

Offshore

No.172 1989 7



鳥羽

パールレース

30周年記念特集号

時代はビジュアル ナビゲーション!!

Marine Electronics
FURUNO



超小型ビデオナビ
LP-1300
本体価格 ¥350,000



第30回鳥羽パールレース

LP-1300で最適コースをとる

LP-1300は、「ビデオプロッタ」に「ロランC受信機」を内蔵し自船位置／海岸線／目的地／自航跡／設定コース等を同一画面上に表示する画期的なナビゲーションシステムです。設定したコースからのズレも直読でき、フリーでのコースどりはもちろんのこと、クローズでのタッキングポイントも適確につかむことができます。又、マリーナやブイマーク等の目的地も自由自在に記憶、再生でき、海の迷子になることもありません。本体は、取り付けハンガーも含め、280W×250H×235Dmmと非常に小型にできており、しかも、消費電力も低いため、小型艇にも容易に取り付ける事ができます。是非、あなたの艇にも御検討下さい。

詳細は、ハガキに「OFF SHORE 資料請求」と書いて本社／広報室宛に送付下さい。
只今、電子航海機器の基礎知識「小冊子」を無料でプレゼント!!



天気図・ニュース・漁況を
自動記録!!



超小型ファクシミリ
FAX-288
本体価格 ¥400,000

●気象、ニュースほかを自動記録 ●世界のファクシミリ船371港内蔵 (既存306港、空き65港) ●予約受信16番組 ●最速チャンネル自動選局 ●2.6mホイップアンテナ ●無線のサーマル記録 (216mm×20mm) ●電源DC10~40V、待機15W、記録時27W以下 ●外寸340W×270H×115Dmm、5.5kg

好評発売中



超軽量アンテナ
(直径43cm、4.5kg)
小型艇にも
うつくしく
装備可能!



これで夜間も霧中も安心!!

16マイル、7インチ パーソナルレーダー
MODEL 1720
本体価格 ¥380,000

●ヨット、パワーボートに最適なミニレーダー ●距離範囲0.25、0.5、1、2、4、8、16マイル ●超小型43cmドーム(外径) ●出力1kw ●7インチ色型モノクロCRT ●見張警報付 ●電源DC10.0~31.2V (エコノミモード20W以下) ●外寸257W×224H×233Dmm、約4kg

●本体価格には消費税、工事費等は含まれていません●

—— お買い求めはヤマハ、西武、日産各店、その他マリンショップにて ——



古野電気株式会社

本社/〒662 西宮市芦原町9番52号 ☎0798(65)2111 (大代表)
東京支店/〒101 東京都千代田区神田和泉町2番6号 亜細亜ビル ☎03(5687)0411 (代表)
伊勢支店/〒516 三重県伊勢市二俣1丁目1-22 ☎0596(25)3115
三崎営業所/〒238-02 三浦市三崎3丁目8番7号 ☎0468(82)0418 (代表)
全国70ヶ所 海外6ヶ所

第30回鳥羽パールレースに あたって



社団法人 日本外洋帆走協会 会長

石原 慎太郎

海の旬間の行事として鳥羽パールレースが第30回を迎え、ここに盛大に開催できますことはNORC会長として誠に喜ばしく思います。

これも偏に関係各位の御理解と御協力の賜物であり、この紙面を借りて関係各位に対し厚く御礼申し上げる次第です。

我々ヨットマンに本格的に夏の到来を告げる鳥羽パールレースは、常に日本の外洋ヨットレースの代表的レースとして近年は120艇を超える参加艇が有り、又全国の各フリートのトップ・レーサーからブルウォーター派に至るまでが一堂に会する、まさしくNORCを代表するレースであります。

四半世紀にわたり鳥羽パールレースは、我が国外洋ヨットマンの登龍門として又、新鋭艇のデビューレースとして常に脚光を浴びてきました。艇の著しい性能向上とともに神津島を回航する180マイルもはや長距離ではなくなりましたが、初夏のきまぐれな風と刻々と変化する黒潮の中で展開される本レースは参加しやすいレースであると共に高度のセーリング・テクニックと正確なナビゲーションが要求される奥深いレースであります。

参加各艇は、航海の安全に充分留意すると共に、日頃の鍛練の成果を存分に発揮して頂き、記念すべき第30回に恥じないレースをして頂きたいと思ひます。



鳥羽パールレースで活躍した石原
会長の名艇〈コンテッサII〉

TOBA PEARL RACE MEMORIES

写真で綴る

「鳥羽パール」

伝統の鳥羽パールレースは、1960年にたった4艇の外洋ヨットによって始められた。

コースは横浜スタート、鳥羽フィニッシュの約180マイル。未知の海に船出して、無事、大海原を乗り切った先輩たちの感激はひとしおだったに違いない。

この鳥羽レースも今年は30回の記念すべき大会を迎えた。

過去、出場したレース艇はのべ2159艇。順風満帆で豪快なレースを味わった艇もいれば、無風に泣く泣くリタイヤした艇、あるいは、台風や霧との闘いなど、数多くのドラマと興奮が、この鳥羽パールレースの歴史と伝統を育てあげてきた。

30年におよぶ歴史のなかで、レースも横浜から鳥羽へ、そして、鳥羽から横浜、城ヶ島へと変わってきたが、真夏の太陽を浴びながら、美しい伊豆の島々を眺めながら走るこのレースこそ、外洋ヨット乗りすべてが憧れるレースなのだ。

ここに、日本の外洋ヨットレースの草分け的な存在であるこの鳥羽パールレースの創生紀の頃を、貴重な写真により再現した。



撮影・伊沖豊

★第1回鳥羽パールレースのスタートは岡田レースと同時で、横浜港外防波堤切れ目がスタートラインだった

レース」創世紀の頃



■折りから吹きつづいた強風に、大きくヒールしながら走る当時の外洋レーサーたち



1960年8月5日

最初の鳥羽レース は4隻が参加し 横浜からスタート して行れた……

写真提供・名富英臣 伊沖豊



★スタート直後のレース艇群。〈サルモン〉、〈バレイリーナ〉、〈ブルーリボン〉などは当時活躍したレース艇

★〈白鷗II〉の艇上より。コクピットに据えたジンバル式の七輪で炭火をおこしてメシをたいた懐かしい風景



★スタート直後のレース艇群。鳥羽パールレースの出場艇は〈さがみII〉（左から3番目セイルNo.164）がいる

★スタート直後の〈月光〉。スプレッダーのフラッグは艇別に決められた識別旗。当時JOGと呼ばれた艇に5人が乗る



TOBA PEARL RACE MEMORIES

●第2回レース（鳥羽～横浜）のフィニッシュを見守る関係者



●第1回レースの優勝艇「チタ」は名古屋大学ヨット部OBグループで、鳥羽にフィニッシュした直後に撮影



●「白鷗」の艇上にて。当時のレース艇はライフラインもない。帆走中にリギン調整するクルーたち



●マストを新調しリギン調整のため「白鷗II」は20分遅れのスタート（第1回）



スタート直後の「月光」。
スキッパーは久保田氏。
並木茂士関東支部長が
クルーとして乗り込む
（右より3人目）

1961年7月28日

2回目はコースを
鳥羽スタート
横浜フィニッシュに
変更した……

写真提供・名品英臣、大橋郁夫



↑フィニッシュ間近の〈シレナ〉。NORCの外洋レースで数々の実績を残した名艇。オーナーは大橋見准氏



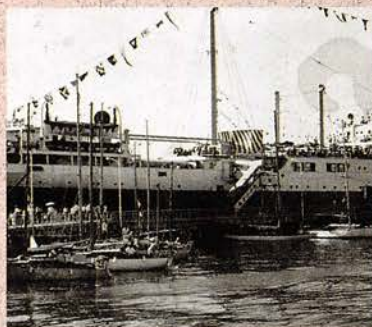
↑同じくフィニッシュ真近の〈BENKEI II〉。所要時間は51時間35分55秒でAクラス総合7位の成績に終わった



第1回大会で総合3位の〈白鷗II〉はこの第2回大会でみことファーストフィニッシュし、Aクラス総合2位

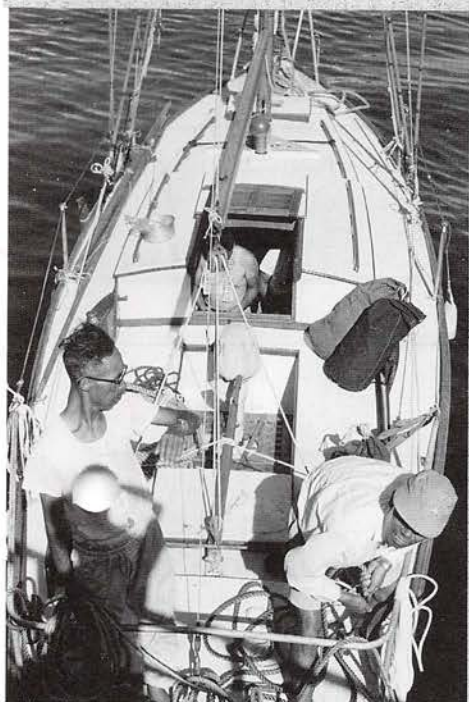


↑フィニッシュ直前の艇はAクラス総合6位の〈ブルーリボン〉。出迎いのA級ディンギーの姿が懐かしい



↑横浜港内の〈氷川丸〉の横がフィニッシュライン。レースを終えたレース艇は同船桟橋に横付けされる

TOBA PEARL RACE MEMORIES



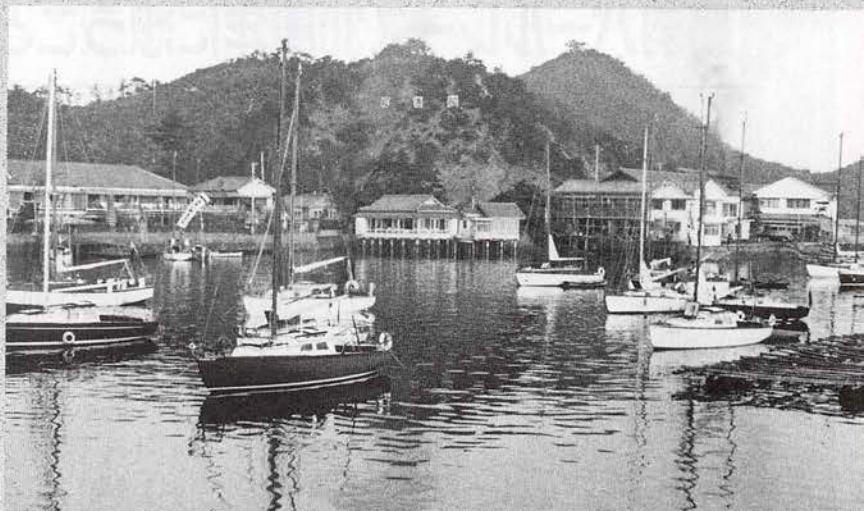
↑名艇「くさみII」と飯島元次艇長（左）。前夜祭における飯島さんの名司会ぶりは、参加艇の喝采をあげた

↓第4回レースのスタート風景。コースは鳥羽〜城ヶ島の150マイル。参加艇は24隻で微風のなかをスタートした



←「水川丸」の桟橋に訪われたフィニッシュ後のレース艇群。最前列の艇は前回優勝の「チタ」

↓第4回当時、鳥羽の浜辺瀬に訪われたレース艇群



—随想—

「鳥羽パールレース」

初期の頃は、20～25ftのJOGの時代、そして、30ft代の大型艇の時代へと、外洋ヨットの性格が大きく変化したなかで、変わらないのは、レース派もブルー

ウォーター派も持ち続けてきた「憧れの鳥羽」への熱い思い。そんな情熱が鳥羽レースを育て、培れてきた。それぞれの熱い鳥羽レースへの思い出を紹介する。

鳥羽パールレース30周年に想うこと

NORC副会長
大儀見薫

鳥羽パールレースが30周年を迎えるにあたって、連綿として続けられてきたこの伝統あるレースを振り返ってみると、自分が出場した幾多のレースの情景と共に、1961年のレースに、その年2月に進水したばかりの“SIRENA”を駆って出場したおやじ（大儀見准）のことが想い起こされる。

おやじが“SIRENA”に乗って帆走っていたのはわずか1年半ほどでしかなかったが、“SIRENA”はおやじにとっては海とヨットに対する情熱とロマンの結晶だった。

“SIRENA”も来年2月26日に進水30周年を迎えるので今年全面的

に改修し、進水当時さながらに蘇えった。

なんといっても忘れられない思い出は第3回鳥羽レースだ。スタート直前にマストトップのタングが折れ、巡視船に曳航してもらい鳥羽港に戻り、マストを倒し修理の後出直しスタート。約3時間遅れのスタートで、さっきまでいい風が吹いていたのに夙いでしまい追いかけるようもない。44h26mかけて完走した。このレースが恐らくおやじの最後のレースだったと思う。

鳥羽パールレースは外洋レースの原点といった要素を堅持して、それを踏みはずすことなく、30回も存続

できた数少ないレースだと思う。沿コースのわずか150哩のレースではあるが、当初は大遠征とか大航海とかいう性格が強く、悲壮な覚悟で出港するといった雰囲気だった。

関東の外洋ヨット乗りにとって、東京湾・相模湾中心にレースが発展していった、まず第一の節目が相模湾を出ていった、遠州灘の彼方の鳥羽にむかった鳥羽レースだった。これが本格的な外洋レースといえる八丈レース・沖縄レースといった第二第三のステップの第一段階になった意義は大変大きなものがある。

当時のJOG中心のNORCにとって最大のイベントという位置付けのレースだったから、みんなこれだけは何をさしおいても出たい。前々から準備しクルーを集め、苦労を重ねて回航する。そして東西の仲間が前夜祭で集い、一航海終えヤレヤレといった充実感にひたりながら、乾杯し楽しく盛り上がるといった要素が、鳥羽レースにもう一つユニークなキャラクターを付与したのであろう。このキャラクターは、今日でも脈々と生き続けている。

30回を迎える今思うと、いろいろの経過や流れがあった。とくにIORの時代になり、外洋レースがどんどん尖鋭化して、寿命の短いレーシングマシン化していく一方で、FRPによるプロダクション全盛時代に



名艇「シレナ」の舵を握る故大儀見准さん。クルーは若き日の武市俊さん

入ってきた。レースが尖鋭的IORボート中心になり、一般的なヨットマンと大多数のプロダクション艇がオイテクボリの状況にある。この状況を見直し、その打開策としてIMSの普及をはかり、アマチュアが普通の艇でレースをエンジョイできるという、クルーザーレーサーの復権の流れが、はっきり出てきている。この流れを大切に育てる場として鳥羽レースほど、それにふさわしいものはないと思う。

当初から鳥羽レースには、トップレベルの艇と人が優勝に執念をもやすという一面とみんなが楽しく参加できるお祭りレースという一面とがあって、それが渾然として共存していた。その後ヨット界全体の多様化と分極化が進み、鳥羽レースもかなりシビアなレースに変貌したが、多様化を反映してIORクラスとCRクラスに分ける、AB2つのコースを設定する等の対応がなされた。

Bコースは沿岸ぞいだからといって決して易しいコースではなく、天候を先読みしてどうコースを選ぶか、海風陸風をどう利用するか、駿河湾の潮の影響や石廊崎から神子元にかけてどう走るか等々複雑な課題が少なくない。むしろ陸の影響を受ける沿岸コースの方がむしろ、レースの内容は起伏にとみ、チャレンジする醍醐味があるといえる。

ここ数年、長距離の外洋レースや島回りレースの参加艇数が減少しているが、一方でメルボルン大阪、オークランド福岡、ハワイ広島等の大洋横断レースには予想をはるかに超える艇がクルーザーディビジョンに参加している。これはブルーウォーター派復権の大きな流れとして大きな関心を集めている。

外洋ヨットの性能も大きさも30年前に比べ格段に向上した今、真夏の太陽のもと、大海原を走破するこの鳥羽パールレースこそ、ブルー



第2回レースでフィニッシュする〈シレナ〉

ウォーター派・クルーザーレーサー派の復権の場として格好の外洋レースではなからうか。

前回では128艇という史上最大のフリートが覇を競った。30回での一層の参加艇数の記録更新と来たるべきIMS時代の幕明けが第30回鳥羽レースであることを期待したい。

忘れられない13年前の興奮

東海支部長
小林義彦



〈ビンド〉(右)と〈するがII〉のデッドヒート

「折から昇った朝日を正面に受け、水平線に浮かんだ大島を背景に、デッドヒートしてくる〈ビンド〉と

〈するがII世〉が目に入った。息詰まる、手に汗を握る熱戦が眼の当たりに繰り広げられ、我々は足を踏みならし、船ばたをたたいて声援した。今までも劇的なフィニッシュはあったろうが、我々は改めてオーシャンレースのだいご味を味わい尽くすことができた。」

この石原慎太郎会長の随筆「統一一点鐘」に描かれた〈するがII世〉とのデッドヒートの一節は、私の鳥羽パールレースの思い出の中で最も印象に残る出来事だった。

1970年の第11回大会に〈潮風3世〉で初出場、胸弾ませて鳥羽沖をスタートした時の感動。'82、'83年に〈ビンド7〉で思いもよらぬファーストホームを成し遂げた喜び。鳥羽パールレースには、数え切れない思い出があるが、'76年の第17回のフィニッシュは石原会長の書いた

通り、二度と味わえないような興奮を体験できた。

伊豆半島を回った夜明けにミーティングした〈するがII世〉と、朝もやの中で続けた10時間にも及ぶスピンランのデスマッチ。〈コンテッサ〉のファーストホームに続いてのセカンドフィニッシュ争いに、11人のクルーは、持てる力を燃焼し尽くした。わずか10秒差で振り切って、フィニッシュラインを切った時の満足感とさわやかさは、着順で敗れたとはいえ優勝艇となった〈するがII世〉のクルーも同じだっただろう。

1960年、4艇だけの参加で、横浜―鳥羽コースで始まった鳥羽パールレースも、今回で30回の記念すべき大会を迎える。29回までに出場したヨットは延べ2,159艇。そのすべての艇が、同じようにそれぞれの思い出を持っている。順風満帆で黒潮に

乗っての痛快なセイリング、無風に泣かされ50時間を超えたファーストホーム、台風との戦いなど各艇各様2,169通りのドラマがあった。そしてそのドラマが、ドラマの感激と興奮が、パールレースを育て上げてきた。

わが国の外洋レースの草分け的な存在であるパールレースが始まった頃、NORC加盟艇はわずか150艇だったという。今では約900艇にまで膨れ上がり、諸外国の外洋レースに出場することも当たり前になった。余暇増大によるリゾート時代が到来、マリンスポーツが脚光を浴び、ヨットへの関心と理解が急速に進んできたのを支えてきたのが、今やわが国の老舗の外洋レースとなった鳥

羽パールレースだったように思える。

レース艇はもちろん、クルーザー艇にとっても、外洋に憧れるヨットマンの第一目標がパールレース。数多くの外洋レーサーを育て、先輩たちの汗と涙、そして笑顔が後輩に引き継がれてきた。外洋レースの登龍門とされる以上の大きな役割を果たしてきたのではないだろうか。

真夏の海に150艇の白い帆がいつせいにスタートする今回のパールレースも、また様々なドラマを生み出してくれるはず。27回大会から、鳥羽一小綱代150海里、鳥羽一神津島一小綱代180海里の2コースに分かれ、今年から関東フリートの皆さんの努力でフィニッシュが城ヶ島となり、よりクリアーなゴールが実現

できた。潮流の分析などレース展開は一層複雑になり、操船技術、ナビゲーションもより高度なものが要求されてきている。もはや船の大きさと性能だけでは競えず、レースの楽しさはより大きくなってきているわけだ。

美しい伊豆七島を見ながら、改めて海に囲まれたわが国の自然の素晴らしさを実感するであろう鳥羽パールレース。レースを陰で支える人、レースを楽しむ人、レースに熱中する人——第30回の記念大会に参加するすべての人たちが、それぞれの立場でこのビッグイベントを盛り上げ、新しい“海の時代”に順風をき込んでほしいと願います。

第1回レースに優勝した思い出

(CHITA)

丹羽徳子



第1回優勝艇「チタ」艇上の丹羽徳子さん



楽しかった思い出を語る丹羽夫妻

今年の鳥羽パールレースは第30回とのこと。第1回のレースに優勝した思い出は、10年前、20回の時に書きました。10年ごとの節目で記憶を新たにするのも、一興といえるかもしれません。でも同じ繰り返しでは、興ざめになりかねないことでしょう。

鳥羽パールレースは、私共にとっては、毎年の夏の行事のひとつでした。第10回くらいまで、レギュラー出場していたように記憶しています

が、レースに出ない年でも、特に私共の艇、「チタII」、「チタIII」がトランパックスレース出場のため、夫が留守でも、前夜祭パーティには、私は子供たちを連れて、毎年鳥羽へ参りました。当時のパーティは鳥羽国際ホテルか、パールアイランドで持たれ、べらんめえ口調のいさまし飯島さんの司会が呼び物でした。

1年ぶりにお目にかかる方が多く、お子様をつれた御家族の皆様とは、七夕様のようなだと話し合ったもので

した。とくに、小学校へ通う年頃の子供達は、1年ぶりの成長がめざましく、会うたび最初の言葉は、「大きくなったわねえ」と決まりきってしまっていました。参加艇の増えたことで、たしかにコミッティーの仕事は大変だとは思いますが、オーナー家族のつき合いができたあの頃は、パーティへの出席は、楽しみで良い時代だったという気がします。

5、6年前のことだったと思いますが、NORC本部の年末パーティ

に夫が出席したことがありました。私は何か用があって出掛けられず、運転手がわりに長女を連れて参りましたが、会場では、久しぶりにお目にかかる古い会員の方々から、異口同音に、「へえ、あの時のお嬢ちゃんか……。すっかり大人になられましたねえ。」と驚きの御挨拶をいただいたと聞きました。毎年、鳥羽へ出掛けていた娘のイメージが皆様の記憶にはあって、本人はすっかり変わっていたのでしょうか。同じことが、関東支部会員の方々にもいえることでしょう。例えば、“ミス・サンバード”オーナーの山崎達光さんお嬢様は、編集者としてご活躍の

よし。東京では、みなさまその姿になんの疑問もなく、接していられるのでしょけれど、私の思い出の中の香織ちゃんは、鳥羽国際ホテルのプールサイドを、はしやぎ走りまわっていた女の子なのです。

パールレーススタートの日、名古屋のテレビ各局は、ニュース番組の中、「今年も」との冠頭句をつけ、まるで歳時記でもあるかのように、スタート風景を映し出してくれます。今では、それを見て、ああ、今年も大勢の方が参加したんだな、と思うだけになってしまったレースですが、最近では、ヨットを新しく始めた人達がローカルレースで腕をあげ

るに従い「いつかはパールレースに出てみたい。」と桧舞台デビューのターゲットになっているとか。そんな支えがあってこそ長く続いて、またその分だけ、歴史になるのだと思うと、やはり、第1回のレースに参加した実績は、それなりに価値があるのかもしれないと思直しております。

毎年、毎回、たくさんのストーリーが生まれ、数多くの感激が語られるレースですが、どうか、事故なく、セイリングを楽しみ、レースを堪能してフィニッシュされますよう、各艇の御健闘、お祈りする次第です。

〈白鷗II〉の鳥羽レース

〈白鷗II〉

名當英臣

〈白鷗II〉は中央大学学友会ヨット部所属の5C級クルーザー(28ft)であった。第1回鳥羽レース参加の機運が部内で盛り上がり、名當、新井、小泉のOBと山田、佐藤、神保、入江、小沢の現役学生で8名のチームを編成した。

180哩の遠航にそなえマストを新調したが、スタート前日にやっと完成、8月5日のスタート当日は全員でリギングを行うはめとなり、スタートは20分遅れとなった。SSW 7mという風だったので、他艇に2~3マイルも先行されてしまった。1020mbの太平洋高気圧におおわれ典型的な夏型の気圧配置のもと、青い空紺碧の海に白いウェーキーと絵にかいたような光景であった。やがて横須賀沖で先行艇に追いつく。

18:00、剣崎あたりから風がおち始める。夕焼け空に富士がクッキリと見え、明日の風を約束するかのようだったが、6日は終日微風、門脇崎からは潮に流されぬよう岸にへばりついて南下する。〈さがみII〉、〈CHITA〉も同じコースをとる。爪木崎手前で逆潮にあい一進一退どうしても爪木がかわせない。〈さが

み〉、〈CHITA〉に先行される。

明るくなってやっと風をつかみ、7日10:37、下田保安前に着岸。氷水を補給後11:30出港と…のんびりしたものだった。〈さがみ〉、〈CHITA〉は暗い内に下田を出たと聞いていたが、田午沖で潮待ちアンカリングしている所に追いつく。石廊崎S通過は16:10、風下500mに〈月光〉、風上500mに〈さがみII〉、〈CHITA〉は軽排水を利し2マイル先行している。SWの風をつかみ、18:00には〈CHITA〉を抜き返す。7日夜も風と微風、御前崎Sに達したのは、8日14:20であった。やっと南東の風にスピニング上がり、艇速3ノット。台風10号の影響で長いうねりが出てきた。風は東に回り、8日の夜は5ノットで快走。

9日3:00、神島灯台を確認。夜が明けるとまた風が落ち、潮流に流されぬよう菅島南岸沿いに走って9:30鳥羽入港。海上保安部前に接岸。タイムカードを提出する。〈さがみII〉とは2時間8分差、残念。もうちょっとだった。

9日は金浦館泊。久しぶりに畳の上で手足をのばし、ふとんで寝られ

るのに無上のしあわせを感じる。その夜、鳥羽は花火大会であった。

目をとじれば、真っ黒に日焼けし、たくましさを増したクルー達のあの日の笑顔が浮かんでくる。今思うと大変楽なレースだった気がする。台風11号に追われ、疾風怒濤の中をロープをひき、レギュラージブー1枚で突っ走った帰りの回航の印象が強いからだろうか。はたまた、30年前の若さのせいだろうか。



第2回レースフィニッシュ直前の〈白鷗II〉

第2回は鳥羽への回航を受け持ち、レースは若い連中にまかせ、横浜で陸勤をした。前年の経験からマストにアップスプレッダーを増

設、テトロンのメンスルを新調し、万全を期した。7月29日12時頃、はるか沖合にブルーと淡黄の縞のスピリットが浮かぶ。《白鷗》だ。南の風に

のってグングン近づいてくる。ヤッタゾ！駿足《早風》も強豪くさがみIIもおさえての堂々たるファーストフォームだ。

第2回鳥羽パールレース 思い出すままに

渡辺修治



第2回レースで総合優勝の〈どんがめVI〉

1) 22フィート〈どんがめVI〉

第2回鳥羽パールレースで優勝した〈どんがめVI〉は、前年の昭和35年10月、川崎の町中で開業したばかりの加藤ボートで造ってもらった。

昭和28年末、NORCが発足してから7年の間に、私は3隻のヨットを進水させたことになる。昭和29年9月に20フィートの〈どんがめIV〉、昭和33年3月に21フィートの〈どんがめV〉、そして今度の22フィートの〈どんがめVI〉である。

新造の度に、全長が1フィートずつ伸びている。

3艇の要目を比較すると次の通りである。

	どんがめIV	どんがめV	どんがめVI
全 長 (m)	6.100	6.400	6.710
最大幅 (m)	1.830	1.900	1.980
喫 水 (m)	1.140	1.295	1.295
排水量 (t)	1.015	1.200	1.450
パラスト (t)	0.350	0.410	0.560
セイル面積 (㎡)	15.69	17.18	20.07
フォア△ (㎡)	6.87	6.96	8.27
メイン (㎡)	8.82	10.22	11.80

しがない月給取りだった私が、次から次に、替わりばえのしない、僅か1フィート違いのJOGタイプのヨットを連続建造したのは何故だったのだろうか。

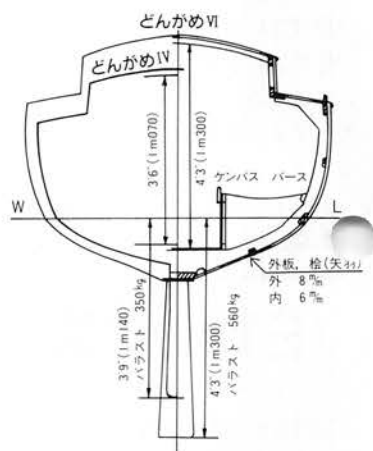
今考えてみると、NORCを中心にして始まったばかりの当時の日本の外洋ヨット界のはつらつとした空気と、それにのめりこんだ私が、デ

ザイナー／オーナー／スキッパーであつたためではなかったかと思われる。私はスキッパーとしてNORCのレースに参加し、ひどい目に会う度に、デザイナーとして次のヨットを頭の中に描き、オーナーとして是非実現させたいと思う。その繰り返しだった。

20フィートの〈どんがめIV〉は、進水直後、洞爺丸台風下の館山レースに参加し、40ノットの強風を突いて完走して、小粒のJOGの耐航性能の高さを、デザイナーの私に実証してみせてくれた。

しかし、軽排水量の20フィート艇の悲哀は、チョッピーな海面をクローズホールドで走っている時であつた。船底を叩かれ、リーウエは大きく、船脚は伸びない。後から来た、重くて長いヨットが、そばをスーッと抜いてゆく。また、居住性の悪さは、特に荒天の時はひどい。洞爺丸台風下の館山レースの時は、航海士の小山さんが、低い天井に頭をぶつけて怪我をしないように、タオルを鉢巻きにして小さなチャートテーブルの前に坐ると、ケビンには外から出入りができなくなって、私と2人のクルーは、波しぶきを頭からあびながら、狭いコックピットよりほかに行く場所は無かった。

現在の30フィート以上の大きさのヨットに慣れた人は、20フィートが22フィートになっても、たいして変わらないと考えるかもしれないが、〈どんがめIV〉と〈どんがめVI〉の中央断面図を見てもうと、僅か2フィートの違いが、凌波性、居住性に与える影響の大きさが判ると思う。



〈どんがめIV〉、〈どんがめVI〉の中央断面図

第2回鳥羽パールレースは、私の提案が容れられて、第1回とは逆に、鳥羽スタート、横浜永川丸フィニッシュに変わった。

7月27日、鳥羽真珠島には、参加艇19隻が勢ぞろいした。その晩、真珠島での前夜祭は素晴らしかった。満月の下、参加艇の乗組員全員は、NORCの最長距離レースへの闘志を胸に秘めて集い、ビールのカップを引いた。

やがて宴たけなわになると、くさがみIIの飯島艇長が立ち上がり、各艇の紹介を始めた。指定されて並んだ艇長、クルーを前にして、威勢のいいタンカで紹介する。紹介というより、バナナの叩き売りである。一言一言が傑作で、またよく当たっているの、一同腹をかかえて大笑いである。

7月28日、1100、ヨセマル燈浮標をスタート。

〈どんがめVI〉の乗員は、渡辺、星、山下、前田の4人で、ウォッチは次の通り。

秋には魔の初島レースと実に多事の年であった。パールレースの帰途の

あれこれも併せて、私のヨット歴の中でも最も思い出の多い年となって

いる。

〈HELIOS〉のパールレース

〈ヘリオス〉
宮崎順吉

昭和47年の第13回から2～3回の欠場を除いて毎年ヨセマル沖に性懲りもなく老艇を浮かべている。そして、昭和48年のクラスIII 6位の成績をピークにレース派の姿は影をひそめ、お祭りレースとしてこの17年の間存分に楽しませていただいている。

艇はすでに17歳のバシバシになったが、こんな木造艇もAGE ALLOWANCEをいただいて皆様の中に入って塩ッ気たっぷりのレースを満喫している。軽排水のレース艇と違い、ドン重な〈HELIOS〉が何故にパールレースを楽しみにするか。①あの熱い船仲間たちに1年に1度出会えること。②並居るレース艇を今年は何バイ“カモ”れるかが楽しみ。③日頃よりナイトセールが得意な

我々にとって夜行性〈HELIOS〉のヨットライフが一番エンジョイできるレースであることなどで、我々の塩ッ気を十二分に育てて下さったことに感謝している。

古いレース艇がどんどん消え、我々のターゲットであった“飛車角”もあの美しい姿をレース海面で見られなくなった今、最古参艇として美しく楽しく走らせることに専念している。

海の長旅の楽しみは、やはり食事となる。レース中に米を洗って炊きながら焼肉大会で気炎を上げ、夜食も欠かさず朝まで食いつづける。レース艇の即席の食事をきらい、コーヒーすら走りながらひきたての豆の香りを大切にします。

うまいものを食べ、海図を読みながら夜中楽しい話題に花が咲く。レディークルーが乗るとその時は満開となる。パールレースだけを楽しみになつかしい顔がそろうのも我が艇の特徴である。荒れたレース、追手一本のレース、カムとたわむれてゴール目のD.F.N。

いつも違った楽しさをこのすばらしいレースが作り出してくれていることに大変感謝していると同時にこの30回目を大いにお祝いしたいと思う。

これからもギンギンレースだけがヨットレースじゃないと叫びつつ、HELIOSのパールレースを続ける。コミッティーの方々の暖かい出迎えを受けながら。

私のパールレース

〈メルキュール〉
大矢 隆

パールレースにはいくつかの思い出が重なり合い、私の人生の中で毎年の夏の部分の大半を占めていたような気がします。

初期の頃、パールレースは、いつかきつと参加しようというあこがれ

でした。スタートが鳥羽からのスタートになった頃Y19クラスの〈L y r a〉で鳥羽までクルージングを兼ねてスタートを見に行き、東西の名艇を目にして、いつかは参加しようとの思いを強めました。

最も印象深いのは初参加の頃です。FRPの艇が出現し、BW21・24クラスがパールレースを席巻していた頃、私たちは何とかパールレースに参加してBWクラスに勝てる艇をとということで、オセアン22にめぐり合いました。できたての会社チタと図面の段階で契約し、翌年第1号艇として〈メルキュール〉は進水し、ボートショウ出品も待ちどおしく、その年の夏には第13回のパールレースに念願叶って初参加を果たしました。

艇は期待以上で、当時の大型クラスであった30ft、33ftクラスにも負けないよい走り、あわやRORCクラス優勝かと思いましたが、同型艇の〈たけし〉に敗れ2位に終わりました。

このとき三崎港の沖で船外機を海



第13回レースのスタート風景

中に落とすなど苦労しましたが、それだけ深く印象が残っています。

その後、第16回のレースでは、及ばずながらレース委員長をつとめ、コミティが大変なことがよく判り

ました。

それ以後もパールには、ある年は参加をし（参加に意義を認める程度の成績ながら）ある年はレースのお手伝いにと、縁が切れないで続いて

おり、レースを通して多くの友人を得ることができました。今後もパールレースの発展が続くことを祈ります。

わが艇の鳥羽パールレース

〈うずしおII〉
小島基作

1964年（第5回）、神津島まわりの鳥羽パールレースがあり、東海銀行は、〈うずしおI〉（24呎ヨール）でエントリーしました。ヨセマル灯標をスタートした〈うずしおI〉は、快調に走り翌朝にはドンピシャ目前に思馳島をとらえました。しかし、神津島にたどり着くや無風となり、島にびたりとよりそったままでした。1日がかりで島をアンクロで回航しました。幸いにわずかの時間差で北西流の潮に間に合ったので、式根島と神津島との間をアツという間に潮に乗って通過しました。

潮に乗れなかった後続艇はどんどん三宅島方向へ流されていきました。

式根島の東を通過した時の夕日は素晴らしいものでした。いつも食糧を満載している〈うずしおI〉は、この時とばかりレースを忘れてビールで乾杯しました。その時のビールのうまかったこと。

そのあとが大変で、いつのまにかあたり一面濃霧におおわれ、位置を確認することができなくなり、まあ、北上すればなんとかなるだろうと思っていたところ、利島の頂上が一瞬見え、あわててコンパスで方位

を測り推測の位置を出すことができたホッとしたものです。

また、朝方、濃霧の中を大型タンカーが突然音もなく表れ、あわや衝突寸前、急いでタックをし、ヒヤリとした場面もありました。

微風と潮と濃霧の中〈うずしおI〉は完走できて楽しい思い出となりました。

〈うずしおI〉は1961年から1967年まで連続して鳥羽パールレースに出場してきましたが、毎回それぞれ違ったドラマが展開され楽しいレースでした。

私の鳥羽パールレース

〈タイトラス〉
岩崎洋右

今年は、4回目の鳥羽パールレースへのチャレンジになる。最初の21ft艇を所有してから10年目、現在の30ft艇に乗り換えてから7年目である。

ブルーウォーターとして楽しむつもりでいたが、クラブレースを重ねる内に、パール・チャレンジの機運が盛り上がり、艇購入先が協力してくれたので、重い腰を上げることになった。

初回参加の第27回からクルーザーレーティングのコースが採用され、以後これに参加している。第27回は、初参加で意気込んだが、梅雨が完全に上がらず、あいにく東の微風、40時間の苦闘の後、石廊崎沖でRET。下田寄港後引き返すことになったが、石廊崎沖でカツオの群に遭遇、10尾余を釣ったのが成果になった。

第28回は、台風7号通過後の西風、スピランで一気に石廊崎に達したが、神子元北でカム、大島寄りを走った艇に差をつけられ、9位に終わった。

第29回は、御前崎と石廊崎間で沖寄りのコースを取ったため、強い向かい風と逆流にいためられ、駿河湾寄りを行った艇より2時間以上の遅れ、過半数が船酔者となる苦闘を味わった。それでも順調にいけば16位でフィニッシュする予定であったが、小網代の定置に掛かりRET。

やがて53歳、有力クルーも欠けていく中で、自分でほとんどを準備し、半分くたばった状態で、スタートすることを持ってきたが、年初より老眼鏡の厄介になるに及んで、チャートワークもままならず、人命を預かるオーナーの立場から、第30回を最後のチャレンジにするつもり

である。

くたくたに疲れて帰港し、もうこんなえらい目はしたくないと思いつながら、季節がくれば、また、衝動を覚えるのがパールか。

いつも、あの時こうしていたら、ああしていたらと思っているが、私は、近海カツオ業界にある身、今年は、タラ釣りはやめて、カツオ釣りに徹するつもりである。



第28回レースのタイトラス

「鳥羽パールレース」 1960-1988 歴代優勝艇の記録

外洋レースに出場する時、誰もが一度は優勝を狙う。しかし、ヨットレースに勝つことはなかなか難しい。特に、鳥羽パールレースのようなビッグイベントではなおさらのことだ。ここにご紹介する各艇は、その鳥羽パールレースで並いるライバルに打ち勝った優勝艇の姿である。

第1回(1960年) 〈チタ〉〈さがみII〉 〈白鷗II〉〈月光〉

第1回出場艇

〈CHITA〉(チタグループ)は横山晃設計の全長6.4m、水線長5.64m、幅2m、バラスト0.45tのY21JOG。

名古屋をおそったあの伊勢湾台風の際、高潮に流されたが、1日の違いでバラストを取り付けていなかったため、かすり傷程度で無事だったという。この強運がその後の活躍を招いたのだろう。

〈SAGAMI II〉(飯島元次オーナー)は全長28ft、水線長23.4ft、幅8.3ft、排水量3.5~3.8t、バラスト1.5tの外洋レーサー。「大型艇の重量感、居住性とJOGの軽快さ…を融合しようとした試みである」と、設計者の渡辺修治氏は舵誌に述べている。1960年建造の〈SAGAMI II〉は、バウスピリットを追加、リグをスループに改めたが、今日も、小網代フリート最古参艇として、上々のメンテナンスで健在である。

〈白鷗II〉(中央大学)は、5C級セーリングクルーザーという名称で、日本ヨッ

ト協会により規格制定されたレーティングルールによるクルーザーであった。レーティング公式は

$$\frac{L + \sqrt{S - F - B} / 2}{2} \geq R = 5.00 \text{ 米}$$

とされていた。

当時、5C級としては第1艇〈櫻〉(25ft・日大)、第2艇〈迎秀〉(27ft・東大)などがあつた。

〈月光〉(オーナー・久保田正敬、高原清彦)は、渡辺修治氏設計、全長6.405m、水線長5.49m、幅1.88mのJOGだった。1957年建造。第1回鳥羽レースではリタイアしたが、このとき並木茂士理事もクルーとして乗り組んでいた。

第2回(1961年) 〈どんがめVI〉

この第2回は鳥羽スタート、横浜フィニッシュのコースで開催された。

前回も出場した中央大学の〈白鷗II〉がファーストフィニッシュを飾り、総合優勝には渡辺修治氏設計の〈どんがめVI〉が、所要時間50時間25分50秒でフィニッシュした。

総合2位は前回優勝の〈CHIT

A〉、同3位には〈BALLERINA A〉が入り、完走艇は16艇だった。

第3回(1962年) 〈バレリーナ〉(完全優勝)

BallerinaはJOGタイプの波辺22ft、水線長19ft、Bmax6ft6in、バラスト560kgで、楡のダブルプランキングの軽い船体で排水量は約1.5tであった。バラスト比40%で、比較的大きなセー面積(P=24'9", b=10', I=23', J=8'3")を持ち、ファミリークルーザーの要素も考えアコモデーションのよい艇であった。

オーナーのC.B.Christianson氏は、典型的ヤンキー気質の巨漢で、艇名は元バレリーナの照江夫人にちなんで名付けたそうだ。葉山鐘瀬港近くに住み、メンテナンスはDo it yourselfで、工夫をこらした小物……例えばジブのラフテンションをかけるためのタックにワイヤーを掛けてレバーで締めるシステム等……が見られた。合理的なセーリングセンスの持主で、大原セーリングで始終リカットをしていた。しかしチャンスと見れば、強引に艇を突っ走らせるガッツがあつた。第3回レースで、他艇が天竜沖で風に入っている



横浜スタートであった第1回優勝の〈チタ〉



同じく第1回 総合2位の〈さがみII〉



鳥羽スタートとなった第2回優勝の〈どんがめVI〉

間、ただ1艇、岸ベタのコースをとり、陸風をつかみ、一晩中快走を続け、爪木一剣崎間は台風あとの吹き込みに乗り、メンを下してスピンドルで快走し、見事不滅の記録を樹立した。近頃はアリゾナに帰り湖水でディンキーを楽しんでいるそうである。

第4回(1963年) 〈竜王丸〉(完全優勝)

第4回レースは、太平洋高気圧の張り出した、安定した夏型の気象状況のもとで開催された。

〈竜王丸〉(陳秀雄オーナー)は、この年進水した渡辺修治氏設計の新鋭艇で、全長は30.5ft(水線長23.9ft、幅8.11ft)でバラスト重量が1.7t。十分なスタビリティがあり、重厚な雰囲気を持つオフショアレーサーであった。

陳オーナーの時代はもちろんのこと、2代目オーナー奥田氏の時代にもレースの第一線で活躍し、好成績を残した名艇である。

このレースでは、26日の日没後にトップに立ち、27日未明に御前崎をかわし、12時15分には石廊崎を通過し、同夜21時12分47秒(所要時間33時間12分47秒)にファーストフィニッシュ。総合1位、Aクラス1位と完全優勝を果たした。ちなみにTCFはフリート中最高の0.645であった。

なお、総合2位には〈イーグル〉(TCF0.614)、同3位には〈シレナ〉(24ft, TCF0.605)が入り、Aクラス艇が上位を独占した。

第5回(1964年) 〈ノブチャン〉

第5回大会は鳥羽～神津島～城ヶ島間180マイルのコース。7月24日12:00のスタートは濃霧のため視界1kmのなかを19艇が一斉にスタート。

ファーストフィニッシュは関東の〈KAY SEVEN〉で36時間16分の所要時間。2番手でフィニッシュした〈NOBUCHAN〉がクラスA、総合ともに1位。フィニッシュ3番手の〈シレナ〉が総合2位となった。

第6回(1965年) 全艇タイムリミットでノーレース

第7回(1966年) 〈Mossa III〉

〈Mossa II〉は第1回神戸～横浜レース(1965年)を唯一完走、カップを1人占めにした。この艇は、守屋、吉田、小泉、荒井と、職場を共にする共同オーナーグループ艇である。渡辺修治氏設計の全長24.5ft、水線長20ft、幅7.5ft、排水量2.65t。1.045tのバラストに、セイルエリアは289ft²(100%フォア△)の重厚な艇体であった。

鳥羽レースは、モサグループがコミッティーも引き上げたため、吉田氏を欠いての出場であった。

『優勝した〈Mossa II〉には、〈飛車角〉のオーナー名和さんが乗り組んでいた。仕事の都合で八丈クルージングに乗れずにいた名和さんを、コミッティーとレース両方に人手をさかれたモサグループがスカウトしたわけだが、彼がモサにつきを呼んだのかも知れない。』

日頃酒好きの名和さんが「飛車角はまじめ人間が多く、飲み相手がいないので困る」とぼやいていたので、のんびりとした〈Mossa〉に乗って、さぞ気持ちよく飲んでいるかと思ったら、レース前夜のあのさわぎをよそに、飲まないで早寝したそう。この名和さんの自制心がモサの連中に無限の緊張を与えたものと思われる。』(舵誌、吉

田帆走委員長)

だが、同じ舵誌の馬場氏(〈竜王〉)の記事によれば、『波間にたまたよう我々(〈竜王〉〈亜光〉〈モサ〉)の真中に2万tのタンカーが突っこんできた。一同フォグホーン、フライパン、サーチライトを総動員し……。〈モサIII〉に乗ってるN氏の「サケはないかー」という声が低い層雲に反射するが、向こうもこちら動きがとれない』とある。

冷水塊に由来するガスと無風を克服しての勝利であった。

第8回(1967年) 〈MISS SUNBIRD〉

〈MISS SUNBIRD〉(山崎達光オーナー)は、1966年進水の渡辺修治氏設計の全長43.92ft、水線長31.67ft、幅11ft、喫水6.75ft、排水量11.1t、バラスト4.9t、セイルエリア794ft²で、深い吃水と高いバラスト比を持ち、最高の帆走性能を求めた艇であった。

初代オーナー陳秀雄氏が、1966年香港～マニラレース挑戦のため、当時世界最新鋭のイギリスのアドミラルズ・カップ〈Firebrand〉を凌ぐもの、というオーダーを渡辺氏に持ち込んだすえ建造された〈富士〉が〈MISS SUNBIRD〉の前身である。

第7回鳥羽レースの時、〈亜光〉で総合2位を手にした山崎氏は、次の第8回には、〈MISS SUNBIRD〉で出場、スタートからダントツで飛び出し、疾走、関西のホープ〈MINERUVIII〉を駿河湾沖で抜き去り、3時間48分の差をつけ、ファーストフィニッシュ、完全優勝に輝いた。

その後、徹底的に改装、軽量化をはかり、マストもアルミに替えられた。



第3回、完全優勝を果たしたハレリーナ



第4回レースで完全優勝を果たした「竜王丸」



第5回レースのスタート。右端302が優勝した「ノブチャン」

そして、第10回鳥羽レースで、ファーストフォーム、第12回でファーストフォーム、総合3位と活躍した。

この名艇はその後、山達利治氏の「ThetisII」となり、沖縄レース、鳥羽レース、八丈島レース等で活躍し、現在もロンブラント氏の所有艇として稲取港に健在である。

第9回(1968年)

台風のため全艇DNF

第10回(1969年)

「VEGAIII」

「VEGAIII」(宮沢英夫オーナー)は、武市、村本デザインズ設計の「ブルーウォーター24」。'69年ボートショウでデビュー、前年に発表された「ブルーウォーター21」の発展型で、21、24共に急速に普及したFRP艇である。

FRPによるプロダクションボート全盛時代の嚆矢となった、エポックメイキングな艇である。全長7.49m、水線長6.10m、幅2.3m、バラスト0.9t、セイルエリア25.01㎡で、船型はハードビルジ、フラットバトックの浅い軽排水量型(従来の本造艇に比し400kg前後軽量)で、フィンキール、パラソド・ラダーを装着していた。「VEGAIII」は、ファーストフィニッシュの「MISS SUNBIRD」におくれることわずかに2時間28分51秒(所要時間38時間4分26秒)で着順7位、見事優勝の栄冠に輝いた。

このレースは、クラスII、IIIに「CONTESSAII」、*智美*、*LOTUS*、*Red Shark*、*天城*、*やしろ*、*竜王*、*飛車角II*等の新鋭大型艇が勢ぞろいしていたが、全般的に微風に終始したこともあり、クラスIV、Vの新艇が上位を占めた。

第11回(1970年)

「竜王」(クラスI〜III)

「グランパス」(クラスIV〜V)

第11回でクラスI〜III総合1位の「竜王」はOlin Stephens設計のSS36ftのワントナー。「スキッパーとクルーが完成した時、その時こそ世界の檣舞台に…」と陳オーナーのコメントにある。

『今年の風は大型・小型艇を問わず、双方同じような条件の風力だったと思う。全航程で4m/secを越える風は所要時間の1割も吹かなかったし、2〜3m/secの風では小型艇も大型艇もない。ただ走るだけ差が出るだけで、小型艇だけが走り勝つ風ではなかったのが「竜王」に幸いしたのだろう。後は潮に乗り勝つだけ、それがすべてだった。』

2日目の朝から、このレースは「竜王」「バーゴ」「K7」の3艇による、神経の疲れるトップ争いとなった。お互いの顔が見えるほどの距離をおいてのレースである。

最後の山場は、「竜王」と、「バーゴ」のファーストフォーム争いである。風早へ寄せるコースを引く「竜王」を追う「バーゴ」は、「竜王」よりもわずかに東へコースをとって、逆転のチャンスを持ったと思う。

風は、南から伊豆半島と大島の間を吹き抜けるように吹いている。

「竜王」の完全優勝のポイントは、この海域を北東へ流れる強い海流をつかんだこと、そしてその海流が、野島崎へ方向を変える頃には、ゴールへの直線を、風に恵まれて快走したことにあるだろう。流速は、3ノットから4ノット、素晴らしい早さで城ヶ島へ「竜王」を運んでくれた。(舵誌・陳秀

雄氏の記事より抄録)

クラスIV・V総合1位の「グランパス」はブルーウォーター21、オーナーは伊藤猛氏で鳥羽レースは初挑戦、かもDFなしの推測航法での優勝。

『レース経験のほとんどない我々「グランパス」が今回、クラスIV・V優勝をするなどとは我々自身思いもよらぬことだった。振り返ってみると、今度のレースでは微風の時間が多く軽量艇に有利であったこと、艇のチューニングに努めたこと、それにこの1年間夏といわず、冬といわず三河湾内でのトレーニングを続けてきた成果であると思う。』

レース作戦といっても初めて走るコースで、しかもDFを持たぬ我々には沿岸づたいの推測航法しか残されていないから、あとは風まかせて微風時に如何に稼ぐかというぐらいが方針といえはいる程度である。

初出場のせいでスタートのマークボートさえ時報寸前までわからずに何艇についてスタートした。スタート順位は約30位ぐらいにあったと思う。ラインに居らば諸艇の大きさと見事さに我々少し心細くなったものの、スタートしてからというもの身軽さにものをいわせてぐんぐん走る以外何もかも忘れていた。』と松原正勝スキッパー。

第12回(1971年)

「VEGAIV」(クラスI〜III)

「さら文」(クラスIV〜V)

第12回レースは微風と逆潮に悩まされ、過去最高の62艇の参加艇中、フィニッシュできたのはわずか15艇、47艇がリタイアした。

クラスI〜IIIでは「VEGAIV」(宮森和美オーナー)が所要時間47時



第7回優勝の〈MOSSA III〉



第8回優勝〈MISS SUNBIRD〉の前身は陳氏が建造した〈富士〉。写真は〈富士〉当時のもの



第10回レース優勝の〈VEGA III〉

間39分09秒で、〈MISS SUNBIRD〉に続いて2番手でフィニッシュし、総合優勝。クラスIV・Vではくさら文(山1正オーナー、BW21)が所要時間55時間16分51秒で総合優勝を果たした。

〈VEGA IV〉は、渡辺修治氏設計のFRPオーシャンレーサー〔SK31〕、当時としては国産最大のFRPプロダクション艇であった。〔SK31〕のサイズは、全長31ft、水線長24.2ft、幅9.3ft、吃水5.9ft、排水量4.55t、バラスト2.5t、セイルエリア415ft²。本格的な外洋レーサーとして好評を博し、この年に早くも〔SK31〕スクラッチレースを行うほど普及した。

〈VEGA IV〉の宮森氏によれば『①レースは気楽に十分楽しむ。②1秒1秒を真剣に走る。』のふたつをモットーとして、レースに臨んだ。「第1日の夕食はワイン付き神戸牛のステーキ(第10、11回はパン食専門)」と「後続艇がみな沖コースを取ったまゝのとき、御前崎に突っ込んだイチカバチカのワンタック」が勝因という。

くさら文は初出場、村山スキッパー以外は鳥羽レース初体験。6人のフルメンバーと5日分の食料150kg²、21ftの艇体には気になるハンディだったが、微風の中一生懸命風をひろい、丹念に潮を読んで艇をすべらせた、6人のチームワークとパワーによる初出場・初優勝であった。

第13回(1972年)

〈RENA〉(クラスI~V)

〈ステイヤーII〉(クラスVI~VII)

〈たけし〉(RORCクラス)

第13回レースは68艇が参加、前年の62艇を上回り、天候にも恵まれたレースだった。RORCクラス(22艇)、IORクラスI~V(30艇)、IORク

ラスVI~VIII(16艇)の3クラスに分けられ、RORCクラス優勝はくたけし、IORI~V優勝はくRENA、IORVI~VIII優勝はくSTAYER II〉であった。

くたけしはヴァン・デ・シュタット設計の全長6.65m、水線長5.5m、幅2.37m、バラスト400kg、排水量1.25tの新鋭艇。浅吃水でビルジの張ったフラットボトム、小さなフィンキール、トランサムラダー、15/16リグのベンドマストが特徴であった。

〈RENA〉はM. ピアゴ設計の、全長9.2m、水線長6.25m、幅2.82m、バラスト0.85t、重量2.2tのハーフトナー。大きなヘッドセイルを持ち、浅吃水の軽排水量艇で、面積の小さなキールにトリムタブを付け、揚力効果を求め、ハルには段差(Redan)があり、微風時の浸水面積の減少とより有利なレーティングを狙っていた。

〈RENA〉は第1回沖縄レースで総合3位となっている。

〈STAYER II〉は渡辺修治氏設計の全長24.7ft、水線長20ft、幅7.9ft、バラスト0.945t、排水量2.35t、セイルエリア274.5ft²の、オーソドックスな艇であった。

第14回(1973年)

〈TOSHI III〉(クラスI~V)

〈トレーサー〉(クラスVI~VII)

〈熊野II〉(RORCクラス)

IORクラスI~V総合1位の〈TOSHI III〉は同型艇で歴戦の〈CRAZY BLUE〉や〈RODEM III〉を相手に、初陣で見事総合優勝。

『NEの微風で、コミッティボート寄りの上手から順調にスタート、約1時間後SWに振れ各艇スピニング競走となりました。神子元まで直線コース93

度、風向220度、風速約12.5ktの安定した風で、リーウェイもなく、平均7.5ktで快調に走りました。我々は、スピン、ビッグボーイ、トルボーイ、メインと4枚張りでのフルパワー、浜名湖沖を16:30に通過する時、下手後方から〈RENA〉が猛烈な勢いで迫って来て抜かれてしまいました。18:00、御前崎をSW12度に見る位置から、SEの逆潮流を約2時間受けました。02:00の神子元通過は最低潮位時で、危険を考え外側ギリギリを交わして大島よりの直線コース、03:00頃からの上げ潮流に乗り、一気にフィニッシュしました。最後までくJUNE BRIDE〉の追走に、修正でやられたかと思いましたが、レース中スピントラブルもなく、本当にラッキーな勝利でした。』と戸谷寿男スキッパー。

く熊野II〉は前回の18位から大躍進、RORCクラスで見事優勝を果たした。同艇はコールドモールドハルの〔パイオニア10〕。『唯一の目標、関東の艇に如何にしてついて走るか、と一生懸命でした。フィニッシュライン直前でく月光III〉とせり合い8秒差でし、同型の駿足くダボハゼIII〉にも3分余り走り勝ったので、一同躍り上がって喜び、ついにやったアーの感激で一杯です。それというのも、内海で走っていると、いつも外洋を舞台に活躍している関東勢には、とても歯が立たぬと思い込んでおりましたが……何とかついていけるのだという自信が湧いたのが、この度のレースを通じての最大の収穫でした。』と、大石高オーナー。

『第14回 豪快なスピランと冷えたビール くトレーサー〉 三宅智久

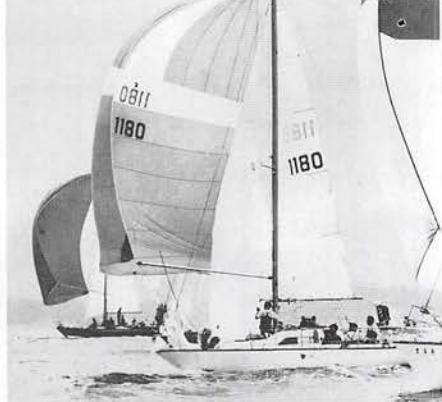
“第14回鳥羽レースについて”と編



第11回レース、クラスI-IIIで優勝した〈竜王〉



第12回クラスI-III優勝の〈VEGA IV〉



第13回レース、クラスI-V優勝の〈RENA〉

集部の方から依頼があり、気軽に引き受けたものの、16年も前のことであり、乏しい資料を見ながら考え込んでしまった。

最近の鳥羽レースは、カッパも脱げないような、雨に濡れた長い上りのレースが多い様だが、私の鳥羽レースのイメージというところ、"冷たいビール"、"熱いフライパンのようなデッキ" "豪快なスピラン"と、こんな最近の安っぽいCMのコピーの様なのだが、第13回のレースは、まさにこのイメージ通りのレースだった。

レースの時は、いつもいろいろなパターンを予想するのだが、この時は、考えるまでもなく、連日、太平洋高気圧に覆われ、南の風しか考えられなかった。

この時の我が艇は、ヴァン・デ・シュタット設計の、当時としては、超軽排水量型の、それでいて水線長の長い〔オセアン25〕での参加だった。

スタート前日、 $\frac{1}{4}$ トンのスクラッチレースを2本やり、両レースともなんとカトップを取り、本番も、スピルさえ上がれば十分大型艇と勝負ができると、自信を持ってスタートラインへ向かった。

現在の断片的な記憶によると、スタート後は東の微風の中、ラムラインを目指すフリートとは離れ、できるだけ早く南の吹き出しを把むため南下し、狙い通り吹き出した南の風に、1番にスピルを上げた。その後は、絵に描いた様な真夏のセイリング。冷えたビールの旨かったこと！

この南風は、10m前後で安定し、10:00スタート後、遠州灘で素晴らしい夕日を眺め、翌日の02:40には石廊崎を通る非常に早い展開となった。南風

は、夜中吹きつけ、相模湾に入って、夜明けをむかえ、そのまま10時すぎ、24時間10分50秒にてフィニッシュ。ファーストホームは〈RHAPSODY VIVACE〉で、20時間13分14秒と、大変早いレースだった。

我々の艇では、神子元島と大島の北側でジャイブをしただけで、後はコースも考えず、スピードだけが勝負と、いかにも鳥羽レースらしいレースだった。

レース中も、前後には $\frac{1}{4}$ トンばかりで、気持ち良く走り、気持ち良く勝った。そして、この時の鳥羽レースで、味わった思いが忘れられず、その後もレースを続けることとなり、16年たったいまでも、ヨットづきの生活から抜け出せないでいる。そんな"悪魔の誘惑"だったとは……。

こんなことを書きながら、今年もまた、この誘惑に勝てず、参加しようとしています。今年は日程が変わり、久しぶりに真夏の豪快なスピランだぞ、と勝手に決め付け、ビールはどれだけ必要だ、氷はどれだけ積み込んで、といういろいろ計画している最中です。

第15回(1974年) 〈TACHYON〉

『昨年10月に、〈TACHYON〉(ゲイリー・マル設計、本邦初の軽快なアルミ艇のハーフトナー)を輸入・進水させて以来、最初の数か月は暗中模索、今まで慣れ親しんできたディーブキール艇に比べて、あまりにも異なる舵の効き方、強風時におけるメンスルとゼノアのバランスのあり方などに、全く自信の持てないまま、前半のレースが過ぎ去ってしまった。

6月、7月になって、ようやく軽風に対してはかなりの自信を持てる様に

なったので、今年の鳥羽レースには秘そかに期する所があった。

スタート前の気象状況で、あまり強い風は吹きそうにないことが考えられたので、どの様なコースを採るかが重要な課題であった。

常識的には、夜間の北よりの陸風をどうつかむかであろうが、今年とはにかく沖に行こう、岸に寄るまい、とだけ考えていた。

レース結果を検討してみると、石廊崎をかわしてから、小網代までの間で稼いだ様であるが、石廊崎をかわす時間の僅かな差がその後の結果に大きな影響をもたらしたことを考えると、やはり少しずつの努力の積み重ねがレース結果に及ぼす効果というもの、はかりしれないものがあると思う。(高村孝オーナー記、Offshore誌より)

第16回(1975年) 〈龍飛II〉(IORクラス) 〈アクアII〉(NORCクラス)

〈龍飛II〉はクラスV、[S&S30]のハーフトナー。所要時間27時間30分50秒の6着と、抜群の走りであった。このレースは、 $\frac{1}{2}$ トン、 $\frac{3}{4}$ トンにびったりの気象海象のレースだと渡辺修治氏が分析しているが、各クラスで1位となった〈CONTESSA〉(I~III)、〈MAUPIT〉(IV)、〈美鳥〉(VI)が修正タイムでそれぞれ1時間30分13秒、58分29秒、3時間12分6秒〈龍飛II〉に負けている。

〈龍飛II〉の快速ぶりを示すデータである。

第17回(1976年) 〈Suruga II〉(IORクラス) 〈ル・ゴエラン〉(NORCクラス)

第17回レースは豪快なスピネーカー・ランに終始した。



第14回レース、RORC優勝の〈熊野II〉のメンバー



〈トレーサー〉艇上の三宅氏（右から2人目）



第14回、クラスVI-VII優勝の〈トレーサー〉

このレースでの圧巻は、〈Sunbird GO〉が17時間59分10秒の新記録を樹立したこと。この記録は現在も破られていない。

また、大島の風早沖でミーティングした新鋭ワントナーの〈SurugaII〉と〈Vind Fempe-Del〉の2艇が、その後、フィニッシュラインまで熾烈なラフティングマッチを演じ、鳥羽レース史上最高の名場面を現出した。結果は〈SurugaII〉が小差で優勝した。

NORCクラスでは、〈ル・ゴエラン〉（浜田実オーナー）が優勝した。

第18回(1977年)

〈アグアアズール〉(IORクラス) 〈サイキII〉(NORCクラス)

「スタートが一番下アウトサイドからポートで出たが、風が南にシフトしたので苦しいスタートでした。風はだんだん南に振れているので即タック、岸に向けたら60度のコースが引いたので、ずーっと、そのコースでガマンしていました。その内90度まで引ける様になり、そのまま御前崎に1本コースを引きました。

御前崎から石廊崎にかけては100度~110度を取ったが、石廊崎付近は例年になく潮が複雑で、沖に出されたり逆戻りしたり、苦しい闘いでした。

今回の艇はアビーム、微風に良く走りました。今年のワールド予選にはこのフネで走るつもりです。

今回の19.1ftは他の1/2トンと比較すると大きなレーティングなので他の1/2トンが追っ掛けてくるのが気掛かりでした。他にワントンが微風の中でも予想以上に良く走ったことが印象的でした。

今回、予想以上の時間がかかり、食料の積み込みが少なく、神子元島以後

は水だけでガンバリました。』（貝道盛孝・記、Offshore誌より）

第19回(1978年) 〈PASSAT〉

第19回レースは〈PASSAT〉が総合1位の栄冠に輝いた。

バラストを鉄から鉛に変え、重心を前に移動し、そのボーナスでジブのフットを広げるという改造の成果があらわれ、微風の走りは抜群。御前崎で微風の中を冲出し、集団の上位で抜け出す。石廊崎、神子元島をギリギリの内側で通り大島へ。大島からはスピンをあげ直線1本でフィニッシュ。

所要時間の30時間54分22秒は、同クラス(VI)の次ぎ艇〈風小僧〉を2時間7分も引き離し、クラスV1位の〈魁II〉に遅れることわずか1時間という快調な走りで見事総合優勝を勝ちとった。

第20回(1979年) 〈TACHYON〉

第20回は〈TACHYON〉が総合優勝を飾った。

〈TACHYON〉は'73進水、G・マル設計のアルミ製ハーフトナーで、先の第15回で総合優勝を果たし、5年後のこの20回レースにも2度目の優勝を手中に収めた。鳥羽レース史上、同じ艇で2度の優勝は希有な記録である。

舵板の面積と深さを増加し、それまでの160%フォア△を150%に戻し、余裕の出たレーティング分をメンスルエリアを増加するという改造を行った。

『このレースの勝因は、第一に改造によるクローズ・リーチングでのスピード向上と操舵性能の向上、第二にコースの取り方とクルーの意志の統一にあった。沖へ出る艇がほんの数艇というなかで、ガマンしてラムラインを20

度位冲出した。前回優勝したときと同じコース、これが思っていたとおりのうまくいった。同一艇での2回優勝を16回からずっと狙っていたので、やっと念願を果たせてとてもうれしい」と高村孝オーナーは優勝の喜びを語っていた。

第21回(1980年) 〈ビッグアップル〉(完全優勝)

第21回は梅雨の開けからぬ中で行われた。スタートで出遅れた〈ビッグアップル〉には三年連続ファーストホームがかかっていた。

松田栄夫オーナースキッパーによれば、

「スタートの混雑で思うように走れず、いちばん下手から微風の中を遅れて出ざるをえなかった。前回同々回がスタートから前に船がいなかったのと大違いだ。しかしその後は前を行く艇団に追いつき、神子元付近で強い潮に乗り、いっきに先行艇を捕らえた。」と記している。

コース選択については、松田オーナーの育てたナビゲーターの強力な主張があったそうである。スピードを落としながらもラムラインに戻す助言を取り入れたオーナーのクルーへの信頼に勝利の女神が微笑んだ。2着のライバル〈ビンド7〉に1時間半の大差をつけ完全優勝したが、フィニッシュした時はなかなか勝利が信じられなかったとか。

振れやすい微風のレースだったが、「旧アドミポート」の大型艇が上位を独占した。

第22回(1981年) 〈ロテムV〉

第二十二回は梅雨が明けた直後の高気圧の張り出しが弱く、日本海の高気



第17回優勝の〈駿可II〉



第18回優勝の今グアズール



第15回優勝の〈タキオン〉(右)のスタート



第20回優勝の〈タキオン〉チーム



第21回完全優勝の〈ビッグアップル〉

圧の影響下で行われた。スタートはアビームであったが、やがて風は前に振れ、よい風の上りになった。その中で〈ロデム五世〉の艇を熟知しているクルーがその時々最適なセイルを選択し、大型艇によくついていった。大島付近の風では無風で難航した先行艇に比べ、風が出てから取り付くという幸運が待っていた。この付近ではスリークォーター以下の艇はほとんど周囲にいなかったというから、それまでの上りがいかによく走ったかを証明している。

しかし艇長の霜山らはハーフトンの〈カラス〉の動向が気になった。レース前から強風で大型艇がさっさと行ってしまえば勝ち目がなく、そうでなければ鋭いハーフトンのレーサーの中でも駿足の〈カラス〉がそれにびたりと付いて行った場合にも難しいと思っていた。

しかしレース前からの取り組みの真剣さが、〈ロデム五世〉に快走をもたらしたのだ。

第23回(1982年) 〈エミリーIII〉

第23回は大型の主力艦隊が15隻ケンウッドカップに参加したため、出場艇が少ないのではと懸念されたが、120艇の申し込みがあり盛況なスタートとなった。ESE10ノットの中でレース艇は上り角度を競うかのように視界から消え去った。最も艇数の多いハーフトン勢の競い合いはすさまじく、当代を二分する横山一郎、高井理デザインが雌雄を決するかのように艇を滑らせる。そんな中で〈シンドバット〉などのスリークォーターと互角に艇を滑らせて相模湾に入った〈エミリーIII〉が大島元町付近に達したときには風が

すっかり落ちてしまった。クルーを風下に座らせ、かすかな海面の波立ちにタックを繰り返す、潮にも押され徐々に北上したが、州の埼付近で艇は完全に止まってしまった。その後北よりの微風が吹き始め滑り始めたが、気を抜きがちなクルーをオーナーの井本が叱咤激励し、田沼艇長以下最後の頑張りを見せ栄冠を勝ち取った。

第24回(1983年) 〈トライアングル〉

第24回レースは、総合1位〈トライアングル〉(木原31)、同2位〈リバージュ〉(木原31)、同3位〈JustV〉(横山31)、同4位〈MARK〉(DOU34)、同5位〈NAGARA〉(木原31)、同6位〈BLUE NOTEII〉(ITO34)、同7位〈FIDELIAII〉(横山32)、同8位〈SEA LIONIII〉(木原34)、同9位〈MOMOYAMA〉(YAM34)、同10位〈PARAPHRENEAN6〉(DOU34)と、上位10艇の内1・2・3・5・7位をクラスVのハーフトナーが占めた。

優勝した〈トライアングル〉(長谷川隆男オーナー)は琵琶湖からの参加、鳥羽レースは初挑戦であった。7月初めから毎土・日曜を伊勢までかよって練習と微風用のチューニングにはげんだ。

琵琶湖仕様の大きめのセイルエリアも効果的であった。ラムラインより南寄りのコースをひき、石廊崎沖8.5哩を目指し、そこから小網代まではラムラインを走るといふコースもピタリの中。石廊崎では〈スーパーサンバード〉、〈マルジェ〉等大型艇も視界にとらえていた。相模湾では4トナー勢といっしょに快走する。スキッパーミーティング受付遅刻で受けた5分間のペ

ナルティをはねのけての優勝は立派。

『手を抜かず、ていねいに、ていねいに艇を走らせるという細かい作業の積み重ねが我々を勝利に導いたと思う』と西浦スキッパー。

第25回(1984年) 〈エレクトロン〉

第25回は台風の接近を前に緊張感の漂う中を108艇の艇団がスタートして行った。この年は梅雨が早く開け、出場の各艇は鳥羽レースらしい豪快なスピランを期待したようだ。しかし小笠原付近の台風6号・7号の動きが、双方で干渉しあってなかなか定まらない。そのため全コースでスピランを上げる機会はほとんどなく上りに終始した。そんな中で、新艇の〈エレクトロン〉はこのレースにびたりと照準を合わせ、3か月間のキャンペーンを展開してきた。名手戸谷寿男という強力な助っ人を得て本番に臨み、台風の吹きだしの南の風をいかに早く捕らえるかに神経を注いだ。しかし南は吹かず、上りで伊豆半島の波勝崎に達した。わずかな時間スピランを上げ石廊崎を交わすと、強烈な北東の上りが待っていた。ここで2クラス上の〈ビッグアップル〉〈クリムソン〉〈あさま〉〈シーハイル〉〈バンガード〉と遭遇したのだから立派なものである。着順13位で飛び込み、総合1位となった。

第26回(1985年) 〈ゼロII〉

第26回は典型的な夏型のスピランの鳥羽レースが久し振りにやってきた。スタート時には微風でやっと開いたスピランが、遠州灘にさしかかると風が完全に変わり、今度は東に振れまたまた上りになってしまった。石廊崎付近ではブローで30ノットと吹きまくり、大



第23回優勝の〈エミリーIII〉



第19回優勝の〈ロデムV〉



第23回ファーストフォームの〈ゼロ〉

型艇がグリーンと船足を伸ばした。その後相模湾に入ると、また風が待っているという目まぐるしいレース展開になったが、52フッター〈ゼロ〉がファーストフォームで最初のビールにありついた。その後続々とフィニッシュする大型艇群は何よりも後続のハーフトン勢が気になったが、この年はハーフトンなどの小型艇群は出る幕がなかった。しかし栄冠は四番手で1時間後にフィニッシュした〈ゼロ二世〉が勝ち取った。ファーストホームと総合優勝をそれも別々の艇で搔さうという離れ業をやったのけた津村オーナーにとってはまさしく我が世の「春」であったことだろう。

第27回(1986年) 〈SACHI III〉(Aコース) 〈酒雪〉(Bコース)

参加124隻の中で優勝を勝ちとったのは〈SACHI III〉(ヤマハ34R)であった。レース展開は相模湾まではま順調にきたが、島まわりのコースにさしかかったところから潮と落ちた風のために難航した。ここで順位が大きく入れ替わったり、10時間も艇は同じ位置にとどまるといった苦しい戦いであった。そんな中で〈SACHI III〉は、きちんと組んだワッチとチャートにをらんでの仮想コースの研究、距離、方位、潮汐タイム等の書き込みなどの事前の準備が効果を発揮したものである。

福原艇長はロランもよく使いこなし、得な方へ得な方へコースをとった。しかし遠州灘での夜間帆走で食べた特上のステーキが勝利への大きな原因だったかもしれない。それにしても島に取り付いてからの40呎以上の〈カザ7〉や〈コンテッサ〉とのミーティン

グは快かったはずだ。フィニッシュしたのは14隻のみ。クルーザークラスは〈酒雪〉1艇のみが完走、優勝した。

第28回(1987年) 〈アングラーIII〉(Aコース) 〈ホライゾンV〉(Bコース)

この年はクラスVのハーフトン勢が上位を独占した。このクラスは昨今のレース界では小型艇に属する。風があまりないと、がぜんこのクラスの艇群にとって有利に展開する。29回に優勝した〈カリニョ〉はこの年には〈ゼロ〉に次いで2着でフィニッシュしたが総合では42位に甘んじた。この辺りが現況のタイムアローワンスシステムの弱点であろう。それはともかく、この年のクラスV軍団のめんめんは楽しいレースを味わったはずだ。上位30艇の中で優勝の〈ホライゾン〉と同型のYOK31がニュータイプも含めて9隻、YOK32が4隻、他にヤマハ30などレーティング22ft台が目白押しであった。ほとんどハーフトンのスクラッチレースともいうべきおもしろさを味わえたはずである。その中で東海支部の〈ホライゾン〉が2位のTAKA I 26の〈クロウ〉に12秒差で勝利をものにした。

邨瀬艇長は神津から式根、新島へのコースのとり方で旧艇でも逆転可能とぶちあげた。いささか古い艇のオーナーは大いに勇気を与えられたはずである。

Bコース(CR)では、ANGLER III(横山-28)が優勝した。

第29回(1988年) 〈カリニョ〉(Aコース) 〈パイパイ〉(Bコース)

〈カリニョ〉 吉川 浩二
早くも鳥羽パールレースの季節に

なったのか。去年は最高だったなあ。1年近くもなつて今だ勝利の余韻が身体のいたる所に残っていて、パールレースと聞くだけで、身体のアチコチがムズムズしてくる。はっはっはっ、羨ましいでしょう。ガンバッテください……みーなさん、なあんちゃって。今度で30回目……なんと歴史の重いことか。30年前小生は、18歳の純情多感な少年だったが、当時石原慎太郎氏の出世作『太陽の季節』などに感化され、少しずつむしばまれながら、父が元海軍軍人であったこともあって、なんとなく海への憧れをいだいていた。

琵琶湖で貸しヨットでたわむれていた時代に、偉大なる先輩方がこんなに楽しいレースを企画運営されたことに敬意と感謝の気持ちでいっぱいである。

それから15年後、何とかヨットを買うことができ、その大きな喜び、何か成し遂げたような気持ちでいっぱいだった。うれしかったな。

それから5年間、休みの日は琵琶湖せましとレースにクルージングに明け暮れ、〈カリニョ〉も大型になり、琵琶湖が狭くなってきたので海に出ることを決意し、手始めに20回目のこの鳥羽パールレースに挑戦することを決めた。いまでは簡単なことであるが、当時は33ftの船の琵琶湖から鳥羽までの陸送は大変なことで、鈴鹿トンネルが真中しか通れず、反対車線の対向車を止めてソロソロリと先導車をつけて運んだものだ。

そして、懲りもせず毎年この季節になると40時間もかけて西ノ宮から紀伊半島をひとまわりして、何かに取りつかれたように鳥羽に現れる。10年近くも繰り返して来ていると鳥羽市にも馴染みが多くできて、“まいど”てな具合



第26回優勝の〈ゼロII〉



〈ホライズンV〉は第28回Bコースの優勝 第27回優勝の〈サチIII〉



第29回優勝の〈カーリーニョ〉のクルーたち

になる。毎年係留させてくれるホリグチ鮮魚店、連絡場所の阿波旅館。小さいながらも親切的な美空寿司。すべてを発散させてくれる。

ロングの〈カーリーニョ〉、鳥羽レースの〈カーリーニョ〉と異名をとるようになり、この評判を汚したくなくて新しいクルーたちも自然に鳥羽レースには気合いが入ってがんばるから良い結果につながると思われる。

特に過去3年間の成績は神津島回りにコースが変わってから、一昨年28回大会に怪物〈ゼロ〉の出場を除けば、

我が〈カーリーニョ7〉が3年連続ファーストホームを成し遂げたことになる。惜しいことをしたか相手がいかに大きすぎて勝負にならなかった。

オフショアレースがクルーザーレースの原点で、至る所の島、あらゆる岬を回り、かわして来るのがシーマンの勲章ではないかと小生は思っている。この鳥羽パールレースは比較的安全な季節に行われ、幾つかの伊豆の島々を巡り、満天の星空を友達に偉大なる富士を仰ぎ、相模の仲間達に巡り合い語り合い、乗り切った喜びは身体の何処

かにいつまでも残っている。勝負は二の次、楽しいなあ。今年もガンバろう。

最後に、この鳥羽レースを毎年円滑に運営して下さる役員並びに関係者一同様に、深く感謝と敬意を表します。ありがとうございます。

●CRクラスの優勝は〈バイバイ〉が勝ちとった。CRクラスはクルーザーレーサーの出場を促すために設けられたものだが、10年前の進水とはいえ気鋭のデザイナー高井理の名艇である。改装して、10センチ近くも喫水をあげて参加し、見事金的を射とめた。

ICOM

高品質がテーマです。

そのとき、連絡したい。

船舶用無線電話装置



船舶用国際VHF/FM無線電話装置

IC-M80

郵政省認定機種 認定番号 VC85ED09

- 船舶用国際VHF/FM携帯型無線電話装置
IC-M5 郵政省認定機種 認定番号 VC85ED08

船舶用HF帯SSB無線電話装置
IC-M700J

郵政省型式検定合格機 検定番号 S86004
検定合格年月日 昭和61年11月14日
型式名 SS2ED2/23-50J3E・12.5H3E48-1



400MHz帯小型船舶用無線電話装置

IC-M30

郵政省型式検定合格機 検定番号 F87005
検定合格年月日 昭和62年2月6日
型式名 FFM2ED351.9/364.2-5F3E12-1

- 400MHz帯小型船舶用携帯型無線電話装置
IC-M6 郵政省型式検定合格機 検定番号 F87041
検定合格年月日 昭和62年7月8日
型式名 FFM2ED351.9/364.2-5F3E6-1

アイコム株式会社 本社 547 大阪市平野区加美東6丁目9-16

●北海道営業所 ☎011(251)3888 ●仙台営業所 ☎022(285)7785 ●東京営業所 ☎03(621)8649 ●名古屋営業所 ☎052(842)2288 ●金沢出張所 ☎0762(91)8881
●大阪営業所 ☎06(793)0331 ●広島営業所 ☎082(295)0331 ●四国営業所 ☎0878(35)3723 ●九州営業所 ☎092(541)0211

※カタログをご希望の方は、製品名、住所、氏名、年令およびご置になった雑誌名をご記入の上、大阪営業所<547 大阪市平野区加美南1丁目8-35> OS係まで。

JARA

鳥羽パールレース小史



今回で第30回を迎えることとなった、NORCで最も伝統ある鳥羽パールレースの歩みを年を追ってまとめることとする。

第1回鳥羽パールレースは、土井悦、渡辺修治、飯島元次、横山晃氏らが中心となって企画を進め、帆走員長としてレースの運営にあたった土井悦氏の熱意と実行力によりはじまったものである。

当時はNORC創立から6年を経て、当初の20~30ftのJOG時代から、24.5~30ftの本格的な外洋クルーザーへと大型化の傾向にあり、NORCの全ての支部から参加できるレースとして、この鳥羽パールレースが企画され、今日に至っている。また、1960年は東海支部設立の年でもあった。

鳥羽レース以前にこのコースを走破したNORCの艇は「フルール・ブルー」(横山25ft, 井上正春オーナー)と「CHITA」だけであつたろう。丹羽由昌氏によれば「遠く灘というこの荒灘をヨットレースで突走ろうとは、神の怒りに触れるような大事業に思われた」時代であつた。



フルール・ブルー

第1回(1960年 昭和35年)

8月5日12:00スタート、横浜—下田—鳥羽(180哩)のコースで行われた。修正時間の計算はスタート時刻から各艇所持のタイムカードが鳥羽海上保安部に到着するまでの時間にT.C.F.をかけると定められていた。タイムリミットは8月13日の日没とされ、途中下田海上保安部(タイムカードに印をもらう)に立寄る規定があつた。コミッティーが鳥羽警願島のフィニッシュラインに常駐できないことから、タイムは自主申告により、秒単位の記録はない。

参加艇、「CHITA」「さがみII」「白鷗II」「月光」の4艇は、8月5日12:00、横浜ヨットハーバー沖を、同時に行われた岡田レース参加の19艇と共にスタートした。

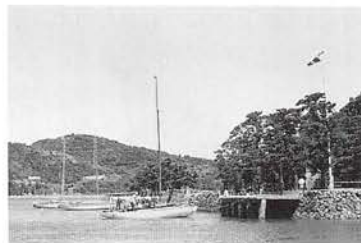
全般的に風に恵まれず、潮流に逆らつての苦しいレースとなり、途中下田沖では逆潮の風の間、全艇アンカリングして風と転流を待つという一幕もあつた。丹羽氏によれば「沖縄レースにも匹敵する長い長いレース」であつた。以下の表のとおり、「さがみII」が所要時間91h20mでファーストフィニッシュし総合2位となり、2番手の「白鷗II」が総合3位、3番手の「CHITA」が総合1位となった。

この4日間、土井悦帆走委員長は

鳥羽駅前の錦浦館から保安部に出勤する毎日であつたとか、地元の方々への協力依頼などをこの間に交渉され、御木本真珠島での歓迎会が開催された。これが起縁となり、第2回以後今日まで鳥羽市及び地元関係各位、とくに御木本真珠の絶大な御協力を頂くこととなった。

第2回(1961年 昭和36年)

第2回は、19艇の参加を得て、コースは鳥羽—横浜に変更された。このコース変更は関東、関西の中間地点にスタートを設けることと時間のかからぬ逆潮をさけるコース設定とから決められたものである。



第2回レースで真珠島桟橋に停泊中の参加艇(手前白鷗)

御木本真珠の御協力により真珠島における前夜祭が盛大に行われ、鳥羽港沖での仮スタートもこの年から、以来鳥羽の夏の風物誌となっている。名物行事として今に伝えられる飯島元次氏の「ペランメエ口調の司会・バナナの叩き売り風の参加艇紹介」が、喝采を博したのもこの第2回の前夜祭であつた。

7月28日10:00、一斉に真珠島を離れ、仮スタート。11:00、南の風、風力3~4、19艇がスタートする。やがて夜に入り風は北東に変わった。

優勝艇「ドンガメVI」は、29日05:00御前崎沖2哩、14:45石廊崎S通過、29日夜には南東~南の風をうけ、30日04:30剣崎S2哩に達し、所要時



第2回鳥羽レーススタート

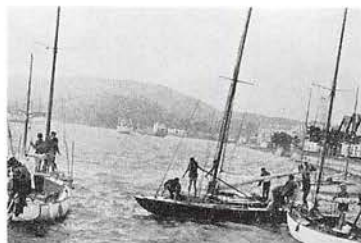
第1回鳥羽パールレース成績表

S.No	艇名	フィニッシュ日時	所要時間	T.C.F	C.T	順位
201	CHITA	9日 09:32	93h32m	583	54.530	1-B1
164	さがみ II	9日 07:20	91h20m	633	57.814	2-A1
149	白鷗 II	9日 09:30	93h30m	651	60.769	3-A2
143	月光	DNF	—	581		
艇名		OWNER	SKIPPER	CREW		
CHITA	CHITA	G.	Yshida Hiroaki	Nakamura M. Ishigaki K. Takeuchi T. Uchida K.		
さがみ II	lizkma	Motozi	lizkma Motozi	Watanabe S. Iizima S. Seno S. Hoshi G. Suzuki K.		
白鷗 II	CHUO.	U	Nato Hideomi	Arai A. Koizumi G. Yamada K. Sato N. Zinbo T.		
月光	Kubota M.		Kubota Masaaki	Irie K. Ozawa N.		
				5 MEN		

間50h25m50sで横浜港内氷川丸横のフィニッシュラインを切った。ファーストフィニッシュは“白鷗II”で49h52m20s、総合2位は“CHITA”、同3位は“BALLERINA”であった。完走した16艇のほとんどが50~55時間で走り切り、DNFは3艇であった。

第3回(1962年 昭和37年)

第3回は32艇が参加し、見送り艇も含め50以上のクルーザーが鳥羽に集まった。前夜祭も鳥羽市及び御本本真珠の御好意により、真珠島にて、ビール飲み放題・海の幸山盛りの豪華版で盛大に行われた(ナント会費は一人200円だった)。



台風来襲、風波と闘う(第3回)

しかし、スタート当日台風7号が来襲、紀伊半島西岸に上陸の見込みとなり、スタートは7月28日に延期された。真珠島と鳥羽水族館の間の水道に停泊中の各艇は浜辺浦に避難した。避難の遅れた“早風”“迎秀”“くろしお”等はその位置で風波と闘いアンカーウォッチの一夜を過ごした。幸い全艇無事に翌日のスタートを迎えることができた。

この年は、24~30ftの300番台の新艇“SEAKING”“HAYATORI”“竜王丸”“JUKO”“NOBUCHAN”^{たか}等の登場があり、大型化が目立ってきた。

7月28日13:00、台風一過の青空のもと西の風、風力4の絶好のコンディションで32艇がスタートした。全艇追手の強風をうけ快調に帆走、中でも“BALLERINA”(22ft、クリスチャンセン・オーナー)は岸寄りコースを引き、夜半の風にもあわず、所要時間29h41m53sで

ファーストフィニッシュし、完全優勝に輝いた。第4回からは城ヶ島フィニッシュとなったので、この鳥羽―横浜のコースレコードは、永遠に破られぬものであろう。総合2位は“HAYATORI”(クラスA1位)、同3位は“KIYOSHI”(クラスB2位)であった。

第4回(1963年 昭和38年)

第4回は鳥羽―城ヶ島150哩のコースに変更、参加艇24隻が7月26日12:00スタートした。

太平洋高気圧が張り出し安定した気象状況のもとに行われ、遠州灘沖10哩の黒潮分流入る沖の直線コースを引いた艇が優位に立った、“竜王丸”が33h12m47sでファーストフォームを決め、完全優勝。総合2位は“EAGLE”(クラスA2位)、同3位は“SIRENA”(クラスA3位)であった。また、日本初のFRPクルーザー“KAMAKURA”(渡辺24ft)が登場、注目をあびた。

このレースの会計報告を見ると、収入(申込料・参加料9.45万円、前夜祭会費3.2万円他)の合計は13.56万円で、支出合計が14.55万円という記載がある。大卒初任給が1万円強の頃とはいえ、昔日の感がある。

第5回(1964年 昭和39年)

第5回は鳥羽―神津島―城ヶ島180哩のコースとなった。安全備品としてライフラフトが義務付けられ、7月23日全艇ラフトのチェックが行われた。中には準備が間に合わずレース参加を断念した艇もあった。この

年、はじめて300番台の艇が旧艇を上回り、大型化が顕著になった。

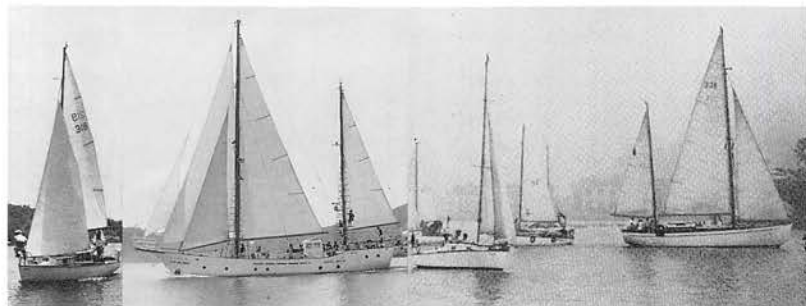
前夜祭には“富士山丸”(LOA 21.5m、排水量53.5t)でクルージング中の森繁さ夫妻も出席された。会場で森繁さん新作の「海の歌」の披露があり、全員参加の大合唱となった。

明けて7月24日朝、回航中も悩まされた濃霧が晴れず(神島で視界150m)、スタート延期かと心配された。間もなく視界1kmと回復、予定通り12:00風力3~4の南東の風をうけ、クローズで19艇が、一路神津島を目指してスタートを切った。

神津まではほぼ順調で、25日12:00には神津島の前後にレース艇17を海上保安庁機が確認している。この頃神津島で8ノットあった風は、その後次第に落ち、神津回航が遅れた艇ほど逆潮にあう等で苦勞し、リタイアする艇も出てきた。“KAY-7”が所要時間36h16m00sでファーストフィニッシュ(総合3位)、2番手の“NOBUCHAN”が総合1位(クラスA1位)、3番手の“SIRENA”が総合2位(クラスA2位)となった。

第6回(1965年 昭和40年)

第6回は回航の時期に西の強風が続き各艇回航には大変苦勞したが、7月23日13:00のスタートの際は、西風速0~1となり、遠州灘では風力3~4の西の風であったが、下田沖から三崎に近づくにしたがって無風となり、全艇タイムリミットとなった。出場艇はアオレレ・うずしお・応龍・オリンパス・ケリダ・ケ



“KAMAKURA” ふじや丸(第5回)
(第4回)

第6回スタート

ロニア・潮風・ジューンブライド・ネービーブルー・はやとり・パレリーナ・飛車角・フルールブルー・マイグレーター・竜王丸等であった。並行して行われた神戸横浜交歓ヨットレース（7月20日、須磨沖仮スタート；新和歌の浦7月21日10:00スタート—横浜フィニッシュ）も、“MOSSAIII”一艇のみ完走，“STARDUST”“MINERVA”“ドンドロ”は機走で三崎に入港した。このレース中、上記4艇は7月22日白浜沖で沈没した機帆船“第二福寿丸”の乗員2名を救助し、朝日新聞の「明るい社会賞」を受賞、表彰された。

第7回（1966年 昭和41年）

第7回は7月29日10:00スタート、鳥羽—城ヶ島150哩のコースで行われた。参加17艇の内、クラスIII以上が7、クラスVIが8、クラスVが2と24ft以上の艇が主体となった。

73ftの“STORMVOGEL”（オランダ籍、香港からアメリカへ回航中参加）が所要時間30h52m07sでファーストフィニッシュした。つづいて“アニー”（渡辺43 三橋美智也オーナー）が39h48m36sで入り、“竜王丸”（クラスIII 1位）、“MOSSAIII”（クラスIV 1位、総合1位）、“亜光”（クラスIV 2位、総合2位）、“シレナ”（クラスIV 3位、総合3位）の順にフィニッシュしている。沖コースの艇が無風にあった時間が少なく、優位に立ち、神子元から風早にかけての北東流をうまくつかんだ艇が好成績をあげている。歴戦の“さがみII”は天竜川口〜御前崎にかけて、12時間の

無風にあい最終艇となった。また“FUJI”（渡辺43ft、陳秀雄オーナー）、“どんがめVII”は下田沖で濃霧帯につかまり本船をさけ棄権している。このレースの回航中浜松付近で座洲したと伝えられていた“オリンパスII”（落合公平オーナー）はとんぼ返りでレース参加、そのタフネスさには全員驚嘆、しかもクラスV 2位・総合5位に入るという敢闘ぶりが際立っていた。

第8回（1967年 昭和42年）

第8回は7月28日11:00スタート、22艇が参加し、鳥羽—城ヶ島のコースで行われた。

安定した夏型の気圧配置で、28日から29日夕方まで吹いていた南風が29日夕方から弱まったため、先行の大型艇有利の展開となった。

“MISS SUNBIRD”がスタートから飛び出し、終始トップを快走、所要時間27h10m47sでファーストフィニッシュ。完全優勝に輝いた。このタイムは鳥羽—城ヶ島のコースでは初めて30時間を割ったコースレコードで、以後山崎達光オーナーは第10回の35h35m35s、第12回の46h22m50s、第13回の27h52m36s（サンバードII）、第17回の17h59m10s（サンバードGO）とファーストフォームを重ねた。続いて、“MINERVAIII”（クラスII 2位・総合6位）、“SALMONII”（クラスIII 1位・総合3位）が入り、初陣の“明日香”がクラスIV 1位、総合2位となった。

第9回（1968年 昭和43年）

第9回は7月26日11:00スタート、

26艇が参加した。スタート時東の風6〜7%、2〜3mのうねりがあり、960mbの台風4号は潮岬南方約1,200kmにあり、ゆっくり北西〜北北西に進んでいた。

ほとんどの艇がゼノアジブを使っていたが、スタート後1時間、風はやや強まり、うねりも大きくなり、各艇Jib交換、メインをリーフし始めたが、真上りでリーウエイが激しく、14:00頃よりリタイア艇が出はじめ、夕刻までに14艇、26日中には22艇がリタイアした。

27日には“智美”“OLYMPUS III”“MISS SUNBIRD”がリタイアした。“くろしおII”は27日朝浜松沖でレース続行を断念、鳥羽に戻る途中に伊良湖水道でスケグとラダーが脱落し、航行不能となり、12:15乗員8名は淡路山丸に救助された。風下の陸岸に近く、危険なため救難信号を発したもので、放棄した船体は漁船により菅島漁港に曳航・保管された。

26日の夕方、「渥美半島赤羽根沖でヨットが転覆した」との情報が鳥羽海上保安部に入り、27日もレース続行中の4艇が「行方不明」と報道されてしまうという事態が生じた。外洋ヨットに対する社会一般の理解が、今日ほど得られていなかったこともあり、マスコミに「無謀なヨットレース」として非難された。

協会としては、報道関係や関係各位に対し、理解と協力を得るべく文書（外帆庶第35号・NORCニュース18号所載）を送付するなどの対処を行った。

第10回（1969年 昭和44年）

第10回は7月25日11:00スタート、併走艇“寅丸”（43ft・谷川オーナー）も含め29艇が参加した。

前回の反省から、東海支部では事前に報道関係者への説明会を開くなどPRの面でも万全を期した。

25日は東の微風の中各艇タックを繰り返す、東へ向かう。夜に入りガ



STORM VOGEL

第9回スタート

スの中苦しいレースとなったが、26日には南東の風5~6mとなり、全艇快調に帆走を続けた。

“MISS SUNBIRD”が26日に所要時間35h35m35sでファーストフィニッシュ(クラスII 2位)、“竜王”(クラスIII 4位)、“CONTESSAII”(クラスII 1位)、“RED SHARK”(クラスIII 1位)と続き、前半の微風で長時間のレースとなったため、クラスIV・Vの艇が上位を占め、“VEGAIII”がクラスIV 1位・総合1位、“VELA”がクラスV 1位・総合2位“ドンドロ”がクラスIV 2位・総合3位となった。

第11回(1970年 昭和45年)

第11回は45艇という多数の参加艇があり、総合成績はクラスI~IIIとクラスIV・Vの2グループに分けて表彰されることになった。この方式は第12回でも採用された。

7月24日11:00スタート、5~6%の南東の風は徐々に落ち、微風と霧のレースとなった。そして、約半数の22艇がリタイアすることとなった。

遠州灘でうまく潮に乗り、良い風をつかんだ“KAY-7”“VAGO”“竜王”が他艇に10時間以上の大差をつけた。クラスI~IIIでは、“竜王”が所要時間40h11m10sでファーストフィニッシュし、完全優勝。総合2位は“VAGO”、同3位は“KAY-7”であった。クラスIV・Vでは“グランパス”が所要時間51h30m17sで総合1位、同2位は“そよかぜ”(クラスV 2位)、同3位は“VEGAIII”(クラスIV 1位)であった。

第12回(1971年 昭和46年)

第12回は更に参加が増え62艇となった。この年、前夜祭は東海支部の運営により鳥羽国際ホテルのプールサイドで行われた。

7月30日10:00スタート、東の微

風はやがて南にまわり、夕方まで良い風が吹いたが、夜半にかけ風となり、2日目は北東~南と不安定な風向で、駿河湾からの南北の潮に流されるなど、鳥羽レースらしからぬ展開となり、47艇がリタイア、15艇がフィニッシュした。

クラスI~IIIでは、“VEGA”が総合1位(クラスIII 1位)、同2位は“CONTESSAII”(クラスII 1位)、同3位は“MISS SUNBIRD”(クラスII 2位・ファーストフォーム)であった。

クラスIV・Vでは“さら文”が総合1位(クラスV 1位)、同2位は“MONKEYSHINE”(クラスV 2位)、同3位は“AMIGO”(クラスV 3位)であった。

第13回(1972年 昭和47年)

第13回も参加艇68と前年を上回り、この年はIORとRORCの二つのレーティングが適用され、総合順位はRORCクラス;IORクラスI~V;IORクラスVI・VIIの三つに分け表彰された。

スタートは7月28日10:00、曇、南東の風2~3%、下げ潮が早く、十数艇が仲々スタートできなかった。やがて、南南西6~7%の風となり、過去最高といってよいほど、風に恵まれたレースであった。

“SUNBIRDII”が27h52m36s(総合7位・クラスI~III 1位)でファーストフィニッシュ、引き続いて、“都鳥”“旭II”と一時間の間に8艇がフィニッシュし、最終艇のフィニッシュは、トップ艇に遅れることわずか6時間半というハイペースで、完走66、リタイア1、DSQ1であった。

RORCの総合1位は“たけし”、同2位“MERCURE”、同3位“ベーター”であった。IORクラスI~Vでは、総合1位は“RENA”(クラスV 1位)、同2位は“CRAZY BLUE”(クラスIV 1位)、同3位は“TH

ROUGHBRED”(クラスV 2位)。IORクラスVI・VIIでは総合1位は“STAYERII”、同2位は“SIRENA”、同3位は“CHA-CHAI”とクラスVIIの艇が占めた。

第14回(1973年 昭和48年)

第14回は参加艇97と100の大台に迫った。この14回から、フィニッシュが小網代に変更され、前回のIOR・RORC両クラスに加え、簡易レーティングのクラスが設けられた。

8月3日10:00、北東の微風の中97艇がスタート、やがて風は南へり、全艇スピンナーカーをあげ快走、この南西の風は吹き続け、前年以上の早いペースで、トップ集団は3日18:00御前崎、4日0:00石室崎を通過し、“ラブソディ・ビバーク”(T&M-48)は所要時間20h13m14sでフィニッシュしたが、出艇申告書の不備によりDSQ、「幻のファーストフォーム」となった。続いて“VAGOII”が21h03m28sでフィニッシュ、以後連続して、ほぼ水線長順といったフィニッシュが続き、最終艇のタイムは30h48m42sで、93艇が完走した。

IORI~Vでは、“TOSHI III”が総合1位、同2位“JUNE BRIDEII”、同3位“RENA”で、IORVI・VIIでは、“TRACER”が総合1位、同2位“湊”、同3位“CHA-CHA”、RORCでは、“熊野II”が1位、同2位“JOKERII”、同3位“FLOGIII”であった。簡易レーティングでは、1位が“BEAGLE III”、2位“TSIGANE II”、3位“FUJIKOIII”であった。

第15回(1974年 昭和49年)

第15回は、参加申込み艇数が134に上った。NORCとしても、東海支部としても、100以上のヨットと7



121艇参加の第15回スタート

00人以上の人員のイベントにどう対応するか大変むずかしい課題であった。

レース運営にあたられた、水上健康委員長をはじめとする帆走委員会各位の御苦労は大変なものであった。120隻以上の参加艇となったのは、18回、20回、27回、29回だけであるから、15年前の121の参加艇数は驚異であり、また、脅威でもあった。30回をむかえる今、この第15回の成功の意義は忘れられないものである。

レースはスタートを2回に分け、8月2日10:00にクラスI～Vがスタート、10:30にクラスVI・VIIがスタートした。

全般的に微風であったため20余艇のリタイア艇が出た。初陣の“CONTESSAVI”（エリクソン46）が所要時間37h20m03sでファーストフォーム、“KAY-7”がこれに続いた。IOR I～Vでは、“TACHYON”が総合1位となり、同2位は“PLUMELIA III”（クラスIV 1位）、同3位は“FUJII II”（クラスIII 1位）、IOR IV・VIIでは、総合1位“ここ一番”、同2位“赤城”、同3位“REVE D'AMOR”であった。S Classでは1位“うみつばめ”、2位“DICK ARPAN”、3位“MERCURE”であった。

第16回（1975年 昭和50年）

第16回は106艇が参加、レベルレースの隆盛に伴いハーフトン・クォータートン（クラスV・VI）艇が73艇（Nクラスも含めて）と急増した。

8月8日10:00スタート。風力3～5の南西～南南西の風に全艇ス

ピンで快走。夕刻レース艇が御前崎沖にかかる頃、風は落ち北東に振れ、夜半レース艇群はクローズで石室崎を回航した。8月9日の午前中は10m位吹いていた北東風も、昼には4～5mと次第に落ち、先行艇有利の結果となった。“CONTESSAVI”が24h37m18sでファーストフィニッシュし、二番手はだいぶ遅れ“KAY-7”が26h51m15sでフィニッシュ。最終艇のフィニッシュが35h29m37sと大変早いペースでレースを終わり99艇が完走した。

IORの総合優勝は“龍飛II”，総合2位“J INVI”，同3位“MILERS SPECIAL”とハーフトナーが上位を独占した。Nクラスでは“AKUAKUII”が1位、“雷電”が2位、“PANDINA II”が3位となった。

なお、スタート時、“TIK III”“MAUPITI”が衝突、“TIK III”はリタイアした。レース後100艇以上の一斉スタートにつき反省と再検討が行われている。

第17回（1976年 昭和51年）

第17回は104艇が参加した。100艇以上の参加が定着、運営面でも前夜祭・パーティ・泊地・レース関係等スムーズに行われるようになった。第14回～16回までの3回のレースは8月に入って開催（安定した天候で回航するため）されていたが、17回でふたたび7月中のスタートになった。従前通り7月20日の海の記念日に近い日程で行いたいという意向からであった。

7月30日10:00スタート。スタート時は南3～4%の風、心配されたスタートも、全艇一線のクローズド・リーチでAll Fair。やがて優勢な小笠原高気圧のもと、南西5～8%の順風に各艇スピンを展開、“SUNBIRD GO”“CONTESSAVI”“VINDFENPEDEL”とビッグ・ボードが先行。豪快なスピラインに終始し、早い



優勝艇“SURUGA II”，シーボニア Y.C.にて（第17回）

レース運びとなった。

翌31日薄明“SUNBIRD GO”が17h59m10sというコースレコードでファーストフィニッシュ、30分後に“CONTESSAVI”が、つづいて風早沖からフィニッシュ直前まで数艇身もはなれずに、壮絶なラフイングマッチを続けた“SURUGA II”（着順4，総合1位）と“VINDFEMPEDEL”（着順3，総合2位）がわずかに1秒差でフィニッシュした。総合3位はクラスIVのMAUPITIであった。Nクラスでは、1位“LEGOELAND II”，2位“うみつばめVI”，3位“ADAD”であった。フィニッシュの最高のラッシュタイムは8:00～9:00の31艇というほどのスピーディなレース展開であった。第17回は「ノーリコール」「ノートラブル」「ノーリタイア」のパフォーマンスの達成という輝かしい記録も残した。

第18回（1977年 昭和52年）

第18回は121艇が参加した。内訳はIORクラスI～IIが3，III～IVが40，Vが41，VIが22，Nクラス15と一段と大型化の傾向が目立ってきた。

7月29日10:00、東の風2～3mのクローズホールドのスタート。まず、ほとんどの艇が沖出しのコース

をとる。スタート30分後、風は南にふれ、4～5%、リチーングで快走を始め、大半の艇が岸寄りのコースを取った。ここ2、3年の早いレース展開と異なり、18回は典型的な夏型気圧配置による弱風と御前崎・石廊崎付近の複雑な潮に苦しんだレースであった。

この辺でトップ艇グループが、後続との差をひろげたようだ。30日夕刻には全艇石廊崎回航、その後のSW4～5mの風をつかみ、小綱代を目指した。

東海支部の新鋭ワントナー“美濃”が所要時間30h51m07sでファーストフィニッシュ、総合2位となる。2番手は“VIND FEMPE-DEL” 3番手は“CONTESSA VI”であった。総合1位はクラスVIの“AGUA AZUL”，同3位はクラスVの“RED SHARK II”。Nクラスでは1位“サイキII”，2位“雷電”，3位“AKUAKU II”となった。

第19回 (1978年 昭和52年)

第19回は111艇の参加艇が7月22日10:00スタートした。台風8号の影響で波長の長いうねりの中をスタートから相模湾まで片上りのコースであった。岸寄りと沖出しの二つの艇群に分かれたが、御前崎沖に強い潮流があったために沖コースの方がやや有利で、各艇石廊崎～神子元島あたりから、風が南に回り、スピランとなった。

“BIG APPLE”が後続艇に大差をつけ、所要時間25h47m35sでファーストフォーム、“NOM III” “CARRERA”が続いた。総合1位は“PASSAT” (クラスVI)，同2位“BYE-BYE I” (クラスVI)，同3位は“魁II” (クラスV)であった。

Nクラスでは、1位“PUFF III”，2位“MORE JOY”，3位“DULCINEA”となった。

リタイアはわずか4艇であった

が、その中で、ラダーシャフト破損の“NORTH WIND”を“CYGNUS II”が救助曳航のためDNFとなった行為が光った。

第20回 (1979年 昭和54年)

第20回は7月28日10:00、125艇 (参加人員747名) によりスタート。前夜祭は第20回記念ということもあり、350人の参加のもとにブラジル丸で盛大に行われ、NORCより20回を記念し鳥羽市長、観光協会会長、海上保安部長等、毎年お世話になる地元の方々に記念品と感謝状が贈呈された。またパーティではトランスパック焼けの川島氏より総合2位のレース報告があり、またビール飲みコンテスト等々大変楽しいパーティとなった。さて、レースの方はファーストフォームは2年連続で“BIG APPLE”。総合優勝は鳥羽パールレースのジックスを見事に破って第15回優勝に続き“TACHYON”が2度目の優勝を飾った。レース海域の天候は非常に不安定であり、特に海岸では風にムラがあり、または御前崎付近では強い潮流が複雑に入り込み岸ベタ組は大変なロスをしいられた。“TACHYON”，総合2位の“BUN BUN”等、上位艇はすべて沖コースから出ている。

この年は特に沖と岸では風に差があり、岸では風力0が数時間続く中を沖では安定した4～5mの南風を受けて走ることができたようだ。また、この頃は追手のとき、各艇はスピニンにシューターを使用していた時期でもある。

第21回 (1980年 昭和55年)

第21回は7月25日の10:00、参加艇117艇がつゆ型の気圧配置の下でスタートした。北の軽風でのスピンスターであったが、間もなく風は落ち、各艇微風と濃霧に悩まされ、全般に苦しいレースで31艇がリタイアしている。

ファーストフィニッシュは、3年連続の“BIG APPLE”で所要時間は30h07m40s、微風下のレースにもかかわらず総合1位となり完全優勝に輝いた。2番手は“VIND-7”。

総合2位は“EPICUREAN III”，同3位は“PARAPHRENIANVI”と共にクラスIVの艇であった。

21回で特筆すべきことは、鳥羽市をはじめ地元の全面的なバックアップの下、ブラジル丸前の広場での前夜祭に地元の関係各位150名という多数の方々も参加頂き盛大に催された。国鉄主要駅でのポスター掲示子どもたちのヨット体験乗船等の親睦行事もあり、地元と結びついた鳥羽パールレースとして面目を一新した。

第22回 (1981年 昭和56年)

第22回は7月24日10:00に、参加艇117艇、参加人員771名にてヨセマル灯浮標のスタートラインをクロスした。この年は気象庁の梅雨明け宣言が平年より7日も早く行われたにもかかわらず、レース当日は夏の気圧配置がオホーツク海高気圧の南下により崩れ、レース全般にわたり霧の中での上りの走り比べとなった。例年の南の風はなく特に御前崎からは真上りのコースとなり、夜は大変寒くカッパを防寒着として頑張るレースでもあった。レースコースは視界が大変悪く、またコースが真上りであったためか沖出しコースを取る艇は皆無であり、大多数の艇が中間コースを取ったようである。ファーストフォームは大島沖で微風の中をタッキングマッチをした“TOGOVII” “KAZU” “VIND 7” “摩利支天”の中から“摩利支天”が抜け出し見事に初陣を飾った。総合優勝は先行艇有利な条件の中をQトナー“RODEM V”がすばらしい走りで着順37着、総合優勝を手中に収めた。2～5位はすべてクラスIIの大型艇となったことから、

参加艇の中で最も小型のクラスの優勝は特筆にあたいする。なお、レース前日の恒例となった体験乗艇も125名の参加があり、地元の子どもたちとの楽しい交歓がもたれ、また、子どもたちの楽しい作文が本部にも寄せられた。

第23回 (1982年 昭和57年)

第23回は7月23日10:00、参加艇105艇が東南東8~10ノットの風の中スタートラインをクロスし、スターボードで大山へ向かうグループとポートにて沖に出るグループに分れた。この年もレース期間中は夏の王配置とはまったく異なり、梅雨前線が本州南岸に広く横たわっている梅雨の中でのレースとなった。レースは全航程がクローズホールドとなりスピンの見ることはまったくないレースとなった。ファーストフォームは得意のクローズの走りの中で“VIND-7”が2着の“ミストレスハナ”に1時間30分の大差をつけ、所要時間33h11m16sにてフィニッシュした。しかしながら優勝は参加105艇中47艇を占めるハーフトナー軍団：クラスVより“EMIRY-III”が手中にした。2位はクラスIV“CARINÖ VI”，3位にはQトン“マンボーV”という結果であった。“EMIRYIII”はこ

第24回 (1983年 昭和58年)

第24回は7月29日11:00に97艇の参加によりスタートがきられた。しかし、24回を迎えた今回のレースではいくつかの問題点が表面化した。まず鳥羽においては地元の漁協連絡協議会より出されたレース開催反対声明であり、またフィニッシュサイ

ドでは油壺特別泊地の許可がわずかに5隻分しか得られず、東海・関西からの参加の方々に大変ご迷惑をおかけしたということである。幸い、地元漁協の問題も東海支部と地元関係者との努力で無事レースを行うことができた。

さてレースの方はスタート時は東北東の風2~3mの中、ポートのクローズ、この後、風は北一西一南と振れ、徐々に強まる風を各艇スピンで快走する。しかしこの風も夜半には落ち、ベタの中での石廊崎回航を迎える。この後朝方より吹き始めた南東~南の風が安定して吹き始め、各艇スピンランにてフィニッシュの形となった。今回は大型の新艇が目を引き、特にフリーズ51の“ZERO”とV&O45の“八洲”の2艇のファーストフォーム争いが注目されたが、結果はファーストフォームは“VIND-7”が23回に続き2年連続で手中に収めた。総合ではハーフトン勢が強く、1位“TRYANGLE II”，2位“RIVAGE”，3位“JAST V”と上位を独占した。

第25回 (1984年 昭和59年)

鳥羽レースも回を重ねこの年に25周年を迎え、前夜祭も25周年記念・パーティと銘打って、地元関係各位、東西のNORC会員も集い盛大に行われた。また地元関係団体より数々の記念品を頂いた。25周年記念表彰では、最多出場艇“飛車角(17回目)”；第1回参加者“さがみ”・飯島元次氏；“天城”・渡辺修治氏；“CHITA”・丹羽由昌氏等の表彰があった。

25回レースは、7月27日10:00、参加艇108艇が微風の中をスタート、やがて台風7号の接近に伴い、強風・波浪と闘うレースであった。28日9:00~夕刻にかけ北東の風が風速30~40ノットという大シケとなった。このため完走69艇、リタイア39艇(ディスマスト3)となった。第9

回の台風による全艇DNFを思いおこす、シビアなレースであった。

ファーストフィニッシュは、所要時間29h19m05sの“風見鶏”。総合1位は“ELECTORON”，同2位は“ST. APOLLONIA”，同3位は“TRYANGLE”であった。

第26回 (1985年 昭和60年)

第26回は7月26日10:00、参加艇100艇がスタートした。参加艇の減少は関東地方を襲った台風6号の影響で、シーボニアY. C. が甚大な被害を受けたためでもあった。

北西の微風に全艇スピンを上げてのスタートであったが、遠州灘にかかる台風7号の余波でうねりが入り、以後ほぼ全コースクローズホールドに終始するレース展開であった。

ファーストフィニッシュは、所要時間27h58m06sの“ZERO”，総合1位は“ZEROII”，同2位“SEE ADLERV”，同3位“VIND-7”であった。

この年はフィニッシュ後のウエルカムパーティが油壺フリート・諸磯フリートにより企画され、盛大に行われた。さらに、レース後に泊地の問題も大幅な改善が見られた。

第27回 (1986年 昭和61年)

第27回は大変エピソード豊かなレースとなった。まず石原会長が長年提案されていた神津島回航を取り入れ、従来の鳥羽パールレースは鳥羽スタート~神津島アンクロー小網代の180哩レースに変更された。また、この鳥羽パールレースは従来より外洋レースの登竜門としての性格



第26回鳥羽レースウエルカムパーティ



前夜祭にて、地元小学生より花束をもらう石原会長
(第27回)

上、一般のファミリーレース派の方々へクルーザーレーティングクラスを新たに設け、鳥羽一小網代150哩レースも併設された。第2のエピソードとしては東海支部の献身的なご尽力により地元漁協の方々の大変な御声援の中、特にスタート前には50隻の大漁旗を掲げた漁船の方々の見送りを受け、前夜祭でも鳥羽市長、観光協会会長より鳥羽市をあげてレースに協力応援するとのあたたかいお言葉をいただいた。

第3はフィニッシュ後のアフターパーティにおいて、三浦市長をはじめとする地元関係者のあたたかいご協力、また各企業からの援助もあいまって、大規模なパーティーおよび表彰式が行われた。

レースの方は、7月25日10:00、鳥羽パールレースらしい東の風1~2mという微風の中を124艇がスタートラインをクロスした。しかしながら太平洋高気圧に支配されたレース海域は、特に26日午後から27日午前中にかけての無風状態が続く中で、おそろしく長く暑いレース展開となった。神津島回航は“VIND-7”が26日08時50分、続いて“CONTESSAⅧ”と続いた。この2艇は式根島で西側に出るコースを引いたが、おりしもの風のダウンと逆潮にあい6時間程度のタイムロスとなり、ファーストフォーム艇“CARINŌ”に大幅に遅れをとった。また、全ての島の東側を走った“ELECTORON”“織姫”“ZEROⅡ”は大島の東側で約半日のデッドカームにあった。こんな中で総合第1位に輝いた“SACHI-3”は潮にうまく艇を乗せ



ウェルカムレースで、体験乗船(第29回)

大型艇の中で金的を射止めた。クルーザークラスでは“酒雪(旧ビンド)”が唯一のフィニッシュ艇となった。“酒雪”は風を求め新島南端のラインまで南下し風を拾い潮を利用してのフィニッシュであった。実にリタイア艇は参加124艇中109艇にのぼった。「風よ吹け」の年であった。

第28回(1987年 昭和62年)

第28回は、IORクラスで従来の鳥羽一小網代(150哩)をBコースとし、鳥羽一神津島一小網代(180哩)がAコースとされた。レース直前台風7号が接近し、紀伊半島上陸のおそれもあり、参加艇が減少した。

7月31日11:00、台風一過の晴天のもと北西の風をうけ全艇華やかなスピンスタート。漁船群の見送りや打ち上げ花火がレースムードを一層盛り上げた。やがてAコース・Bコースにフリートは分かれ、第1日は各艇スピンドで快走、Aコースでは神津回航時間により、潮と風の条件が異なり、この神津回航で“HORIZONV”が大逆転のチャンスを掴んだ。

Aコースのファーストフィニッシュは、所要時間26h29m09sの“ZERO”，総合1位は“HORIZONV”，同2位は“CROW”，同3位は“BASIC”であった。Bコースのファーストフィニッシュは所要時間22h31m42sの“SEE ADLERV”，総合1位は“ANGLERⅢ”，同2位は“DEKUBRIGHTⅢ”，同3位は“SEE ADLERV”であった。

第29回(1988年 昭和63年)

翌年に30周年をひかえ、その前景気といった盛り上がりで、最大の参加艇数128、最大の参加人員960、初めてのゼネラルリコール、信号艇(42ft.“潮鵬”木村オーナー)の設置、フェリー“渥美丸”内での前夜祭パーティと最大・最高・最初づくめで、ギネスブック物の第29回であった。

いつまでも梅雨が終わらない毎日だったが、7月22日スタートの朝には待望の青空が見えた。12:00、南の風5m、全艇からスタート信号が確認できるよう前方500mに信号艇“潮鵬”が設置された。しかし、や上有利のラインとなったため、本部船付近にレース艇が殺到し、30艇以上がフライングして、ゼネリコとなる。12:30に再スタート(今度は5艇ほどのフライング)。青空がのぞいたのはスタートまでで、気温も低く、クローズホールドに終始、ビールも氷も一向になくならない鳥羽レースらしからぬ天候であった。

Aコース(神津回り180哩)では、ファーストフィニッシュは所要時間29h51m55sの“CARINŌ”で総合1位・クラス1位の完全優勝、2番手は2m51sの僅差で惜しくも長蛇を逸した“CONTESSAⅧ”(クラスI~II3位・総合4位)で、総合2位は“FIDERA”(クラスV・VI1位)、同3位は“SIESTA”(クラスI・II2位)であった。

Bコース(鳥羽一小網代・150哩)では、ファーストフィニッシュは所要時間26h57m24sの“SEE ADLERV”(総合3位)で、2番手はナント24s差の“織姫”(総合2位)で、総合1位は“SUPER LUCY”であった。

CRクラスでは、“BYE-BYE”が1位、“BLAZER”が2位、“FRENCH KISS”が3位となった。

〈編・近藤禎之〉

鳥羽パールレース記録(第1回～第29回)



●'74年第15回スタート(121艇参加)

レース 回数 年度	レースの概要 参加艇数 人数: コース: スタート 日時: 委員長名	ファースト ホーム 総合 成績	○艇名: <所要時間>; (Sail No./艇種)・オーナー名 ①②③...総合順位; 艇名: (Sail No./艇種)・オーナー名	クラス別 クラス	①②③...クラス順位; 艇名: (Sail No./艇種) オーナー名	記録 1
第 (1 昭和 和1 359 年6)0 年	参加艇数 4艇 参加人数25名 コース 横浜→鳥羽 (180哩) スタート 8月 5日12:00 帆走委員長 土井悦	ファースト ホーム 総合 成績	○SAGAMI II <91h20m>(164/渡辺- 28) 飯島元次 ①CHITA (201/ 横山-21)チタグ ループ ②SAGAMI II (同上) ③HAKUO II (149/5-C クラス) 中央大学	A B クラス 別 成 績	①SAGAMI II (同左) ②HAKUO II (同左) ①CHITA (同左)	
第 (2 昭和 和1 369 年6)1 年	参加艇数19艇 参加人数 不明 コース 鳥羽→横浜 スタート 7月28日11:00 帆走委員長 土井悦	ファースト ホーム 総合 成績	○HAKUO II <49h52m20s>(149/5 -Cクラス) 中央大学 ①DONGAME N (165/ 渡辺-22) 渡辺修治 ②CHITA (201/ 横山-21)チタグ ループ ③BALLERINA(169/渡辺-22)C.B. CHRISTIANSON	A B クラス 別 成 績	①SAGAMI II (164/渡辺-28)飯島元次 ②BENKEI II (186/横山-28)河内二郎 ③HAKUO II (同左) ①DONGAME N (同左) ②CHITA (同左) ③BALLERINA(同左)	
第 (3 昭和 和1 379 年6)2 年	参加艇数32艇 参加人数 不明 コース 鳥羽→横浜 スタート 7月28日13:00 帆走委員長 渡辺修治	ファースト ホーム 総合 成績	○BALLERINA<29h41m53s>(169/ 渡辺-22)C.B. CHRISTIANSON ①BALLERINA(同上) ②HAYATORI (312/ 横山-24)はや とりグループ ③KIYOSHI (165/渡辺-22)福留清 彦	A B クラス 別 成 績	①HAYATORI (同左) ②DAMO I (187/横山-24)守谷勝吉 ③MINERVA II (40/横山-26)貴伝名一良 ①BALLERINA(同左) ②KIYOSHI (同左) ③SALMON I (173/渡辺-22)植田一信	
第 (4 昭和 和1 389 年6)3 年	参加艇数24艇 参加人数 不明 コース 鳥羽→城ヶ島 (150哩) スタート 7月26日12:00 帆走委員長 竹下政彦	ファースト ホーム 総合 成績	○竜王丸<33h12m47s>(305/渡辺 -31)陳秀雄 ①竜王丸 (同上) ②EAGLE(196/小田-26)立教大学 ③SIRENA(179/ 横山-24)大儀見 薫	A B クラス 別 成 績	①竜王丸 (同左) ②EAGLE (同左) ③SIRENA (同左) ①KELONIA(321/横山-20)西村真 ②MAYA II (168/ 横山-23)市川元造 ③QUERIDA(210/渡辺-21)浅見和也	
第 (5 昭和 和1 399 年6)4 年	参加艇数19艇 参加人数 不明 コース 鳥羽→神津島→ 城ヶ島 (180哩) スタート 7月24日12:00 帆走委員長 清水栄太郎	ファースト ホーム 総合 成績	○KAY-7 <36h16m00s>(323/小田 -37)栗林定友 ①NOBCHAN(302/横山-26)安岡信 一 ②SIRENA(179/ 横山-24)大儀見 薫 ③KAY-7 (同上)	A B クラス 別 成 績	①NOBUCHAN (同左) ②SIRENA (同左) ③KAY-7(同左) ①DONGAME VII (315/ 渡辺-24.5)渡辺修治 ②KINPACHI (189/ 渡辺-22)森輝夫 ③飛車角(346/ 渡辺-24.5) 名和幸夫	
第 (6 昭和 和1 409 年6)5 年	参加艇数15艇 参加人数 不明 コース 鳥羽→城ヶ島 (150哩) スタート 7月23日13:00 帆走委員長 安岡信一		全艇RET. DNF			
第 (7 昭和 和1 419 年6)6 年	参加艇数17艇 参加人数81名 コース 鳥羽→城ヶ島 スタート 7月29日10:00 帆走委員長 吉田義明	ファースト ホーム 総合 成績	○STORMVOGEL<30h52m07s> (700/VEN DE-73)P.LINDERBERG ①MOSSA III (366/ 渡辺-24.5)守 谷克己 ②亜光(318/ 横山-24)山崎達光 ③SIRENA(179/ 横山-24)大儀見 薫	I II III IV V クラス 別 成 績	①STORMVOGEL (同左) ①ANNY(372/ 渡辺-43)三橋美智也 ②MIGRATOR(338/ 横山-40)M.R. BERKELY ①竜王丸(305/ 渡辺-31)陳秀雄 ①MOSSA III (同左) ②亜光 (同左) ③SIRENA (同左) ①QUERIDA(210/渡辺-21)浅見和也	

記録2	レース回数 年 度	レースの概要 参加艇数 人数;コース;スタート日時;委員長名	ファースト ホーム 総合成績	〇艇名;<所要時間>;(Sail No./艇種)・オーナー名 ①②③…総合順位;艇名;(Sail No./艇種)・オーナー名	クラス別 クラス	①②③…クラス順位;艇名;(Sail No./艇種) オーナー名
	第8 (昭和42年6月7日)	参加艇数22艇 参加人数 129名 コース 鳥羽→城ヶ島 スタート 7月28日11:00 帆走委員長 守屋克己	ファースト ホーム 総合成績	〇MISS SUNBIRD<27h10m47s> (380/ 渡辺-43)山崎達光 ①MISS SUNBIRD (同上) ②明日香(608/ 渡辺-24.5)加藤 栄美 ③SALMON II (199/ 渡辺-32)富永 弘	II III IV V	①MISS SUNBIRD (同左) ①SALMON II (同左) ②月光 II (190/渡辺-30)清水栄太郎 ①明日香 (同左) 榊原嘉男 ②EPICURIAN (225/戸田-28) ③SIRENA (179/ 横山-24)大儀見薫 ①KELONIA (321/ 横山-20)西村真
	第9 (昭和43年6月8日)	参加艇数26艇 参加人数 153名 コース 鳥羽→城ヶ島 スタート 7月26日11:00 帆走委員長 山崎達光		全艇RET.DNF		
	第10 (昭和44年6月9日)	参加艇数28艇 参加人数 不明 コース 鳥羽→城ヶ島 スタート 7月25日11:00 実行委員長 福吉信雄 帆走委員長 福吉信雄	ファースト ホーム 総合成績	〇MISS SUNBIRD <35h35m35s> (380/ 渡辺-43)山崎達光 ①VEGA III (650/BW-24) 宮沢英夫 ②VELA (641/BW-21)武田陽信 ③ドンドロ(73/ 渡辺-24.5) 前 田豊一	II III IV V	①CONTESSA II (188/ 渡辺-36)石原慎太郎 ②MISS SUNBIRD (同左) ①RED SHARK (616/渡辺-31)関根久 ②天城(615/ 渡辺-33)渡辺修治 ①VEGA III (同左) ②ドンドロ (同左) ③明日香 (608/ 渡辺-24.5) 加藤栄美 ④ JOKER (716/KQ-23)玉倉輝彦 ①VELA (同左)
	第11 (昭和45年7月0日)	参加艇数45艇 参加人数 263名 コース 鳥羽→城ヶ島 スタート 7月24日11:00 帆走委員長 竹下政彦	ファースト ホーム 総合成績	〇竜王 <40h11m10s>(600/S&Sワ ントン) 陳秀雄 ①竜王 (同上) ②VAGO(640/ 武市-36)武田陽信 ③KAY-7(667/小田-45)栗林定友 ①グランパス(1016/BW-21)井藤 猛 ②そよかぜ(644/BW-21)倉本昌治 ③VEGA III (650/BW-24) 宮沢英夫	I II III IV V	①KAY-7 (同左) ①VAGO (同左) ②CONTESSA II (188/ 渡辺-36)石原慎太郎 ③MINERVA III (507/ 横山-36)貴伝名一良 ①竜王 (同左) ②波勝 (678/SK-31)加藤鶴喜知 ③RED SHARK (616/渡辺-31)関根久 ①VEGA III (同左) ②アオレレN (677/MD-30) 向井七男也 ①グランパス (同左) ②そよかぜ (同左) ③応竜(350/ 横山-22)吉谷竜一
	第12 (昭和46年7月1日)	参加艇数62艇 参加人数 368名 コース 鳥羽→城ヶ島 スタート 7月30日10:00 帆走委員長 名和幸夫	ファースト ホーム 総合成績	〇MISS SUNBIRD<46h22m50s> (380/渡辺-43)山崎達光 ①VEGA(1150/SK-31)宮森和美 ②CONTESSA II (188/ 渡辺-36) 石原慎太郎 ③MISS SUNBIRD (同上) ①さら文(1084/BW-21)山口正 ②MONKYSHINE(1035/BW-21) 大獄宣夫 ③AMIGO(1097/BW-24)川口恒司	II III IV V	①CONTESSA II (同左) ②MISS SUNBIRD (同左) ③ALTEMIS(523/Carter-37.5)合田督 ①VEGA (同左) ②雲仙(622/ 渡辺-33)友田邦治 ③RED SHARK (616/ 渡辺-31)関根久 ④桃李(1092/渡辺-31)成溪大学 ①SPRING(1060/戸田-24)鈴木重和 ①さら文 (同左) ②MONKYSHINE (同左) ③AMIGO(同左) ④HOLIDAY(1037/T&M-24)根本豊
	第13 (昭和47年7月2日)	参加艇数68艇 参加人数 409名 コース 鳥羽→城ヶ島 スタート 7月28日10:00 帆走委員長 角田博	ファースト ホーム 総合成績 (TORI I V VI VII)	〇SUNBIRD II <27h52m36s>(1111 /S&Sワントン)山崎達光 ①RENA(1180/合気道-30)滝進太 郎 ②CRAZY BLUE(1184/BW-33)中台 光雄 ③THOROUGHbred(1176/合気道-3 0)伊藤正 ①STAYER II (1115/SK-25)吉田修 ②SIRENA(179/ 横山-24)大儀見 薫 ③CHA-CHA III (1138/BW-24)伊沢 利雄	I II III IV V VI VII	①SUNBIRD II (同左) ②CONTESSA II (188/ 渡辺-36)石原慎太郎 ③旭 II (1100/S&Sワントン)小杉行雄 ④都鳥(600/S&Sワントン)岡崎弘 ①CRAZY BLUE (同左) ②桃李(1092/渡辺-31)成溪大学 ③INDEPENDENCE(1088/戸田-33)平松栄一 ①RENA (同左) ②THOROUGHbred (同左) ③CIMA II (1045/Cal-28)長谷川喜一郎 ①BATEAU IVRE(1217/ECM)齊藤重孝 ①STAYER II (同左) ②SIRENA (同左) ③CHA-CHA III (同左) ④SIRENE(1116/REMY) 松本孝
			ファースト ホーム 総合成績 (ROD C)	〇RODEM III <29h10m12s>(1228/ BW-33)戸田浩 ①たけし(1256/OCE-22) 西脇正 博 ②MERCURE(1219/OCE-22)大矢隆 ③BETTA (1084/BW-21)小俣明	I II III IV V	①JOKER II (1048/SK-31)藤井浩 ②RODEM III (同左) ①陽焰(1245/村本-30)川久保史朗 ①たけし (同左) ②MERCURE(同左) ③BETTA (同左) ④BARACUDA(1261/VEN DE-22)川本恵一

レース 回数 年度	レースの概要 参加艇数 :人数:コース:スタート 日時:委員長名	ファースト ホーム 総合 成績	〇艇名:<所要時間>;(Sail No./艇種)・オーナー名 ①②③…総合順位:艇名:(Sail No./艇種)・オーナー名	クラス別 クラス	①②③…クラス順位:艇名:(Sail No./艇種) オーナー名	記録 3
第 (14 昭和 和1 489 年)7 3 年	参加艇数97艇 参加人数 589名 コース 鳥羽→小網代 スタート 8月 3日10:00 帆走委員長 榊原伊三	ファースト ホーム 総合 成績 (IOR) I V (75艇)	〇VAGO II <21h03m28s>(1122/武 市-42)武田陽信 ①TOSHI III (1300/BW-33)窪山善 右衛門 ②JUNE BRIDE II (1071/バイオニ ア-10)鈴木礼三 ③RENA(640/武市-36)滝進太郎	クラ ス 別 成 績 I II III IV V	①VAGO II (同左) ①RENA (同左) ②FOLLOW THE SUN(1280/S&S-38)須藤敬次郎 ③SUN BIRD II (1111/S&Sワントン)山崎達光 ④旭 II (1100/S&Sワントン)小杉行雄 ①TOSHI III (同左) ②JUNE BRIDE II (同左) ③CRAZY BLUE(1184/BW-33)中台光雄 ④PLUM ERIA III (1257/戸田-32)小野邦明 ⑤RODEM III (1228/BW-33)戸田浩 ⑥月光 III (1000/SK-31) 清水栄太郎 ①さら文(1200/VEN DE-31)山口正一 ②竜飛 II (1221/S&S-30)岩瀬弘一 ③CIMA II (1045/Cal-28)長谷川喜一郎 ④波勝 III (1330/SK-30)加藤鶴喜知	
		(IOR) VI VII	①TRACER(1314/OCE-25) 三宅智 久 ②湊(1377/テキーラ23) 金坂鎮 道 ③CHA-CHA(1315/林-24)後藤義 国	VI VII	①TRACER (同左) ②湊 (同左) ③CHA-CHA (同左) ④MAY FLY II (1328/OCE-25)小林浩治 ⑤たけし(1256/OCE-22)西脇正博 ⑥L'ECUMEUR(1337/ECM)爪生昭一	
		(RORC) ファースト ホーム	〇熊野 II <22h57m04s> (1186/ バイオニア-10)大石高	(Sクラス) ファースト ホーム	〇LOTUS <23h58m10s> (355/横山-36)金原良一	
		総合 成績 (RORC) (14艇)	①熊野 II (同上) ②JOKER II (1048/SK-31)藤井浩 ③FLOG III (1007/MD-30)真田恒男	総合 成績 (SIMP LE) (8艇)	①BEAGLE III (1181/KQ-24.5)矢島勝治 ②TSIGANE II (1298/SK-24.7)橋田隆夫 ③FUJIKO III (1378/KQ-24.5)寺崎健作 ④SHERAZADE(1171/FB-III)東尚吾 ⑤BUDDY(1415/MD-30)大高一夫 ⑥甲竜 III (1203/FB-III)地道登志浩	
第 (15 昭和 和1 499 年)7 4 年	参加艇数 121艇 参加人数 630名 コース 鳥羽→小網代 スタート クラス I~V 8月 2日10:00 クラス VI・VII 10:30 帆走委員長 水上 健	ファースト ホーム 総合 成績 (IOR) I II III IV V VI VII	〇CONTESSA VI <37h20m03s>(1477/ ERC-46)石原慎太郎 ①TACHYON(1311/MAL-1/2)高村 孝 ②ここ一番(1584/OCE-25)西垣 洋 ③赤城(1546/C&C-24)小林修 ①TACHYON(同上) ②PLUMERIA III (1257/戸田-32)小 野邦明 ③FUJI II (1207/S&S-38)藤本達 雄 ①ここ一番 (同上) ②赤城 (同上) ③REVE D' ARMUR(1399/REV) JEAN PIERRE LE FIOCH ④あすなろ N (1504/BW-25)武村 洋一	クラ ス 別 成 績 I II III IV V VI VII	①VIND FEMPE-DEL(1500/ERC-39) 小林義彦 ②KAY-7(667/小田-4.5)栗林友定 ①FUJI II (同左) ②旭 II (1100/S&Sワントン)小林行雄 ③都鳥(600/S&Sワントン)岡崎弘 ①PLUMERIA III (同左) ②高麗(1254/SK-31)方栄世 ③DABOHAZE III (1234/バイオニア-10)土肥由志 ④天城 II (1383/渡辺-35)渡辺修司 ⑤MARTHA(1376/BW-33)平田克己 ①TACHYON(同左) ②NIMBUS(1400/S&S-30)谷善樹 ③MONROE(1473/渡辺-8.55)小林康紀 ④せらび II (1350/S&S-30)秋田直哉 ⑤妙義 III (1296/S&S-29)八木進 ⑥OKERA III (1525/自作29)齊藤重夫 ①ここ一番 (同左) ②赤城 (同左) ③REVE D' ARMOR (同左) ④あすなろ N (同左) ⑤ORIENTAL WIND (1542/OCE-25)T高城正義 ⑥TRIDENT (1588/REV)高須建治	
		(Sクラス) ファースト ホーム	〇DAPHNE III <47h51m07s>(1532/N -320)前田泰明			
		総合 成績 (Sクラス)	①うみつばめ(1599/OCE-22)大 宅弘泰 ②DICK ARPAN(1491/戸田-22)望 月誠 ③MERCURE(1219/OCE-22)大矢隆 ④NAPOLEON II (1390/SP-25)鈴 木幹夫			
第 (16 昭和 和1 509 年)7 5 年	参加艇数 106艇 参加人数 621名 コース 鳥羽→小網代 スタート 8月 8日10:00 帆走委員長 渡辺修治	ファースト ホーム 総合 成績	〇CONTESSA VI <24h37m18s>(1477/ ERC-46)石原慎太郎 ①龍飛 II (1221/S&S-30)岩瀬弘 一 ②JIN VI (1624/PSR)上原一夫 ③MILER SPECIAL(1730/MW-32) 馬場匡	クラ ス 別 成 績 I II III IV V VI	①CONTESSA VI (同左) ②RYU O (1687/GAMB-35)陳秀雄 ③KAY-7(667/小田-44)栗林友定 ①MAUPTI(1465/N-320)岩田慎夫 ②TILDE(1555 /N-320)J. JANSSEN ③CYGNUS II (1521/BW-33) 島田和夫 ④MARTHA(1376/BW-33)平田克己 ①龍飛 II (同左) ②JIN VI (同左) ③MILER SPECIAL(同左) ④CRAZY BLUE-C ⑤SEA-STY ⑥GUERILLA ①美鳥(1606/OCE-22)小森昭裕 ②MERCURE II (1634/OCE-25)大矢隆 ③CHOU-CHOU(1659/N -260)吉川誠一 ④QUARTO ⑤SIMPLON III ⑥ORIENTAL WIND	

記録 4	レース 回数 年度	レースの概要 参加艇数 ; 人数; コース; スター ト日時; 委員長名	ファースト ホーム 総合 成績	〇艇名; <所要時間>; (Sail No./艇種)・オーナー名 ①②③...総合順位; 艇名;(Sail No./艇種)・オーナー名	クラス別 クラス	①②③...クラス順位; 艇名; (Sail No./艇種) オーナー名
					N	①AKUAKU II (657/T&M-25)坂崎静馬 ②雷電 (1044/SP-24)柏木文勝 ③PANDINA II (1693/サムライ)八木正生
	第 (17 昭和 和1 519 年7)6 年	参加艇数 104艇 参加人数 606名 コース 鳥羽→小網代 スタート 7月30日10:00 帆走委員長 都築勝利	ファースト ホーム 総合 成績 (I O R)	〇SUN BIRD GO<17h59m10s>(1710 /S&S-545)山崎達光 ①SURUGA II (1922/S&S-38) 橋本 健誌 ②VIND FEMPE-DEL (1500/ERC- 39)小林義彦 ③MAUPITI (1465/N-320)岩田慎 夫	ク ラ ス 別 成 績 I V N V VI N	①SURUGA II (同左) ②VIND FEMPE-DEL (同左) ③CONTESSA VI (1477/ERC-46)石原慎太郎 ④MAUPITI (同左) ②NARUMI III (1840/DOU-33) 伊藤竜二 ③VEGA V (1850/DOU-33) 宮沢英男 ④PLUMERIA III ①陽焰 II (1814/GS-30)川久保史郎 ②SERABI III (1910/DOU-30) 秋田直哉 ③CRAZY BLUE-D (1690/BW-30)武市俊 ④ALPHA II ⑤RANGER TOO ⑥八丈 III ①翔雲(1878/N-240)正井良和 ②PASSAT(1855/ F-727)島山睦郎 ③ESMERALDA(1752/ECM) 植 松真 ④ORIENTAL WIND ⑤KO-TERU TERU ⑥ CRAZY BLUE-E ①LE GOELND XII (1895/NAK-30)浜田実 うみ つばめ VI (1835/OCE-25)大宅弘泰 ③ADAD (1515/CHN-30) 関幸 ④CRANE II ⑤雷電
	第 (18 昭和 和1 529 年7)7 年	参加艇数 121艇 参加人数 748名 コース 鳥羽→小網代 スタート 7月29日10:00 帆走委員長 富川則之	ファースト ホーム 総合 成績	〇美濃<30h51m07s>(2080/F110) 箭田正輝 ①AGUA AZUL (2134/HOL-25)木村 勝正 ②美濃 (同上) ③RED SHARK II (1816/DOU-30) 関根久	ク ラ ス 別 成 績 I II III N V VI N	①CONTESSA VI (1477/ERC-46)石原慎太郎 ①美濃(同左) ②CHIHIO V (2035/DOU-37) 大石洋一 ③麻規 III (1827/YAM-36)小池久雄 ④ILLUSION V ①CRANE III (2074/YAM-33)佐久間義徳 ②MAUP ITI (1465/N-320) 岩田慎夫 ③JUST III (1981/ YAM-33) 堀田和正 ④竜飛 III ⑤PLUMERIA III ⑥雲柱 ⑦青海波 ①RED SHARK II (同左) ②HIPPO(1960/GS-30) 殿井宏志 ③BENGAL III (1919/NAK-30) 吉田晋 ④THIRTY III ⑤ODIN II ⑥青雲 ⑦BARRACUDA III ⑧CHICO ⑨慎記郎 ⑩桜 I ①AGUA AZUL(同左) ②MISTY(2018/N-240) 辰 己豊 ③DATE LINE(1927/PIAS-24) 松井正安 ④LOTUS Jr. ⑤HOLIDAY TOO TOO ⑥BOREAS II ①サイキ II (1708/VEN DE-30)壁谷繁雄 ②雷電 (1044/SP-24)柏木文勝 ③AKUAKU II (657/BW- 24)坂崎静馬 ④BLUDUCKS
	第 (19 昭和 和1 539 年7)8 年	参加艇数 111艇 IOR 100艇 Nクラス11艇 参加人数 695名 コース 鳥羽→小網代 スタート 7月22日10:00 帆走委員長 加藤蔵男	ファースト ホーム 総合 成績 (I O R)	〇BIG APPLE<25h47m35s>(2299/ HOL-44) 松田栄夫 ①PASSAT(2150/GS-25)島山睦郎 ②BYE-BYE I (2230/高井-33)小 川尚 ③魁 II (2028/DOU-30) 入月一夫	ク ラ ス 別 成 績 I II III N V VI N	①BIG APPLE (同左) ①NOMI III (2235/FARR-110)箭田正輝 ②CARRERA (2210/HOL-40)渡辺行彦 ③BB III (2125/武市 -36)沢野裕治 ①TOSHI-I V (1720/DOU-36) 窪山善右衛門 ②桃太郎(2110/YAM-36)岡山弘 ③VIND FEMPE-DEL(1500/ERC-39)小林義彦 ①BYE-BYE I (同左) ②慎記郎(2220/HOL-33) 蝶野春太郎 ③銀河 V (2228/NAK-33A)南良治 ④SINDBAD II ⑤SEE ADLER III ⑥EPICUREAN III ⑦SEA STY ①魁 II (同左) ②CHUBURINKO V (2279/DOU-30) 菅原広 ③GERONIMO(2125/GER-23) 小野正基 ④陽焰 II ⑤LA VIEIRAS II ⑥RED SHARK II ⑦以穂 ①PASSAT (同左) ②風小僧(1934/DOU-26) 辻 村清晴 ③PASSAT FAMILY(1855/FAR-727) 島 山睦郎 ④SHOUN TOO ⑤IVY-2 ①PUFF III (2250/NAK-33)浅井資博 ②MORE-JOY (2196/HOL-30) 石田公成 ③DULCINEA(2277 /HOL-25)鈴木信秋 ④RED FORT II
	第 (20 昭和 和1 549 年7)9 年	参加艇数 125艇 参加人数 747名 コース 鳥羽→小網代 スタート 7月28日10:00 鳥羽レース準備委員長 都築勝利 帆走委員長 周東英卿	ファースト ホーム 総合 成績	〇BIG APPLE<22h09m30s>(2299/ HOL-44) 松田栄夫 ①TACHYON(1311/G.MAL-1/2) 高 村孝 ②BUN BUN(2160/WHIT-25) 日江 井俊二 ③IVY-2(2272/F-727) 加藤俊二	ク ラ ス 別 成 績 I III N	①BIG APPLE(同左) ①ROCINANTE(2306/DOU-42)大ロ一英 ①光(1720/DOU-36)砂田信一 ②SURUGA II (1922 /S&S-38)橋本健誌 ③VIND FEMPE-DEL(1500/ ERC-39)小林義彦 ④MARGE V ①ITSUKI (2263/YAM-33) 梅原功吉 ②JUNE BRIDE III (2175/HOL-33)鈴木禮三 ③NACHI VI (2033/YAM-33)二村昭治 ④海猫 ⑤SEE ADLER III ⑥EPICUREAN III ⑦ST. APOLONIA V ⑧銀河 V

レース 回数 年 度	レースの概要 参加艇数 ：人数；コース；スタート 日時；委員長名	ファースト ホーム 総 合 成 績	○艇名；＜所要時間＞；(Sail No./艇種)・オーナー名 ①②③…総合順位；艇名；(Sail No./艇種)・オーナー名	クラス別 ク ラ ス	①②③…クラス順位；艇名；(Sail No./艇種) オーナー名	記 録 5
				V	①TACHYON(同左) ②SPIRT OF BARON(2121/DOU-38)塩川孝二 ③富羊(2429/NIC-30)河合公 ④BLACK ARROW V ⑤長良 ⑥MORE-JOY ⑦SEA TIGER ⑧CHINAMI ⑨SUPER LUCIE ⑩COUNTRY-BUM	
				VI	①BUN BUN(同左) ②IVY-2(同左) ③NORTH WIND(2178/歌田-26)並木茂士 ④日向葵 ⑤RAINBOW V	
第 (21 昭和 和1 559 年8)0 年	参加艇数 117艇 参加人数 769名 コース 鳥羽→小網代 スタート 7月25日10:00 鳥羽レース準備委員長 都築勝利 帆走委員長 鎌田 稔	ファースト ホーム 総 合 成 績	○BIG APPLE<30h07m40s>(2299/ HOL-44) 松田英夫 ①BIG APPLE(同上) ②EPICUREAN Ⅲ(2255/DOU-33) 榊原嘉男 ③PARAPHRENIA Ⅵ(2668/DOU-34)) 荻須文一	ク ラ ス 別 成 績	I ①BIG APPLE(同左) ②VIND-7(2558/DOU-43) 小林義彦 Ⅱ ①GEKKO Ⅵ(2400/木原-39)並木茂士 ②TOGO Ⅵ(2333/DOU-42)山田東吾 Ⅲ ①MARGE(2455/DUB-37)柴田邦敏 ②INDIGO(272 2/FRE-36) 鶴田直樹 ③NARUMI V(2382/DOU- 37) 伊藤竜三 ④RYUO Ⅳ ①EPICUREAN Ⅲ(同左) ②PARAPHRENIA Ⅵ (同左) ③BEETLE(2230/YAM-33)清水太一 ④BYE BYE-I ⑤MORANG BONG ⑥CRANE Ⅲ ⑦SEA HEIL Ⅵ Ⅴ ①KARASU(2600/高井-30)斜森保雄 ②G020 (25 97/日産-30)大谷達雄 ③DELPHINA(2371/DOU -30)田中一美 ④MERLUZA V ⑤MANBOW Ⅵ ⑥G021 ⑦CHUBURINKO V ⑧SAMOA Ⅲ ⑨GREAT PEOPLE Ⅵ ①翻車魚 N(1936/F-727) 齊藤晃 ②PEGASUS(22 19/ 高井-26)大岡勝弥 ③RAINBOW(2305/ 木 原-26)酒井俊行	
第 (22 昭和 和1 569 年8)1 年	参加艇数 117艇 参加人数 771名 コース 鳥羽→小網代 スタート 7月24日10:00 実行委員長 小林義彦 帆走委員長 周東英卿	ファースト ホーム 総 合 成 績	○摩利支天<29h37m32s>(2872/ 高井-44)武田勝彦 ①RODEM V(2260/武市-26)戸田 浩 ②KAZU(2388/DOU-43) 有田一郎 ③TOGO Ⅵ(2333/HOL-41) 山田 東吾	ク ラ ス 別 成 績	I ①摩利支天(同左) Ⅱ ①KAZU(同左) ②TOGO Ⅵ(同左) ③VIND 7 (2558/DOU-43) 小林義彦 Ⅲ ①ARGO NAUT(2929/ 高井3/4)山田元久 ②KIKI (2817/HOL-37) 古屋進 ③ITSUKI Ⅱ(2723/木 原-38)梅原功吉 ④CARINŌ Ⅵ ⑤銀河Ⅵ Ⅳ ①以穂(2288/FAR-920)中西享之 ②SEA HEIL Ⅵ(2620/DOU-34) 岡田興一 ③TOP LINER(28 53/TOP LINER) 菅原留意 ④白鯨 Ⅲ ⑤風 小僧東京 ⑥海猫 ⑦BLUE NOTE ⑧竜飛 Ⅲ Ⅴ ①KARASU(2600/高井-30)斜森保雄 ②ABRACADA BRA(2952/J-24)磯前斗志夫 ③駿河 Ⅲ (2922/GIR-30) 橋本健 ④RIVAGE ⑤桜花 ⑥GREAT PEOPLE ⑦一寸法師 ⑧BORN FREE ⑨KELONIA ⑩TORNADO Ⅱ Ⅵ ①RODEM V(同左) ②SAVAGE(2295/HOL-25) 中村寛 ③PINK PANTHER Ⅲ(2406/YAM-24RC) 加藤民夫 ④PASSAT	
第 (23 昭和 和1 579 年8)2 年	参加艇数 105艇 参加人数 667名 コース 鳥羽→小網代 スタート 7月23日10:00 実行委員長 市川 勇 帆走委員長 渡辺修治	ファースト ホーム 総 合 成 績	○VIND-7<33h11m16s>(2558/DOU -43)小林義彦 ①EMILY Ⅲ(3001/YOK-31) 田沼 英明 ②CARINŌ Ⅵ(2211/高井-34) 古 川浩二 ③翻車魚 V(3015/NAK-25) 齊藤 晃		I ①VIND-7(同左) Ⅱ ①MISTRESS HANA(3115/DOU-38)清水太一 ②CARRERA(2210/HOL-40)渡辺行彦 Ⅲ ①CARINŌ Ⅵ(同左) ②SUMMER BOY(3000/高井 -35)辰井栄一郎 ③EPICUREAN Ⅲ(2255/DOU- 33)榊原嘉男 ④MARGE Ⅳ ①桃太郎(3121/NAK-34)岡山弘 ②BLUE NOTE(30 50/ 伊藤-34)小貫収一 ③SAKI Ⅲ(2800/HOL -3/4)多胡康敏 ④KAZA 7 ⑤DAMDE LION ⑥BORN FREE Ⅲ ⑦MARK ⑧FORTY Ⅴ ①EMILY Ⅲ(同左) ②KARASU(2600/高井-30) 斜森保雄 ③SPICA Ⅲ(2573/NAK-295)青木進 ④RANBLING ROSE ⑤DANCING QUEEN ⑥MARU ⑦RIVAGE ⑧INDEPENDENCE ⑨SUMMER KNOWS ⑩CORRENTE NERA ⑪L'ESPOIR ⑫MERZA V Ⅵ ①翻車魚 V(同左)	
第 (24 昭和 和1 589 年8)3 年	参加艇数97艇 参加人数 663名 コース 鳥羽→小網代 スタート 7月29日11:00 実行委員長 市川 勇 帆走委員長 平野美喜夫	ファースト ホーム 総 合 成 績	○VIND-7<30h17m35s>(2558/DOU -43)小林義彦 ①TRYANGLE Ⅱ(3187/NAK-31) 長 谷川隆男 ②RIVAGE(2899/NAK-31) 横山一 郎 ③JUST V(3203/横山-31)堀田和 正	ク ラ ス 別 成 績	I ①FUJI Ⅲ(2112/FRE-46)藤本達雄 Ⅱ ①SUPER SUNBIRD(3031/YAM-41)山崎達光 ②VI ND 7(同左) ③SELENE- Ⅲ(2962/FAR-34) 篠崎文則 Ⅲ ①CARINŌ Ⅵ(2211/高井-34)古川浩二 ②MARU TAMA MARU(2339/DOU-37)玉山聖三 ③WACKY Ⅲ(2976/YAM-39) 守石一博 Ⅳ ①MARK(2634/DOU-34) 河辺文士 ②BLUE NOTE(3050/ 伊藤-34)小貫収一 ③SEA LION Ⅲ(321 5/NAK-34) 西田隆太郎 ④MOMOYAMA ⑤PARA	

記録 6	レース 回数 年度	レースの概要 参加艇数 人数;コース;スタート 日時;委員長名	ファースト ホーム 総合 成績	〇艇名; <所要時間>; (Sail No./艇種)・オーナー名 ①②③...総合順位;艇名;(Sail No./艇種)・オーナー名	クラス別 クラス 成績	①②③...クラス順位;艇名;(Sail No./艇種) オーナー名
					V VI	PHRENEAN-6 ⑥竜飛Ⅲ ⑦IHO ①TRYANGLEⅡ (同左) ②RIVAGE (同左) ③ JUST V (同左) ④NAGARA ⑤FIDELIAⅡ⑥ RARA X ⑦NARUMI-VII ⑧ALPHA ⑨RUBAIYATⅡ ①RAINBOW V (2305/NAK-26)酒井俊行 ②TRAC ER(2167/PAP-26)三宅智久
	第 (25 昭和 和1 59 年8)4 年	参加艇数 108艇 参加人数 756名 コース 鳥羽→城ヶ島 スタート 7月27日10:00 実行委員長 市川 勇 帆走委員長 飯島元次	ファースト ホーム 総合 成績	〇KAZAMIDORI<29h19m05s>(3339 /高井-43)榑正寛 ①ELECTRON(3360/YAM-30R)小高 敏夫 ②ST. APOLLONIA(1090/DB-2) 三谷淳夫 ③TRYANGLE(3302/HIT-34)長谷 川隆男	ク ラ ス 別 成 績	①MISTRES HANA(3115/DOU-38)清水太一 ②YUKIKAZE(3355/横山-40)齊藤昌邦 ③SUPER SUNBIRD(3031/YAM-41R)山崎達光 ④ST. APOLLONIA(同左) ⑤TRYANGLE (同左) ⑥CRIMSON(3152/ 高井-36)竹川節男 ⑦ELECTRON(同左) ⑧船越肇 ⑨FIDELIAⅡ (3228/YOK-32) ⑩SPICAⅢ (3357/YAM-30R)室井誠
	第 (26 昭和 和1 60 年8)5 年	参加艇数 100艇 参加人数 772名 コース 鳥羽→小網代 スタート 7月26日10:00 実行委員長 市川 勇 帆走委員長 篠原 要	ファースト ホーム 総合 成績	〇ZERO<27h58m06s>(3070/FRE- 52) 津村重行 ①ZEROⅡ (3410/FRE-40) 津村重 行 ②SEE ADLER V (3233/DOU-42) 堀内滋彦 ③VIND 7(2558/DOU-43) 小林義 彦	ク ラ ス 別 成 績	①CONTESSAⅧ(188/DOU-42)石原慎太郎 ②ZERO (同左) ③LALA(3240/V&O-45)山崎進 ④ZEROⅡ (同左) ⑤SEE ADLER V (同左) ⑥VIND-7 (同左) ⑦あさま (3295/YAM-38)高橋高見 ⑧WACKYCⅢ (2976/YAM-38) 守石一博 ⑨SEA HAIL(3311/高井-38)岡田興一 ⑩TRYANGLE(3302/HIT-34)長谷川隆男 ⑪CYGNAS-Ⅲ (3050/伊藤-34)嶋田武夫 ⑫DISCODORI(2263/DB-2)H. SCHRODER ⑬FIDELIA(3228/ 横山-32F) 船越肇 ⑭I AM SORRYⅡ (3448/FAR-30) 常川裕章 ⑮RIPPLEⅡ (3306/横山-31)船後弘 ⑯翻車魚 V (3015/NAK-26) 斎藤晃
	第 (27 昭和 和1 61 年8)6 年	参加艇数 124艇 参加人数 744名 スタート 7月26日10:00 実行委員長 市川 勇 帆走委員長 今岡又彦 Aコース(180漕) 鳥羽→ 神津島→小網代 (参加艇数 102艇) Bコース(150漕) 鳥羽→ 小網代 (参加艇数22艇)	ファースト ホーム 総合 成績 Aコース ファースト ホーム Bコース	〇CARINŌ<50h31m51s>(2211/横 山-40)古川浩二 ①SACHI-3(3279/YAM-34R) 福原 幸洋 ②HATSU(3177/ 横山-38)日下正 典 ③MISTRESS HANA(3115/DOU-38) 清水太一 〇酒雪<51h15m13s>(2558/DOU- 43) 神吉勝宏 ①酒雪 (同上)	ク ラ ス 別 成 績	①LALA(3240/V&O-45) 山崎進 ②MISTRES HANA (同左) ③CARINŌ (同左) ④LA VIEN ROSE(3519/J-41)沢野裕治 ⑤HATSU(同左) ⑥ELECTRON(3360/YAM-39) 小高敏夫 ⑦SACHI-3(同左)
	第 (28 昭和 和1 62 年8)7 年	参加艇数97艇 参加人数 534名 スタート 7月31日11:00 実行委員長 川端治夫 帆走委員長 加藤蔵男 Aコース(180漕) 鳥羽→ 神津島→小網代 (参加艇数66艇) (I O R) Bコース(150漕) 鳥羽→ 小網代 (参加艇数31艇) (C R クラス)	ファースト ホーム 総合 成績 ファースト ホーム	〇ZERO<26h29m09s>(3070/FRE- 52) 津村重孝 ①HORIZON V (2500/横山-31)頼 瀬愛彦 ②CROW(3571/高井-26)高井理 ③BASIC(3387/ 横山-28)小坂橋 博行 〇SEE ADLER V<22h31m42s> (3233/DOU-42)堀内滋彦	ク ラ ス 別 成 績	①CARINŌ (2211/横山-40)古川浩二 ②青海波(3660/X-1) 清田博 ③銀河 7(2228/横山-39)南良浩 ④BOOMERANG(3700/ 横山-32S) 加藤強 ⑤OCEANID(2765/ 横山-31N) 吉田節美 ⑥FLAWLES(3525/ 横山-33)鬼頭洋二 ⑦HORIZON V (同左) ⑧CROW (同左) ⑨BASIC(同左) ⑩ANGLERⅢ (3612/横山-28)大塚克美 ⑪DEKUBRIGHTⅢ (3693/DH-38)清田幸夫 ⑫SEE ADLER V (同左)
	第 (29 昭和 和1 63 年8)8 年	参加艇数 128艇 参加人数 960名 スタート 7月22日12:30 実行委員長 川端治夫 帆走委員長 加藤蔵男 Aコース(180漕) 鳥羽→ 神津島→小網代 (参加艇数59艇) Bコース(150漕) 鳥羽→ 小網代 (I O R参加艇数17艇) (C R 参加艇数52艇)	ファースト ホーム Aコース 総合 成績 ファースト ホーム Bコース 総合 成績 (I O R)	〇CARINŌ<29h51m55s>(2211/ YOK-40)古川浩二 ①CARINŌ (同上) ②FIDELIA(3737/ TAK-30)船越 肇 ③SIESTA(3803/横山-40)川口正 敏 〇SEE ADLER V<26h57m24s>(32 33/DOU-42)堀内滋彦 ①SUPER LUCY(3255/横山-31) 長谷川富延 ②織姫(3335/FRE-41) 古川保夫 ③SEE ADLER V (同上)	ク ラ ス 別 成 績	①CARINŌ (同左) ②SIESTA (同左) ③CONTESSAⅧ(188/DOU-42)石原慎太郎 ④一寸法師(3130/YAM-34R)土手秀三 ⑤Mrs. MEDAUSAE(3044/TAK-33) 木原和喜 ⑥亨楽(3809/YAM-34R)熱田二士行 ⑦FIDELIA(同左) ⑧AZIZA(3103/YAM-R30) 佐藤美紀 ⑨SYLPHIDES(3002/ 横山-32)蒲谷和行 ⑩BLAZER<30h08m18s>(3860/ X-99) 加藤民夫 ⑪BYE-BYE(2230/ 高井-33)清川恒 ⑫BLAZER (同上) ⑬FRENCH KISS(3768/ X-402) 山科定 則

玄海支部より

オークランド～福岡ヤマハカップ

BBC Challenge 飛梅優勝



★レース本部でつるぐ
才田忠利氏
IOR優勝の“飛梅”★



博多湾に最初に姿を現したファーストフォーム艇は予想どうりニュージーランドのマキシボート“フューチャーショック”だった。IORクラス優勝は“飛梅”が手にした。

4月22日、オークランドをスタートした『アジア太平洋博記念オークランド～福岡ヤマハカップヨットレース1989』……スバ（フィジー）、グアムを経てほぼ2ヶ月、6月15日未明の“フューチャーショック”のファーストフィニッシュを皮切りに、次々と各艇が博多港にフィニッシュした。

注目のIORクラスは、地元福岡の“BBC Challenge 飛梅”が16日18:50:8、仲間のボート約20隻に迎えられてフィニッシュした。13人のクルーは真黒に日焼けした顔をほころばせながら、ガッツポーズで出迎えの人々にこたえていた。



フィニッシュする
ノーザンクエスト
GHSクラス優勝

自他ともに『優勝候補』を認じてスタートした“飛梅”だが、航海中はトラブルの連続であった。第2レグスタート直後、エンジントラブルから電気系統が故障。航海計器と海水を真水に変換する装置が作動不能となった。雨水をバケツに溜め飲料水とし、天測航海でなんとかグアムに到着。エンジンを修理するも第3レグでもトラブル再発。おまけに恐れていたデッド・カームに突っこんでしまう。「(ノドの乾きと停滞で) 気も狂わんばかり。あやうく『メイディ』をコールするところだった」(才田スキッパー) という状況をぐぐりぬけてのフィニッシュである。昭和57年、先代“飛梅”でパナナムクリッパーレースに優勝したキャリアをもつ名スキッパー才田氏をして「勝負はもう関係ない。とにかく無事に帰れてよかった」といわしめるほどの苦しい闘いであった。

翌17日20:22, “リベルテ・エクスプレス” “ラッカティヤー” の通算修正時間が“飛梅”のそれを上回り、IORクラス優勝が確定。レース中の苦勞がいつべんに吹き飛んだ一瞬であった。

また、クルー全員女性でエントリー、注目をよんだ“an”も、19日23:54, 出迎えのヨット15隻に見守られてフィニッシュ。女性だけの太平洋縦断は日本で初めての記録となった。

“an”も第1レグでの航海計器作動不能、第2レグでのスピントラブル、と苦闘の連続であった。全員が20代という若さのチームワークがこの快挙の源泉であった。



■フューチャーショック

フリーサ ■女性クルーの“an”は修正9



「FOR SALE」の自作看板 ブラックシープとバラクーダ ■

■ズラリと並んだ参加艇



裏方さん達 パート2 片倉静江



岩佐英雄無線局長とパトリシア・ウィラー嬢

“フューチャーショック”のフィニッシュは或る意味でショックでした。梅雨時に1, 2回はやってくる南東の気紛れ意地悪風、横なぐりの大雨。プレスボートの皆さんも陸上で3時間待ち、やっと大雨の中海上にいけば上下左右に激しく揺さぶられるモータークルーザーでは、マグロにならない方が不思議な位でした。

その後、航海灯の故障のため先導艇の“バンガード”(末松明玄海支部長艇)に従って静々とハーバーの入口に現れた時は、なにかしらこみあげてきて思わず「お疲れ様!」とつぶやきました。

続々と入港するヨット達の中には「ブラインドデート」(相手が見えない、つまり声みしり)相手の博多ヨット海岸局の岩佐英雄局長との再開(?)が楽しみだった様です。特に2ヶ月間、母船として朝晩の定時交信で活躍して下さった美しい帆船

“フリーザ”の美人無線技士、パトリシア・ウィラー嬢は、局長のホッペにいきなりキスし、局長を喜ばせました。一生、あの頬は洗わないのでは?あちらこちらで「オー? 貴方がレディオフィサー?」と握手せめてです。

開局ホヤホヤの三船舶局「バンガード」「ドクターヒロ」「カラコルム」もフルに活躍しました。アマチュアでの交信が大嫌いだっただ私もこちらなら簡単ですしクリアなのが素晴らしいですね。

石原裕次郎メモリアルヨットレース'89

主 催: 日本外洋帆走協会関東支部
参加資格: AクラスNORCクルーザー

オークランド・福岡ヤマハカップ'89成績

Race Committee 末松 明

YACHT NAME	Corrected Time Leg1	Corrected Time Leg2	Corrected Time Leg3	Total Time (1+2+3)	Place
I.O.R.DIVISION June 23, 1989					
An	134.09.13	347.03.06	264.10.07	745.22.26	9
Barracuda	127.42.06	323.28.33	271.21.47	722.32.26	7
BBC Challenge Tobiume	121.09.22	317.04.22	221.33.47	659.47.31	①
Black Sheep	123.32.39	318.40.47	272.07.59	714.21.25	5
Bohemian Chief	183.11.46	317.54.35	256.24.38	712.30.59	4
Dictator	124.31.32	316.10.41	278.31.14	719.13.27	6
Fugitive	135.18.33	382.09.38	328.35.49	846.04.00	10
Liberte Express	118.17.31	316.56.17	254.42.05	689.55.53	2
Lucky Lady	123.42.36	330.47.07	275.15.12	729.44.55	8
Maggie May II	151.48.03	406.58.29	311.48.08	870.34.40	11
Racketeer	125.42.10	312.06.10	260.43.47	698.32.37	3
Australian Maid	130.56.20	-----	-----	-----	12
G.H.S.DIVISION June 26, 1989					
Akai Ho	137.37.43	356.40.13	317.14.57	811.32.53	13
Christy	189.00.53	342.10.02	299.38.28	830.49.23	16
Domineer	130.09.21	343.49.34	286.19.41	760.18.36	5
Fidelis	123.22.52	354.14.02	285.00.38	762.37.32	6
Flamboyant	149.59.15	327.27.02	287.02.27	764.28.44	7
Freedom Won	129.27.15	362.32.53	350.15.58	842.16.06	18
Frisia	161.35.04	386.57.33	309.32.00	858.04.37	19
Future Shock	143.54.44	513.51.27	241.50.40	899.36.51	21
Islis	154.18.12	378.49.59	307.56.22	841.04.33	17
Jan Haring	188.44.10	388.45.30	321.23.14	898.52.54	20
JTB Okera-VII	133.50.31	366.40.05	297.47.15	798.17.51	11
kitty	161.55.07	331.39.58	302.08.11	795.43.18	10
Nanou	154.56.12	427.36.48	321.25.26	903.58.26	22
NBL Technovator	138.11.02	328.28.52	326.47.15	793.27.09	9
Northern Quest	142.32.53	330.51.50	278.15.22	751.40.05	①
Saudade	164.50.41	323.47.43	297.31.41	786.10.05	8
Sea Safari	143.45.58	350.04.13	335.58.53	829.49.04	15
Second Glance	129.39.20	345.59.24	282.39.00	758.17.44	2
Shutendoji	133.35.35	342.45.48	282.52.23	759.13.46	3
Tin Fin	148.25.47	375.24.31	296.13.43	820.04.01	14
Ultima Thule	203.30.16	298.01.09	301.37.53	803.09.18	12
Victoria	127.16.24	345.59.59	286.54.11	760.10.34	4
Fritha	169.04.30	326.28.11	-----	-----	
Jupiter	132.49.49	-----	-----	-----	
Lone Beaver	146.43.18	-----	-----	-----	
Provincial Cowboy	129.24.11	-----	-----	-----	

レーディング所有艇

Bクラス有効な船検を所有する艇

開催日: 8月27日(日)

スタート: 10:00

賞: 石原裕次郎杯、その他多数

表彰式とパーティー: 27日 18:00~

油壺ベイヨットクラブ

参加料 5,000円(パーティ料4名分含む、5名以上は1名1000円)

受付締切日: 8月18日(金)

海外クルージングに行かれる方へ

NORC専務理事 清水栄太郎

海上保安庁から、次の指導を受けました。海外クルージングに行かれる方は、トラブルがおきないように、十分留意して下さい。

6月下旬、中国へ向った日本のヨットが台湾海峡の馬祖列島付近で警告威嚇射撃を受ける事件があり、また、東シナ海方面では海賊が出没する話も多く聞きますので、海外へ行かれる方は訪問先等の国及び海域の事情をよく調べて航海計画を立てて下さい。

なお、海上保安庁水路部及び第五(神戸)、第六(広島)、第九(新潟)の各管区海上保安本部の「海の相談室」では、気象海象の情報のみならず、各水域における種々な情報を教えていただけます。

海上保安庁水路部「海の相談室」
Tel 03-541-3811 内線738。

大島ランデブーのお知らせ

横浜フリートキャプテン 橋本 博

いよいよ夏のシーズン到来、大島ランデブーも16回目を迎えます。

我々は日頃波浮港を自由に使用させて載っている感謝の気持ちを込め、地元の皆様と交流を暖めながら、楽しい一夜を過ごしたいとおもいます。我々ヨット乗りも年一度本土を離れ大島波浮港で会し、交流を計りましょう。奮って御参加下さい。

日時 8月5日(土) 9:00波浮港集合
10:00より地元中学生のヨット試乗会(各艇のご協力をお願いします)
パーティ 19:00より 波浮港魚協前岩壁にて

会費 申し込み金 一艇 2,000円

パーティ費 一名 3,500円

申し込み先 横浜フリート 橋本博

Tel 045-253-6191, 045-401-1630

またはNORC関東支部事務局

申込み期日 7月31日(厳守の事)

阿波踊りヨットレースは第17回

真夏のヨットマンの祭典、シャロンインターナショナルカップ『第17回阿波踊りヨットレース』は今年も8月14日に行います。

今年のテーマは「ジョンパイクは招く」。これは昨年からスポンサーになっていただいているシャロンインターナショナル社の所有する65ftスクーター〈ジョンパイク〉をコミッティーボートとして使用することから決めたものです。

レースコースは例年通り徳島港～阿南沖の舟磯灯台～徳島港の約2

レース終了後は参加者全員で阿波踊りを踊りまくるという、このレースだけの楽しみがあります。

出艇料は1艇1万円、参加費は1名2,000円。レース要項の請求は下記までお願いします。

徳島ヨットクラブTel 0886(25)3706

'89 初島レース成績表

平成元年 5月13日 17:00スタート

レース委員長 官野道

	S.No.	艇名	レーティング	T C F	E T (秒)	C T (秒)	順位
I O R ク ラ ス	1978	SERENDIPITY III	22.62	0.7356	31736	23345	1
	3306	RIPPLE III	23.09	0.7405	31619	23415	2
	1088	INDEPENDENCE V	23.09	0.7405	31750	23512	3
	3373	APHRODITE	24.58	0.7558	31237	23608	4
	3699	NOVA	22.87	0.7382	32161	23742	5
	1579	しょうがく坊	22.82	0.7377	32353	23667	6
	3530	SUMMER KNOWS	24.63	0.7563	31778	24033	7
	3290	海太郎	30.61	0.8133	29566	24045	8
	3561	CAETLA	24.67	0.7567	31841	24094	9
	3002	SYLPHIDES	22.90	0.7385	32836	24251	10
	3809	写楽	25.23	0.7623	31843	24274	11
	3001	HALF TIME	25.92	0.7691	31768	24433	12
	3839	海援隊	24.54	0.7554	32472	24529	13
	3531	陽炎	23.03	0.7399	33340	24668	14
	1725	SUMMER GIRL	22.88	0.7383	33453	24699	15
	3494	ARCENCIEL	22.61	0.7355	33668	24763	16
	3670	再見	22.53	0.7347	33809	24838	17
	3510	TRACIEL R	22.08	0.7299	34214	24979	18
	3800	カラス	31.08	0.8175	30668	25071	19
	2979	SEA CROWN III	22.31	0.7376	33957	25076	20
	3303	AEOLUS	22.28	0.7321	34272	25091	21
	3606	BOY	24.96	0.7596	33053	25111	22
	3714	風神丸	22.68	0.7362	34110	25113	23
	3414	OTSHOSAN	22.93	0.7389	34098	25193	24
	1155	一乗 III	22.37	0.7330	34375	25196	25
	3888	PHOEBE	22.49	0.7342	34325	25203	26
	4014	ESMERALDA	31.25	0.8190	30877	25289	27
	3519	LAVIEEN ROSE	30.01	0.8078	31332	25310	28
	3236	NEFUNOREO	22.24	0.7318	34663	25359	29
	3335	ORIHIME	31.49	0.8212	31095	25534	30
	118	CONTESSA	32.32	0.8285	30827	25540	31
	3896	紫魂	29.81	0.8060	32386	26038	32
	3880	NINJA	33.90	0.8422	31020	26126	33
	2970	POINCIANA	21.13	0.7197	36415	26207	34
	3544	BLUE NOTE	31.21	0.8187	32296	26439	35
DNF 青葉(2422); DSQ ソウミ(3295)							
C R ク ラ ス	1311	タキヨン	(TA風力II: 580)		33697	5857	1
	3980	ファースト	(TA風力II: 561)		32938	6010	2

元NORC常務理事 小林和太郎氏の叙勲を祝う会

昭和55年から昭和58年までの間、NORC常務理事として本部に常勤し、NORCの発展にご尽力されました小林和太郎氏が、5月15日、勲三等瑞宝章を受章されました。

小林さんが在勤当時の理事・監事等の関係者のうちの在京有志が、6

月14日夜シーボニア・メンズクラブに集い、お祝いを申しあげ記念品を贈呈いたしました。

会には、大儀見・清水・平松・周東・近藤・久保の諸氏が出席、一昔前のレースの思い出やら官庁等との交渉連絡の回想から現在のNORCの活動状況に至るまでなかなか話がつきない宴でした。小林氏(70才)の略歴は、次のとおりです。

昭和17年 東京高等商船学校航海科卒。大阪商船入社。海軍に応召。
同 25年 海上保安庁入庁。
同 49年 第十一管区(沖縄)海上保安本部長。
同 51年 海上保安大学校長。
同 52年 海上保安庁辞職。
同 55~58年 NORC常務理事
同 62年 (社)全国船舶職員協会副会長。現在に至る。

■新登録艇のご紹介

4076 ESPOIR 三重県津

11.00×9.00×3.5×1.8 オーナー

／宮崎正憲 艇名の由来／フランス

希望という意味。妻が考え、言葉の響きが良いので決定 抱負／シングルハンドでの操船を心掛け、潮気を身につけたい。グアムレースに1度参加するのが夢。クルー／ボースン兼ギャレー長永木隆(47歳)、永木香代(18歳)他3名。

4111 CORVATSCH III 佐島港

13.21×10.9×4.20×2.45 オーナー／加藤忠男

フィンランドからの到着が遅れ、鳥羽Rに初陣を果たすことができず残念でしたが、この際じっくりチューニングをおこない、クルーのトレーニングを経て、秋のレースには出場する予定です。来年はコルムがスポンサーードしている香港→マニラのチャイナシーRにエントリー。成績しだいではハワイに、そして、グアムへと総師加藤オーナーの渋顔をヨソにクルーの意気は盛んです。

チームはオーナー以下現在レギュラーが9名。スキッパーには浅野、副長は堀内と学連OBの堂々たる中年コンビを配し、以下には一回わりも年令が違う体力優先の若手クルーがキラ星のごとくといった感じです。レースはもとよりロングクルージングに楽しく遊ぶつもりです。オーナー命令によってインスタント物の搭載が許されず、三食ともキャビンのキッチンで調理することになっています。II世は従来通り油壺です。よろしく願いいたします。

葉山チャリティーヨットフェスティバル'89

梅雨前線の曇空、時折小雨が降りそそぐ葉山マリーナのイベント広場前から、そんな暗い空模様を吹き飛ばすような明るい賑やかな、大勢の笑い声が聞こえます。葉山町の障害

そのボランティア団体、計69名を招待して、さる6月11日(日)、第2回「葉山チャリティーヨットフェスティバル」が開催されました。この催しは、日頃葉山の町にお世話になっている御礼にと、葉山マリーナ・葉山港あぶずりのヨットマン有志が集い、同フェスティバルの実行委員会(山田直朝実行委員長、エンゲルボーン)の主催で昨年に引き続き行なわれたもの。

おなじみの顔がそろい、お客様達は珍らしそうに見学艇のラットを回わしたり、マストや計器にふれては、はしゃいだ様子でした。葉山フリート(小田切満寿雄会長、タック)有

志によるヨットパレード(6艇)が一勢にホーンを鳴らし呼びかけると、ハーバーのテラスからお客様達も大きく腕をあげ、笑顔が海を渡って行きました。

プロの司会者、長谷由子さんとそのサポート役の加藤洋氏の巧みな進行ぶりは相変らず見事な芸で、あぶずりのヨットマン諸氏によるバーベキューやジャンケンゲームの白熱戦に障害者・ご父兄・ヨットマンが入り混じり和気あいあい。

逗子マリーナから、フリートキャブテンの井上一典氏(オッシュサン)とナイスフェローの仲間達が、油壺から「ボランス」の鈴木保夫氏他6名が応援にかけつけてくれました。とりわけ目立ったのは、はるかサントピアマリーナから馳せ参じてくれた「スピカ」の室井誠オーナーと10名のクルーの方々、多額の義援金ま

で頂き感謝です。

“青海波”の清田博氏、“ハーフタイム”の朝河清氏、“バンブー”の宮崎久彦氏、東京三田クラブ有志からも義援金が贈られ、また、賞品集めには“クーベラ”の藤沢武司事務局長の奔走もあり、平松隆氏(インディペンデンス)・近藤禎之氏(八丈)らの協力により各企業からの支援が増え、昨年より更に充実しました。

葉山マリーナ(株)とヨットマン有志の義援金、ハーバーマスター渡会氏と山田実行委員長よりボランティア団体の「フランク会」会長に、また、油壺の“コルバッチ”加藤忠男氏より、高価なコルムの掛け時計が、葉山港管理事務所の福谷清氏に奇贈されました。このような催しが、どの船でも、どんなハーバーでも開催され全国に広がればと願いました。

戸塚由理恵

NORC保険デスクより

風水害危険の担保条件

ヨット保険の船体保険では、座礁、沈没、衝突、火災、盗難などほとんどの偶発的な事故による船体の損害が補償されます。

その中で、台風、暴風、高潮、洪水などの風水害危険については、航海中は常にカバーされますが、ヨットの保管中を担保するか担保しないかによって、その条件を選択できるようになっています。

マリナ、港湾、河川等の利用されている保管場所を中心に、その保管状況が風水害危険に対して安全かどうかを考え合わせて、船体保険の担

保条件を決定していただきたいと思います。

風水害危険の3つの担保条件は次のとおりです。

①不担保：保管場所の如何を問わず風水害危険を担保しない条件。

②基本：マリナ保管中に限って風水害危険を担保する条件。

③担保：保管場所の如何を問わず風水害危険を担保する条件。

船体保険料を風水害危険の3つの担保条件で比較しますと次のとおりです。

①不担保<②基本<③担保

詳しくは、ヨット保険パンフレット折込のプラン別保険料表をご確認ください。

なお、会員の皆様の保管場所も、各人各様の状況ですが、保管業者によるマリナが、保管面ばかりでなく安全航行に対するサービス面でも行き届いているように思われます。

ヨット保険をご検討の際には、併わせて保管状況についても再度見直しをお願いいたします。

お問い合わせは保険デスク（フリーダイヤル0120-024410）まで

〈写真提供〉伊沖 豊・名當英臣・中島房徳・志賀仁郎・岡本 甫・添畑薫・伊橋照美・WWP・舵社・大儀見薫・大橋郁夫・丹羽徳子・渡辺修治・福永 昭・高村 孝・岩崎洋右・大石 高・大矢 隆・加藤藏男・河内道夫・古川浩二・三宅智久・宮崎順吉・宮沢英夫・吉田隆行・関東支部広報委員会・東海支部広報委員会

●NCACオフィシャルグッズ●

ニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会の公式マークを使用したオフィシャルグッズが、NORCから販売されます。このグッズは同委員会のオリジナル商品で、今回販売するのは、そのなかで最も人気のあるTシャツ。サイズはL、Mの2種類で、価格は2200円（消費税含）。

（訂正：前号の価格2000円は誤り）

なお、申し込みはNORC本部事務局まで現金書留でお送り下さい。（送料は着払い）。

〈編集後記〉

執筆、写真提供、調査等をお願いした方々及び右記編集委員各位の御協力により、「鳥羽パールレース30周年記念特集号」が完成しました。御協力に厚く感謝いたします。

30年の年月をさかのぼって編纂を行うのは容易なことではなく、30年という歴史の重みを感じました。かざられた時間での作業で十分尽くせなかった恨みがあります。正確さを求め入念に調査しましたが、誤りがないと言い切る自信はありません。

今回の作業中に自艇〈八丈III〉の'76年三宅島レースの記録がNORC30周年記念特集号で誤記されているのを発見、その夜は血圧が相当上がりました。記録等に関して読者諸兄の御批評をたまわりたいと考えます。次号でしかるべく修正したいと思います。8月号では第30回鳥羽パールレースの特集を予定しております。参加各艇の御健闘と安全な航海を祈念します。 近藤 禎之

「Offshore」鳥羽パールレース30周年記念特集号スタッフ

東海支部

広報委員会委員長	河内 道夫
副委員長	竹内 聡一
副委員長	品川 誠
	岩瀬 喜貞
事務局	仲川 和子

関東支部

広報委員会委員長	浅野 英武
副委員長	藤澤 武司
本部帆走委員会	芳賀 治一
	小沢 美弘

Offshore編集局

会報小委員会委員長	近藤 禎之
委員	白崎謙太郎
	三木 貞守
安田 勝彦	藤掛 昭雄
戸塚由理恵	小山 一典

今月の表紙：第28回鳥羽パールレース・スタート風景。

（撮影／岡本甫・提供／舵社）

OFFSHORE 第172号 平成元年7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46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 明宏印刷株式会社

私はドライではありません。郷ひきみ



ビールはうまさへ。
ピルスナー麦芽100%生ビール
サントリー「モルツ」

海はスポーツ新大陸

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社

限界を切り拓くもの。

Y-R30II

L.O.A 8.99m(プレーニングボードを含まず)・BEAM 3.22m・
DRAFT 1.823m・DISPL 2.80ton・BALLAST 1.30ton・
SAIL AREA 43.40m²・I.O.R.R.(about)23.0feet

※数値はすべてBASE仕様のものです。

●Y-R30IIは基本仕様をベースに、お客様のご要望により、仕様の変更、レーティング対策などをお打合せのうえ建造いたします。

●なお、シリーズ艇以外のご相談も受けいたします。

※ケブラー®は、米国デュポン社のアラミド繊維の登録商標です。

有能なクルー、経験豊かなスキッパー、そして幸運。レースに勝利をおさめるためには、好条件を揃えすぎることはない。ここに勝利のための条件を結晶させたクルーザーがある。Y-R30II。長く狭い水線面形状とシャープなエントランスアングル、大きなセイルエリア、水槽テストにより抵抗を最小限におさえた新形状キールが、切れ味のいい走りを生み出す。さらに、幅広のビームとクルーによるスタビリティの向上、クルーワークがしやすい広いコクピットと、エクステリアも走りを最優先。プレーニングボードも標準装備。ハル構造はバルーンマット仕様、GRPサンドイッチ仕様、ケブラー®サンドイッチ仕様の3タイプから選べる。勝利を目指して、限界に挑戦し続ける男達におくる、生粋のレーサーだ。



FOR GOOD MARINE LIFE! 安全がマリンスポーツの基本です。

■天気予報を確認して、無理のないセーリングを。■法規やマナーを守りましょう。■立入禁止水域や船舶航行の頻繁な水域は避けましょう。■点検・整備を忘れずに。■乗船前に、免許と法定備品の確認を。■漁業者に迷惑をかけないようにしましょう。■カテゴリーご希望の方は、船名・雑誌名を明記のうえ、宣伝課まで。●ヤマハ発動機株式会社 〒438 静岡県磐田市新貝2500

●ヤマハ製品についてのお問い合わせ
北海道ヤマハ㈱……………011-612-1060
ヤマハ東北㈱……………022-235-1031
ヤマハ東京㈱……………03-444-9971
ヤマハ中部㈱……………052-913-2121
ヤマハ関西㈱……………06-535-1671
ヤマハ中国㈱……………082-285-4911
ヤマハ四国㈱……………0878-67-3800
ヤマハ九州㈱……………092-472-5261



NIPPON CHALLENGE
AMERICAS CUP 1991

わたしたちはニッポンチャレンジ
アメリカ杯1991を応援しています。