委員会まで原稿をお寄せ下さい。お待ち申し上げております。(ジャンルは問いません)

II オフショアに“売りたい 買いたい”の告知板を設けることになりました。掲載は無料です。貴艇の①全長②船艙③材質④装備品⑤希望価格⑥住所⑦氏名⑧連絡先を明記の上、15日必着にてハガキで郵送下さい。写真も掲載可能です。翌月の15日発行のオフショアに掲載します。応募多数の場合は、到着順ですので次号になる場合もあります。申し込みは1人1件とさせていただきます。また、営利を目的とする申込みはお断わり致します。おもに、5m以上のキャビンを有するクルーザーを掲載する予定です。

あて先 〒105

港区虎の門1-15-16 船舶振興ビル4階
(社)日本外洋帆走協会 編集委員会

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

2215 ジョナサン ヤマハ33 9.66×8.54×1.97×
1.67 池田修一、小竹茂男、荒木 清(共同)/艇名の
由来: 青くひろがる大海原、その上を自由に飛びまわ
る白いカモメ。そのカモメのように青い海原を、いつ
の日にかやさしい仲間達と自由にセーリングしてみたい
……。いつか読んだ本の題名からのイメージです。

/抱負: 静かな波の日も、荒々しい海原の時も常にセ
フティーセーリングを第一に心がけ、週末の夜のポン
ツーンでの大宴会を楽しませて頂こうと思います。そ
して時にはクルーザー・レースの仲間入りもよろしく
お願い致します。/クルー: 小竹茂男、荒木 清、松
岡洋一&幸代、堀江俊光、里地紀哉&竹田佳、植松崇
規、花崎 博、南部智美、井坂道直、中島 一。

3484 ワーブサーティ1 ハーフトン 幡豆フリート
9.39×7.91×2.87×0.95 壁谷辰己、小林一良、牧野
守秀/艇名の由来: ワーブは瞬間移動の意味で、「この
ヨットで異次元の世界へ行ってみよう。」そんな夢を
名前にし、サーティは、30ft. 1は、プレーニングボ
ードが1ftでサーティ1とつけた。/抱負: 色々な所へ、
いい仲間と行ってみたい。レースも少ししてみたい。
/クルー: KABEYA RACING TEAM は総員26
名。ディンギーセーラーばかりです。/NORCへの要
望: クルーザーのことはわかりませんので教えて下さい。

3585 アリアドネ タカイ32 出島 9.72×7.50×
3.29×1.80 竹内雅春、白木良仁、青柳 徹、貞松猛
郎(共同)

訂正

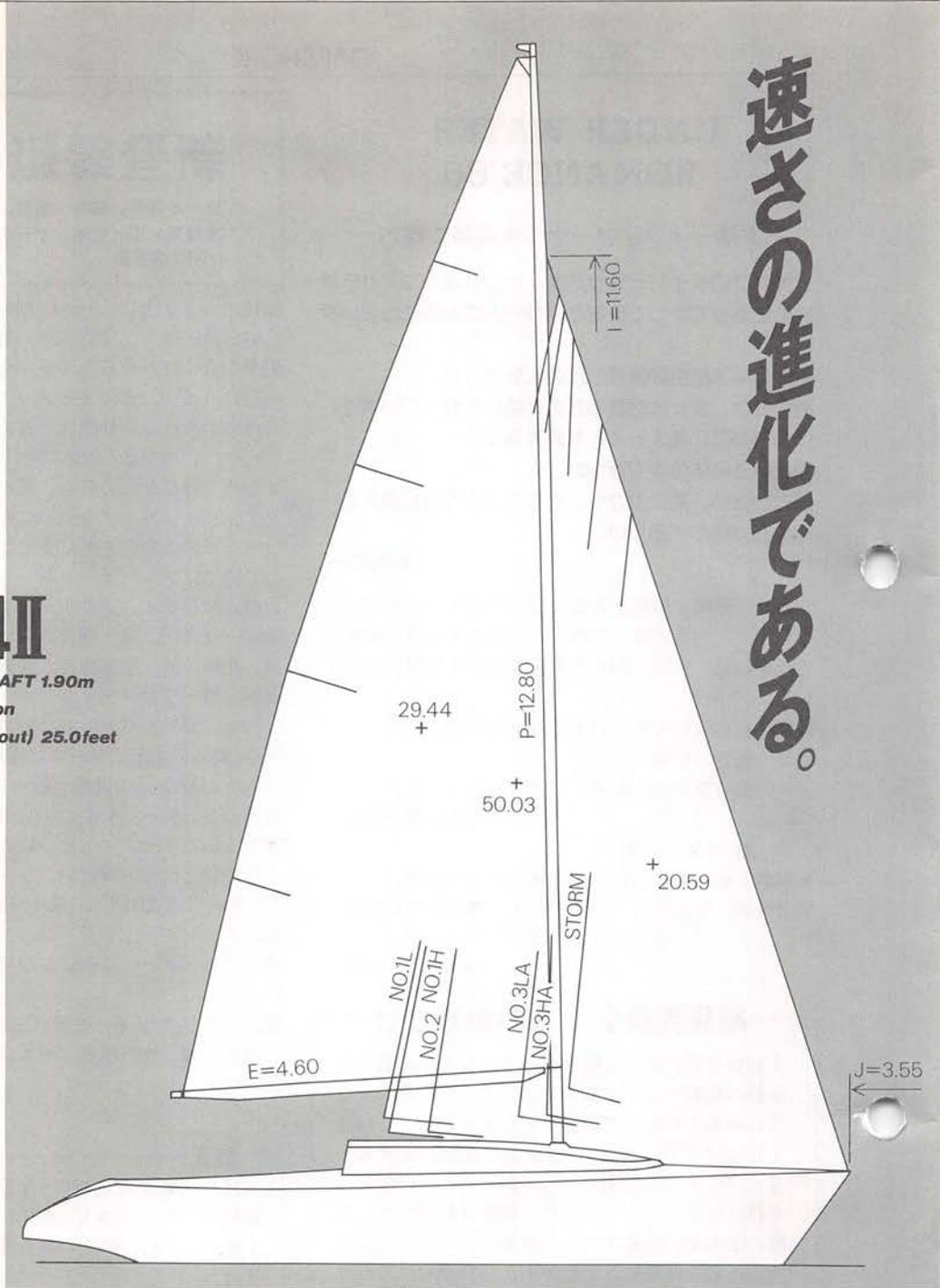
8月号「第8回ミニトン全日本選手権」の大会参加料が1艇につき3,000円と記載されていたのは1艇につき30,000円の誤りですので訂正いたします。

OFFSHORE 第138号 昭和61年9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-R34II

L.O.A. 10.40m · BEAM 3.35m · DRAFT 1.90m
 DISPL 3.70ton · BALLAST 1.80ton
 SAIL AREA 50.03m² · I.O.R.R (about) 25.0feet



速さの進化である。

完成度の高さと、今なお第一線の戦闘力を誇るY-R34。その名艇の基本バランスをベースに、あらゆる面でより一層の高性能を目指したのが、このY-R34IIです。最新の素材・工法を導入し、艇体の軽量化・強化を実現。さらにパラストのウエイトを高め、重量集中とスタビリティを確保。セイルエリアを拡大し、オールラウンドな帆走性能を追求。デッキデザインやレイアウト、そしてインテリアも一新。これはまさに、速さの進化と呼べるでしょう。



YAMAHA-R SERIES

	Y-R30STD	Y-C35CR	Y-R38	Y-R FARR40
L.O.A.	8.98m	10.60m	11.51m	12.19m
BEAM	3.10m	3.35m	3.60m	3.99m
DRAFT	1.85m	1.90m	2.10m	2.29m
DISPL	2.70ton	3.95ton	5.10ton	5.76ton
BALLAST	1.20ton	1.80ton	2.45ton	3.39ton
SAIL AREA	38.57m ²	45.73m ²	62.26m ²	73.66m ²
I.O.R.R (about)	22.5feet	25.45feet	29.1feet	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、シリーズ艇以外のご相談もお受けいたします。

海はスポーツ新大陸
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

海の安全一みんなの願い
 点検整備は忘れずに
 天気予報を確認しよう。

HOT INFORMATION

Y-R34II 124艇が参加した夏最大のイベント、第27回鳥羽パルルレースで総合優勝。

Y-R FARR40 サルジニアカップにチャレンジ。現在、「WILL」「CHACHA」活躍中。