

# Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和54年6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

No. 50  
1979/6

一部定価 100円

小笠原レース総合優勝艇〈VEGA V〉 撮影 添畑薫



# ヨットは行ってしまったけど.....

小笠原の子供たちの声

小笠原中学校教諭 坂田 敏子  
前略、船便の関係で遅れましたこと、お詫び申し上げます。

生徒の作文は、皆稚拙でございますが、いっしょうけんめい思い出しながら、書いたものです。

子供たちはあれ以来、ヨットに興味をもつらしく、ヨットの出てくるうたなどを教えると、よろこんだりしています。(私は音楽を教えております)——どうもありがとうございました。それぞれ、とてもよい思い出になったろうとおもいます。ではまた

## ヨット

飯塚政雄

僕は、4月30日に体育館でヨットの映画を見てから、青灯台へ行きました。ヨットの数18はいです。僕は〈青海波〉と言うヨットに乗りました。

初めはエンジンで走ってそれから、帆で走りました。湾を出ると波がでていて15度~25度位、かたむきました。僕はびっくりしてヨットの左のほうへよりました。でも、体育館で映画を見た時、90度位かたむいたのにびっくりかえらなかつたので平気だろうと思った。僕たちのヨットは湾を一番に出ました。そのすぐ後のヨットが引き縄をやっていたけど食ったのはカツオ鳥でした。それから、ジョンビーチの方へ行きました。エンジンでゆっくり入って行き、ちょっと手前でいかりをおろしました。海の底はすごくきれいです。それか

らは、ほかのヨットも入ろうとしたけど途中までしか入れないので、引きかえした。それから、僕たちのヨットはエンジンで帰ったけど、ほかのヨットは、帆で帰っていました。

帰る途中でイルカに2回も会いました。ヨットとならんで泳いでいる姿がなんともいえないぐらいかわいいな、と思いました。ちょっと小港を見たら人がいっぱいいて、その人達が泳いでいるのが見えました。そして、湾の中へ入ったらほかのヨットの近くにイルカがいっぱいいるのが見えたけど、僕達は遠くだからそばに行けませんでした。それから、ちんせんの所へ行ったら一ぱいのヨットがいて、人が泳いでいました。そして、青灯台へついてからほかのヨットも見えてから、帰りました。

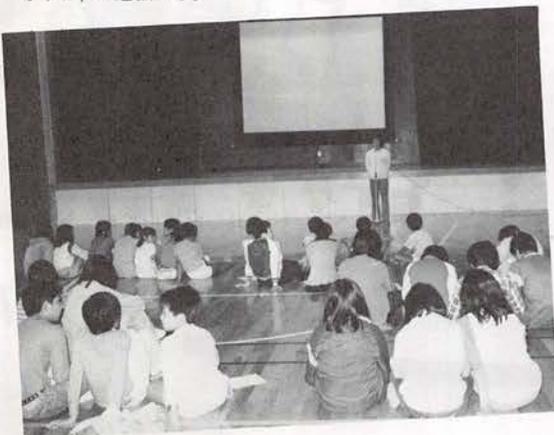
## 光

小6 沖山久仁子

私は、4月30日に〈光〉という小さなヨットに、私と、薫ちゃんと、丸山先生といっしょに乗りました。まだあと、6人乗りました。

わんを出てから少し気持ち悪くなってきたけれど、こんなの平気だと思っていたらすぐによくなりました。でも少したったらまつぎひろみちゃんが、はいてしまいました。私は、それを見てしまったので、〈光〉に乗っている人にビニール袋をもらって、はきました。とてもつらかったです。そして、それを見ていた、薫ち

まずは、お勉強から。



私の乗るヨットは何かしら。





つらい船酔いも……。



《月光》にて。

ゃんが、はいてしまいました。

私は、2回ぐらいはいて一番うしろのほうに行きました。そこは、みんなが、

「特等の所だよ」

なんていっていました。私は、特等もヘチマもないんだ、ただ気持ち悪いのでいっぱいでした。だいぶ進んで来たようです。でも、どこがどこかわかりません。岩がいっぱいありました。その時ひきनावみたいのに、魚がかかりました。長さ50センチメートルぐらいの魚でした。

私は、それを見たら少しずつよいがさめてきました。私は、よかったと思って薫ちゃんに、

「もうだいぶんおちついたよ、あの魚を見たら、少しずつよくなっちゃったよ」

と、言ったら薫ちゃんは、

「よかったね」

と、ここにこして、答えてくれました。私は、また薫ちゃんに

「ここどこ、おしえて」

と、聞くと、薫ちゃんは、

「わからない」

と、ちゃんと、こたえてくれました。

私は、また少しうずくまっています。だんだん青燈台のほうへ、帰っていくのがわかりました。そしてまた、だんだん気持ち悪くなってきました。私は、がんばるぞ、ぜったいはいてみせないよ、心にいいきかせました。

そして、少したったらイルカが出て来ました。私は、「あっイルカだ」

ど、一人でつぶやきました。みんなは、もうしっていたようです。みんなは、

「イルカだ。イルカがいるぞ」

と、《光》に乗っている人達が私に、おしえてくれました。とてもかわいい、イルカでした。親子のようでした。

もう少しで青燈台です。

なんだかとても、いい気持ちになりました。海は、青い風がとてもさわやかでした。

## ヨットに乗って

中3 奥山あさ子

私は今回初めてヨットに乗りました。私が乗せていただいたのは《フジⅢ》なのですが、走り始めて全身に風を受けた時に

「わあ、ヨットっていいなあ」

って感じたのです。ヨットの上の約2時間は自分の気持ちと合う言葉が見つからないような、嬉しいだけではない複雑な気持ちでした。ヨットには、乗ってみなければわからない魅力があるんですね。それに、ヨットに乗ってた人達もすごく優しく、親切で、おもしろい人達ばかりだったので、楽しく過ごす事ができました。中には酔ってしまった人も意外に多かったけれども、その人達もそれなりにいい思い出ができたと思います。たぶん内地に住んでいたら乗れなかったでしょうね。小笠原に住んでよかった、ヨットに乗る事ができてよかったって感じさせられました。

ヨットレースがスタートする時も先生に許可をもらい、みんなで屋上に応援に出ました。スタートの時間が過ぎて、一艇又一艇と見えなくなっていったとき、なんとなく寂しくなっていました。やっぱり、スタートにしろ楽しいひとときを一緒にした人達が島からいなくなるのはいい気分になれませんでした。レース中の順位や、結果などは、テレビのニュースで知りました。でも私には結果なんてあまり関係ない気がします。みんなが無事、レースを終了する事ができたのを聞いただけで安心しました。今度のレースのときにも、みんなで、みなさんに会いに行くつもりです。

いい思い出を作ってください、本当にありがとうございます。会える日を楽しみに待っています。又のレースに備えての練習、頑張ってください。

さようなら。



花束贈呈式。

贈られたレイをかけて御満悦。  
(光)の木村さん。

## ヨットに乗って

中2 香川 英子

4月30日、私は、生まれて初めて、ヨットに乗りました。

なにしろ初めてなので、もうワクワクしていました！私が乗ったのは、〈GEKKO V〉なのですが、みなさんすごく優しいし、おもしろい人達ばかりで、とっても楽しい一日を過ごすことができました。

それに、全然よわなかったので安心しました。

潮風を浴びて進むヨット、とってもすてきでした。

ヨットがかたむいたときは、恐かったんですが……。でもだんだん慣れてきて、おもしろくなってきました。

2時間だけでしたが、初めてヨットに乗って、とってもいい思い出をつくることができ本当にありがとうございます。

みなさん、無事レースを終了できて本当に、よかったですネ！

これからも、たくさんさんのレースに参加すると思いますが、その時は頑張ってください。そして、また小笠原に来たときは、ぜひ会いましょうネ！

みなさんありがとうございます。

さようなら

## ヨットに乗った感想

中2 品川 昌子

私は、〈ゲッコウ V〉に乗せてもらいました。生まれて初めてヨットに乗ってすごく感激しました。みなさんとても親切にしてくれました。私は、ヨットに酔って、船尾に、うずくまっていたら、お兄さんたちが、さ湯をコップに入れて持って来てくれました。そのコップは少しよごれていましたが、かえってお兄さんたちに親しみを感じました。ヨットのレースのきびしさやヨットに乗っている人々の真剣さがこちらにも伝わって来たのです。それでも私は、あまりにも具合が悪

かったので、せっかく入れてくれたさ湯も飲めませんでした。

島の風景は、とても、素晴らしいです。海の色は、一色ではなくて、碧と青とあおとアオとAOとブルーと……とにかく様々です。そしてとっても、澄んでいて、ものすご——くきれいです。私はこの父島に住んでいながら、全く海に出たことがありませんでした。ですからヨットに乗せてもらってまた改めて島の美しさに感激しました。きれいな海に何そうものヨットが白い帆を広げて、気持よさそうに走っているのを見て、カッコいいナーと思いました。

〈ゲッコウ V〉のお兄さんたちと、ほかのヨットのお兄さんたちどうもありがとうございました。レースでみなさんそれぞれベストをつくされたと思います。これからもがんばって下さいね。それからまた小笠原に来て下さいネ！

## ヨットに乗った感想

3年 時沢 正己

僕は4月30日に外洋帆走協会の御好意によりヨットに乗せていただきました。

初めての体験でとても勉強になりました。この機会によってヨットに関心をもった人達も多いことだろうと思います。

僕は、乗せてくれるという話しを聞いた時、同じ乗るなら〈CONTESSA〉に乗りたいたって思っていました。当日、先生から生徒の配分を聞いた時のうれしさは今でも覚えています。待望の〈CONTESSA〉に乗れたのです。それも3年男子はみんな乗ることができました。

ヨットに乗りこんで出発するまで時があったので、乗組員の紹介やヨットの中などを、色々親切に教えてくれました。なかはずごくせまい感じがしたけど、こまかい部分によく気が配られていて、とても実用的にできていました。できたら他のヨットの中も、見学

してみたかったと今になってから思っています。

さて今度は出発。全ヨットが次々と帆をあげて港の出口にむかって進んでいました。僕の乗ったヨットは大きかったので傾きは少なかったけど、もしあれがモーターボートだったら、とっくにてんぷくしているほど傾むいていました。湾の外では、僕たちにかじをとらしてもくれました。最初は簡単そうに見えたのですが、いざやってみるととてもむずかしく、風がふいているのにとまってしまうかと思うような事もありました。でもそんなとき、乗組員のやさしい人たちが、親切に教えてくれたのでとても楽しい時間が過ぎました。みじかい時間でしたが、とてもいい思い出になりました。他のヨットに乗った人たちもきっと僕と同じ気持ちだと思います。

## ヨット

宮城 義孝

ぼくは、4月30日に、ヨットの映画をたいくかんでみて青燈台にいきました。

いろいろなヨットがいて、マストがながいヨットやみじかいのがあって、ぼくののったヨットは、(青海波)です。さいしょは、エンジンでいったけど、あとは帆ではりました。ヨットがすぐくかたむいて、ぼくは、こわいと思っているうちに、ジョンビーチにつきました。

いかりをおろしたけど、流れがつよいので、すぐにしゅっぱつしてほかのヨットもみんなかえって、ぼくたちののったヨットはエンジンでかえりました。エンジンでかえるとあまりゆれないのでよかったです。さかいうらに行ってみたら、ほかのヨットがいておよいでいた。あとちんせんをまわってかえりました。

青燈台についたら、いっぱいヨットがいて、ヨットのラジコンをやっている人がいたのでみにいいたら、かたむきそうになってもおれなかった。

ヨットからかえって、ごはんをたべてから青燈台にいきましたら、ヨットにのせてくれました。

こみなとに行くときちゅう、こんどは、さっきのつたより60度かたむきました。こみなとのわんに入ると、したはすなじでした。ぼくは、泳ぎたいとおもったけど、およがないでいました。ヨットの人は、およいでかいがんまでいって、一休みしてるのがみえたので、ぼくは「おおい」と、いってみただけぜんぜんきがつかないので、3かいぐらいおおいといったらきがつきました。ヨットの回りにかんこうきゃくがあつまってきました。

ヨットのていいんは6人です。4時になったのでかえりました。かえりは、エンジンでかえってさんばしについてぜんぶのヨットのけんがくをさしてもらってかえりました。

(アイウエオ順)

## 第1回小笠原レース

レース委員 薬師寺千代美

昨年のクォータートン・ワールドの終わった直後のレース委員会で、小笠原レースが議題として提案され、今年5月1日スタートの線に沿って企画・立案のはこびとなった。

この時点では、すでに3/4トンのグループで、今年5月のゴールデン・ウィークに父島二見港での、ミーティングの企画があったが、レース委員会で、一応全オーナーに小笠原レースについてのアンケートを送付し、長江委員が主体となって、その集計と、分析の結果、参加の意向に沿った、又は条件によっては参加できるとの意志の表示が12艇程になり、少なくとも5~6艇の参加は確実であろうとの結論に達して、レース実施へのスタートを切り、小笠原レース実行委員会が組織され、行動に移った。

明けて、2月初旬には、スタート地点となる現地、父島に赴き、各官公署を始め、地域諸団体との、後援・協賛・協力等についての依頼及び下調整を始めとして、宿泊、レース参加艇の停泊、繫留、補給等についての港湾施設の利用状況や、スタート・ラインの設定、本部船として現地常駐の海上自衛隊所属のA S U 85号の支援依頼等の実情をつぶさに調査した。

何分にも小笠原レース実施海域は、過去において行なわれた各レース海域とは全く異なる、本格的なオーシャンレース海域であり、その航程は約515海里で、沖縄レースの航程約850海里には及ばないが、レース途中の海域には避難港がなく、気象・海象とも全く未知で苛酷な条件が予想され、又船位の決定については途中に陸標はなく、前半においてはD Fも取れず、天測を主体とする天文航法による船位決定しか全く方法のない、きびしい航法であり、又途中何らかのトラブルが生じて、また、リタイヤを余儀なくしたとしても、その地点で解放されることはありえず、必らずフィニッシュ・ライン近くまで、何らかの方法によりたどり着かねばならぬレース海域である。

このため、小笠原レース特別規定を特にきびしく設け、天測航法のできることを義務づけたが、日がたつにしたがってその反響は大きくなり、参加希望艇は日を追って増加し、22艇に達した。クルー等の都合が付かず結局18艇に落ち付き、実行委員会としては嬉しい誤算であった。

また、小笠原群島は航路標識等に恵まれず、僅かに、北端、聳島列島の北の島に、D F局が、父島二見港東岸丸山中腹に、灯光の到達距離10哩の灯台が、そして、二見港入口に口ノ瀬灯浮標があるのみであり、なおかつ両灯標とも父島の270度まで南下し、視界の非常に良い状態でも、10哩以内に接近しなければ灯光の視認は

できず、二見港への夜間入港は極めて困難であり、まして、レース艇の大部分の回航時期に当る、4月26日～29日の正午頃までは、島は連日小雨と霧に覆われていて視界は悪く、回航艇の苦労は一しおであったと思われる。

今回は小笠原にとっては最初のレースであり、現地での受入態勢は、小笠原マリナーナ父島営業所長の中村氏を始め、小笠原マリナー・ボートクラブのメンバーの方々の協力を得て万全を期していたし、又コミッティーの一員として、定期船〈おがさわら丸〉で先行し、4月25日に現地に到着したが、26日以降の悪天候で、

回航艇が南下する場合、島は小さく視界は極めて悪いので島が見つからず、海の向う側に通り越す艇がありはしないかと、取越苦労をしていたが、各艇見事なナビゲーションでそれぞれ間違いなく二見港に入港した。特に夜中(2330)暗闇の中に入港し接岸した〈風来坊〉は立派であったし、各艇ともに、天測についてのハイレベルには敬服した。

次に、レース開催にあたり、小笠原島民各位のレースに対する期待は非常に高く、施設の利用や協力の申込が相次ぎ、レース関係者に大きな感動を与えた。

前夜祭の記念パーティーには、寄贈品が殺到し、島民の参加者は我々の予想をはるかに越えて会場を満ち、なおかつ入場できない人々は場外広場に溢れた。爆発的な盛況であり、寄贈を受けた樽酒や、麦酒が溢れた。いまだかつて、どのレースにもその例を見なかった前夜祭の風景であった。

実行委員会としては、現地での親善と、海事思想の普及を目的とした行事として、小・中学生、及び高校生を主体とし、レース参加の全艇の協力を得て、ヨット教室を企画し、小・中学校の講堂を会場に借りて、林賢之輔氏を講師にお願いして、4月30日0800より約1時間、16ミリフィルムによる映写と、ヨットは何故海を走るか、と言う事についてのミーティングを行なった。そのあと1000より約2時間、生徒及び引卒の先生合わせて約90名が各艇に分乗して二見港外において体験セーリングを実施したが、参加者全員から非常に感謝された。翌朝スタート前に、小・中学生代表が、校庭の花壇に生徒たちの手で種を蒔き、苗を育てて咲かせた花を全部摘みとって18の花束をつくり、それぞれ前日自分たちが乗せてもらった艇のスキッパーに、一

スタート 5月1日1000 第1回小笠原レース成績表 帆走委員長 周東英卿

クラス 順位	セール 番号	艇 名	フィニッシュ タイム	所要時間	T M F	修正時間	総合 順位
I	1477	CONTESSA VI	4-22-10-53	84-10-53	1.1450	96-23-15	15
	2112	FUJI III	4-22-13-27	84-13-27	1.1462	96-32-15	16
	2258	JOUR	4-22-26-11	84-26-11	1.1571	97-42-04	18
II	2370	RODEM VI	4-21-29-22	83-29-22	1.1631	97-06-23	17
	2000	GÉKKO V	4-20-17-23	82-17-23	1.1068	91-04-41	8
III	2317	風来坊	4-21-57-40	83-57-40	1.1186	93-55-08	13
	1500	VIND FEMPE-DEL	4-23-41-16	85-41-16	1.0473	89-44-26	5
IV	1720	光	5-04-41-59	90-41-59	1.0429	94-35-26	14
	1767	無双	5-01-41-50	87-41-50	1.0385	91-04-24	7
	1922	SURUGA II	5-00-59-49	86-59-49	1.0631	92-29-11	10
	1850	VEGA V	5-00-31-58	86-31-58	1.0000	86-31-58	①
	2101	青海波	5-05-01-40	91-01-40	0.9984	90-52-52	6
	2177	SINDBAD II	5-02-48-38	88-48-38	1.0063	89-22-12	4
	2220	慎記郎	4-03-53-59	85-53-59	1.0126	86-58-55	③
V	2230	BYE-BYE I	5-00-02-55	86-02-55	1.0079	86-43-42	②
	2082	祥鳳	5-07-15-39	93-15-39	1.0032	93-33-33	12
	2011	がめら Z	5-12-01-42	98-01-42	0.9517	93-17-36	11
	2221	AZUSA	5-10-06-48	96-06-48	0.9517	91-28-15	9

列に並んで花束贈呈式を行ない、海の荒らくれ男どもを、しゅんとさせた感激の一場面や、可愛い少女から、ハイビスカスのレイを首にかけてもらい相好を崩して童顔にかえる、百戦練磨の偉大なるレーサー、海のつわものたち……。

それぞれの思い出のこもった花束は、各艇一様にパウ・バルビットに堅く結び付けられて、勇躍スタート・ラインへと向かった。

このレースの企画・開催にあたっての、大きな目標でもあった海事思想の普及と、小笠原在住者との親善交歓の、二輪の大きな美しい花が見事に咲き誇り、そして、その実を結んだ、レース・スタート直前の風景の一コマであった。

スタートは、島民の方々の強い要望で、港内スタートとした。

本来ならばスタート・ラインは港外に設置するべきであるが、幸いに二見港が広いし、このレースに大きな期待を寄せて待ち望んでいる小笠原の人々全部の目で見送りたいということ、又本部船になる〈ASU 85号〉や定期船〈おがさわら丸〉のデッキを観戦のために一般に開放してくれることもあり、そのうえ本部船の艦橋から、アウトマークとして使用する二見港1号繫船浮標まで495mあり、大型艇ばかりであるが18艇のスタート・ラインには充分であった。

スタート約13分前に、〈RODEM VI〉と〈SURUGA II〉との接触事故が生じたが、両艇ともにレース続行には支障がない模様で、定刻1000、スタートの号砲は、〈ASU 85号〉艇長の手で引金が引かれ、紅色の弾が、轟音とともに赤煙の尾を引いて、上空高く消えて行く。幸いに風向はSで約10～15ノットぐらい。



海上自衛隊との綿密な打ち合わせで準備万端。



湾内を帆走するヨット群。

まず、〈VIND FEMPE-DEL〉が一番最初にスタート・ラインを切り、続いて各艇殆ど同時にスタート。過去に幾回となくコミッティーとして、眼高の低い本部船から見送ったスタート・ライン上のレース艇群の様とは全く異なった、高い艦橋から海面を見おろした。そして、つい何分か前まではそれぞれの思い出を秘めた笑顔が、一転して鬼神の如く、艇と人が一体となって、眼前に立ちはだかる前途多難なる未知のオーション・レースに向かって突進する崇高な姿がひしひしと胸を打つ、素晴らしいスタートであった。

期せずして、初めての華麗な、そして男性的なオーション・レースのスタートをかたずきのんで、まのあたりに見まもる、本部船に、岸壁に、そして〈おがさわら丸〉船上に、鈴なりの人々から、万雷の拍手と歓声がどよめき、汽笛が二見港をつつむ山々に大きくこだまします。

「UW」(国際信号旗で、あなたの安全なる航海を祈るという意味)

二見港入口の口ノ瀬灯浮標を上マークとし、上マークをスターボードに見て回り各艇スピランに移る。

〈SURUGA II〉は応急修理のため岸壁に引返し、スターボード側スターンのスタンション折損と、同スタンション附近のハルの上部が少し打ちつぶされていたが、自力で応急ライフラインを設置して、22分42秒遅れてスタート・ラインを切る。岸壁でスタートを見送る人々から、又しても激励の拍手と歓声が湧き上る。

レース艇が次々と二見港からその勇姿を消して行く頃、なおも別れを惜しむ人々は、三日月山山頂を目ざした。延々と車の列が続き、村始まって以来という交通渋滞のおまけまで生じて、山頂展望台から中腹にかけての沿道は車の列で埋まり交通整理まででることになった。

紺碧の海に映える色彩豊かなスピランで相競うレース艇群を、眼下に展望できる感激は、他のどのレー

スでも絶対に味わうことのできない光景である。また、スタート後5時間遅れて、村をあげての惜別の声に送られて、二見港をあとにし帰途についた定期船上で、日没近い渺渺たる大海原を、ひたすら、ゴールに向かって突走るレース艇群の中を分けて、船長以下乗組員を始め、数百に及ぶ船客みな甲板上に群がり寄って、激励と感嘆の言葉を交し合う事のできるのも、この小笠原レースならではの事だと思ふ。

レース展開、気象・海象の状況、各艇がそれぞれ英知をしぼった綿密な計画と作戦を織り込んだ航跡図の分析等、そして、フィニッシュの様模やその感想等は次号に記載するとして、レース結果の成績表は別表のとおりです。

最後に、特に小笠原レースについては、各界、各方面より絶大なる御理解と、御援助を受けた。

後援は、防衛庁、東京都、小笠原村。協賛に、小笠原協会、小笠原観光協会、小笠原海運(株)、小笠原マリナー、小笠原マリナー・ボートクラブ、(株)エスピー・エンタープライズ、(株)カティーサーク・スコッチウイスキー(ジャパン)、(株)シーボニア、(株)玉屋商店、(株)舵社。

カップについてはNORC会長杯、防衛庁長官杯、東京都知事杯、小笠原村長杯、石原杯、小笠原マリナー杯、ロデム・トロフィー——以上持回り。

舵杯、シーボニア賞(チャンピオンプレザー)、玉屋賞(天測計算器)、ベスト・ナビゲーター賞(武田氏寄贈)、ベスト・クック賞(名和氏寄贈)——以上とりきりと多くの賞をいただきました。

また、スタート・ラインの設定及びレース中の非常事態に備えての無線のウォッチについては、海上自衛隊横須賀地方隊及び父島分遣隊の支援を得ました。



## 回航前後

〈光〉服部一良



レースも終わってみれば、つき物が降りた如く、過ぎし数々はまるで絵空事のように感じてしまう。そして、次のレースまでのしばしの間は、どうやら普通の人に近い状態に戻るわけだ。ところが今回はあまりの大敗ぶりに、モンモンと寝られぬ夜が続き、陸にあがってから疲労困憊してしまい、始末の悪いことはなほだしかった。口惜しいなどという贅沢な気持には程遠く、情けないの一言であり、結果論からみれば、当方の責任分担であるコースもみっともなく、しばらくは小さくなって息をひそめたいと思っていた。そこへ事もあろうに回航記を書けという追い打ちがかかったのである。泣いて御勘弁をお願いしたが、そこはあのしたたかな事務局長のお達しなのだ。実行委員の義務を大義名分に、たしかに言われてみれば若干の問題提起もあるようで、ついに言い含められてしまった次第。

以下、レース結果は出来るだけ無視して綴ってみる。

出航前の段階では、あらゆる面で長丁場の代表である沖縄レースを引き合いに出していた。各艇も同様なプロセスだったと思う。いろいろあるが、はっきりし

ている大きな違いはポジション確保の問題であろう。沖縄レースでは、その気になれば、なんとかDFだけで誤魔化せる。極端に言えば、島をはなれたあとは強力な館山をヘディングに捉え、オンコースだ。そのうちには潮岬や伊豆大島も感度良好になり、無事フィニッシュとなる。

しかし小笠原まではそれ程簡単ではない。八丈以南のコース付近は、ヒルなら真近かでたっぷり見物してゆきたいが、ヨルとなれば出来るだけ遠くはなれたい感じの島、岩がゴロゴロある。信頼出来る天測技術がまずは必要条件となろう。事前の天測講習会は、先生格の山口理事もタジタジとなる程に熱っぽいものであったそうだ。さし迫った目的のためには、われわれにしても然りで、船上で、浜辺で、メンバー全員がトレーニングにはげんだ。〈光〉の場合、備品にスコープ4倍と7倍の2台をそなえ、ここ一番の時には可能な限り2人で同時に連測を行なう事にした。ちょっと煩わしかったが、本番で各人が自信を深めてゆき、これはナビ以外の点でも非常に好影響をもたらした。ここで特筆すべきは新しい天測計算機の威力の事である。馴れば、IとZを得るまで2分と要しない。小笠原往復でトータル40回程、太陽観測を行なったが、あのチョンチョンボンが使えて、初めてこなし得た回数であったと思う。

以下、余談になるが、この計算機の新たな購入にあたり、少々面白い事があった。クルー間で揉めたのである。あくまで手計算でゆこうという主張と、便利ならば良いではないかという実務派との対立であった。議論はボトルの数と共にふくらみ、一夜を費やしたが、はなはだ解決困難な命題となった。話のゆきつく場が、エレクトロニクスの発達と外洋ヨットの関連となり、そこへ人間疎外などという言葉が飛び込んで来ると、我々の頭では論議百出しても方向付けなど出来はしない。

現在、艇の大型化とともに、ロラン、VORなどの電子航行機器を設置する傾向が数多く見受けられる。したがって、その解禁を求める声も次第に大きくなり、今回もレース委員会に正式な動議が出された程だ。一応、まだ一般的ではない、現時点では公平さを欠くという理由で却下されたが、価格も一段と安くなり、コンパクト化されて行き渡れば、もうそれまでであろう。だいたい、今にしても設計にその製作に最新鋭技術をきわめた船体に、コンピューター・デザインのセールで、あらゆる状況の数値データを集計解析し、その結果のトリムが勝利への最短距離になりつつあるのだ。このあたりは、ぜひ権威ある有識者のいろいろな御意見をお願いしたいと思う。——以上脱線。

次に食糧の問題がある。事前調査の薬師寺さんから、親切な報告をいただいたが、何分まだ見ぬ現地での調達にかなりの不安をおぼえ、基本的な絶対量をいかに

するか、だいぶ悩んだ。参加各艇もそれなりに迷わされたと思う。〈光〉では、10日分プラス非常食3日分と目安を立てた。ところが、購入を食いざかりの若手クルーに委ねたのが大失敗。それに買わせるにはプロ中のプロである大手スーパーの術策にも見事に嵌まり、島へ着いてびっくり。あっちの戸棚、こっちの引出し、どこもかしこも食べ物で超満杯。あの量では、たとえナビが間違ってもグアムはもとよりハワイまでも、充分元気でゆき着けたと思う。

現地での整理に丸一日を費やし、隣りのフネ、お向いのフネにと提供したが、このスマイル大盤振舞い大作戦がレースになんの役にも立たなかったのは、言うまでもない。

ともあれ、備品の毅然たる選択は、レース艇の常であり、これは当然に食糧、飲料水にまでおよぶはずで、この点、今にして思えば、〈光〉は出港時にいささか厳しさが足りなかったようだ。

回航時に、ふたつばかりエピソードがある。ひとつは前線通過時にNEの強風を受けて一気に南下中、真夜中過ぎ、三宅島付近ではるか前方に怪しげな光を見つけたところから始まる。規則的な点滅ではなく、妙に明るい白光をまき散らして次第にこちらに近づく。避けてもこちらに来るようだ。やがてそれは本船のサーチライトだ、何か探しているようだと思いついた。直後こちらが光芒にとらえられた。それからが大変である。2灯か3灯か知らぬが集中的に浴びせたまま、やがて怪船はこちらにまっしぐら。眩しくて目がくらみ、ワッチオフの連中も、何かと驚いて飛び出して来る。怪船は風下に平行のコースをとる。ホッとする間もなく、今度は何やら合図をしているようだ。未だ相当の波、風が残っており、こちらも慌てふためき、話の前後は記憶に定かではないが、確実なのはこのあたりで、巡視船“しきね”と2182でおしゃべりをしてきたことだ。小笠原へ向けて航行中のヨットが緊急通信を発し、以後消息不明とのこと。幸か不幸か、こちらが間違えられた訳である。事情が判り、当該ヨットの大きさその他、こちらの知る限りの情報を伝えたり、また巡視船が搜索のため打ち上げた照明弾を、こちらが当該ヨットのパラシュート・フレアと早合点して先方の巡視船に送信したり、翌朝のラジオ・ニュースで遭難ヨット発見、全員無事を聴くまで大騒ぎをしてしまった。

小笠原に着いてから聞くところによると、CQと緊急のヒアリングミスがそもそもの発端らしい。判って見れば笑い話だが、業務用2M帯にアマ無線用語を不用意に送った責めは、やはり残らざるを得ないだろう。高価な無線機の搭載には未だにとかくの批判もあるようだが、現行の周波数割り当ては、すでに既得権に近い状況らしい。この獲得のために、お役所通いを重ねて苦労された人もいる訳で、つまらぬ事で脚を引っ張られないように、せいぜいお互いに気を付けて行きた

いと思う。

もうひとつは、ソウフ岩が行方不明になった事件である。鳥島アビームまでナビは確かなもので、なんとか明るうちにソウフ岩まで到着出来そうであった。やがて、夕闇迫る中で次第に視界も悪くなり、ほぼ現場と思われるところへ来た時は日没寸前、たちまちにして海も空も、その区別さえ出さぬ破目になった。幸いにして、まったく静かな海面であったが、これはまさに恐怖であった。カタログでは400m先で新聞が読めるというスポットも、霧の中ではほんの少し白い煙りの棒になるだけであり、距離感など判りはしない。それでもないよりは増しとワッチに持たせ、海面らしき下ばかりでなく、時には上方も照らせと叫び、物音たてるな、磯波にも注意しろと、小さな声で叱咤激励、安全圏に出るまでの1時間余りは、霧に濡れた冷汗が、全身はびっしょりであった。以後のコースは、ソウフ岩を起点としてログ計算も正確であったからには、視界さえ良ければ、あのスポットに奇怪な岩を捕える可能性も有り得たと思う。

暗夜に、この岩が、前か、右か或いは左か、スポットの灯りに浮かぶなど、思うだけでもコックピットの混乱が手に取るようで、見つからなくて良かったのかも知れない。

諦めの悪い好奇心は、それに相応しい代償を覚悟すべきだという事を、身を以て実証して来た次第である。

あとは一路快晴の順風に恵まれて、無事小笠原二見港にすべり込んだ。日数の余裕は充分に見込んだ積りであったが、島で何をしていたのか、日がすぎるのが恐ろしく早かった。長い間の念願であった南島へ上陸できて、あの、何と言えは良いのか、全く異質の、信じ難い光景が強烈に焼きついて、その他のことなど多分何処かに吹き飛んだのかも知れない。

もうスタートである。島総員あげと思われる人々が岸壁を埋めつくしている。写真でしか知らない筈の外海でのメインレースと、何やらオーバーラップして、気も上わずだった。感激であった。

さて、これからが駄目なのである。惨めなのである。でも、いくらかは落着いて来た現在、自からの要求水準をドンと下げてみれば、小笠原へ行きたいという長い間の想いが何とか無事にとげられた事を、まずは喜ぶべきかと思っている。この点、レースの言い出しっぱの石原さん、準備の雑事に徹してくれた薬師寺さん、それになんといっても参加のチャンスを下さった〈光〉のオーナーである砂田さん、そして思いもよらぬ好意を寄せられた松沢御夫妻を始めとする現地の方々。それぞれに改めて感謝をしたい。

では——ヨットベガV、ヨットベガV、こちらはヨット光、おあとはよろしいでしょうか。サヨウナラ。

# 新しい一頁

石原 慎太郎

開会式で花束の贈呈を受ける石原氏。



レースをしていないとわからぬことだが、最近のオープンヨットの、将にレーサーの性能の向上は目を見はるものがある。乗り手がベテランで海を見る目が肥えて、且つ、ヨットの現代的なリグを海の状況に合わせて使いこなせば、現代のレーサーは一昔前なら全艇リタイアのような条件の下でも安全に驚異的スピードで走り切ることが出来る。その速度、耐久性、上りの角度を含めた艇の機敏さは、三、四年前のデザインに馴染みとどまる人間には想像もつかない。要はそれを乗りこなす人間の側の問題だが、それは自ら思い切って苛酷な状況に身をさらし自ら習得しなければどうなるものでもない。

ということで、日本の外洋レーサーが国際的な評価を受けるためには、単に日本の中で選ばれたものだけが外国へ出かけていくということだけでなく、選ばれていった彼らが遜色なく闘えるためにも、日本において全員がもっともっと数多く激しい試練を重ねる必要がある、と私は信じている。

NORCも、単なるクルージングクラブではなくあくまでレーシングクラブならば、そうした観点からの企画をもっと積極的に考えるべきではなからうか。勿論、初心者会員のための近海レースは必要だが、それは各支部主催にまかせて、本部主催のレースはそうした観点からもっとハザダスなもっと長くつらいものにしていくべきだろう。今回の小笠原レースに関して、一部に、時期尚早という意見もあったやに聞かすが、私はそうは思わない。伝統ある所謂花の大島レースが、今ではもう多くのトップレーサーにとって(クォーターンを含めて)デイレースに毛の生えたようなものでしかなく、かつては最長の鳥羽レースも、すでに長

征のイメージは全くなく、単調で簡単なレースになってしまったということを考えれば、まして、あの世界で最も魅力的且つ危険困難なレースの一つである沖縄レースが完全に定着した今、それよりも短く簡単な小笠原レースは、隔年の沖縄レースの穴を埋めるのに恰好のレースと思われた。

幸い今回の実施となり、いい出し人の私が実行委員長を勤めさせて頂き、委員各位と現地の関係者の方々の協力で無事レースを实らしたが、行って見て改めて、大きな成果があったと思われる。

第一に18隻という予想の倍のエントリーを見、参加艇全艇が、レースだけでなく回航や日本のタヒチともいうべき小笠原での滞在を満喫してくれた。

協賛してくれた現地との交流も、所がテレビも新聞もない絶海の孤島だけに、形式だけではなく本当に心暖まるものがあった。スタートした後、島中の人が、島を離れていくレース艇を見送るために、近くのレーダー基地のある小高い山頂までかけ上り、山頂にかかる雲の合間合間に、スピンを張ったヨットが水平線の彼方に消えるまで倦みずに立ち去らなかったという挿話も、主催者側としても、またレースに臨んだ人間としても嬉しい。

今回は初の試みとのために、いろいろ足らぬ点もあったが、次回からは少し経費もかけ、エントリーした仲間には滞在中あの世界に比類ない小笠原の海と自然をもっともっと満喫してもらおう趣好をこらしたいと思っている。

しかしそれにしても、スタート前日、あの大栈橋に18隻のレース艇が舷を接して並んだ様は、将にトランスパック日本版の雰囲気だった。委員の誰かが、日本のヨット界もここまで来たか、と慨嘆していたが私も同感だった。

私は沖縄レースの提唱者の1人でもあったが、将来沖縄レースに比べて小笠原レースの方が人気レースになるのではないかとさえ思う。レースの技術的な困難さ面白さでは沖縄レースの方が数等上だろうが、回航の容易さを含めた危険の無さ、スタート現地小笠原の島々の測り知れぬ魅力等、近い将来これを毎年定例化し、鳥羽レースの魅力に代るものとしても必ず多くのエントリーが得られるに違いない。鳥羽は鳥羽で初心者用に残して、休暇のとり易い夏に、沖縄レースや外国の厳しいレースのトレーニングのためにも、小笠原レースを毎年行ってはどうかとさえ思っている。

いずれにせよ、今回の試みが成功だったことは、主催者側が云々せずとも、参加した諸君が充分銘記してくれているだろう。参加者の誰しもが、自分たちがNORCの歴史の新しい一頁を書きこんだという自負を抱いてまた次の小笠原を憧れているだろうことを信じて止まない。

海はまだまだ限りなく広い。私たちは絶えず前進しなくてはならない。

## 座談会

## 『小笠原レースをふりかえって』

小笠原レース実行委員会



司会 周東英卿

周東 5月の連休に行なわれた「小笠原レース（父島→小網代515哩）」は、天候に恵まれ、参加艇18隻、全艇完走し、無事に終了しました。

このレースは実施までに解決すべき問題が山積し、実行委員の方々は大変苦労されたことと思います。

薬師寺千代美、今岡又彦、高坂武雄、長江博人、長井栄次の各委員に集っていただき、今後の参考となるよう、「小笠原レース」運営上の問題点につき、忌憚らないお話をいただきたい。

「父島における泊地問題」について

薬師寺 泊地自体は良港でしたが、レース艇の泊地交渉で、クルージングに行ったヨットの前例から漁業組合が一つのネックでした。当初は10艇程度と交渉していたのに、18艇に参加艇が増えたことも問題を大きくしました。

係留については、多少の問題は残りましたが、小笠原島民の多くの方の協力、特に小笠原マリーナの尽力を得て、係留スペースとしては十分な余地があることもあり、漁業組合の了承もなんとか取れました。

周東 「クルージングに行ったヨットが作った前例」とは「漁港の使用料」のことですか。

薬師寺 そうです。漁業組合員の一部に「ヨットで遊びに来ているんだ」という考えがありましたが、幾度かの話合いの末、我々の「純然たるアマチュア・スポーツで、海事思想の普及も含めてレースをやっているのだ」との考え方に同調してもらえました。今後、問題は残らないと思います。

高坂 結果としては、泊地はうまくいきましたが、岸壁に纏着けできないのは、ひとつ問題ですね。

薬師寺 小笠原の特殊事情からでしょうが、都庁、港湾管理課の対応は初めは非協力的で、岸壁も「島民の生活のための荷役岸壁なので使ってはいけない」と

いう状態でしたが、多くの島民のレースに対する期待が港湾管理課に大きな力として働き、レース艇入港の段階では、荷役をしている船を一時移動させてまで、我々に便宜を与えてくれました。今後は岸壁の使用も可能だと思っています。

今岡 小笠原の場合、本土に復帰して11年目、沖縄に比べ住民も少ない。島自体の環境の整備も遅れているという特殊な状態なので障害があったと思いますが、それも今回実績を作ったことで、次回からはスムーズにいくのではなかろうか。ヨット・レースがどういものか理解しがたかったと思いますね。

高坂 その意味では島民との交歓がうまくいったと思いますね。

長江 いずれにしても小笠原島は東京からの足の便が非常に悪く、現地との交渉は薬師寺さんに公私ともどもご苦労をかけました。もう少し足の便がよくなると、事前に綿密な打合わせもできて、もっと行届いたサービスができるのではないかと思いますね。

今岡 私ども〈CONTESSA〉は3月に回航して、薬師寺さんが行かれたあと、改めて支庁長等に挨拶に行ったんですが、支庁長、職員も小笠原始まって以来のイベントに、ちょっと戸惑い、尻ごみしていたことは事実ですね。

長井 岸壁に直接着けられれば、もっと現地の方と親しくなれたと思います。

長江 一番奥の漁港の岸壁に着けられるのが望ましい形ですね。

今岡 あそこは、伊豆諸島からこちらの漁港に比べれば、設備的には恵まれていますね。建設中の棧橋があり、それに比べ漁船の数は少ない。岸壁に余裕があり、漁船が横着けの状況ですから、事前交渉さえうまくやれば、ヨットは係留できると思います。

周東 薬師寺さんに現地調査に行っていたいただいと

きからの、「漁港使用料」の問題がスタート直前まで残っていたことは非常に残念ですが、我々は、「本土と小笠原をつなぐ海洋スポーツとして、こんなすばらしいものはない」と確信していたし、スタートを見送った島民の方々も、そういう気持ちに変わっていったのではないか。次回にはもっとすばらしい受け入れ態勢もできるのではないかと期待しています。

#### 「レース参加者・回航要員の輸送」について

今岡 4月から最新型の高速船になったものの26時間（その前は約48時間）かかるというネックがありましたね。

高坂 今回は交渉して割引してもらったので楽になりましたが、普通に考えると、あの距離である料金は高いような気がしますね。便数が少ない為、皆さん苦労したのではないですか。

長井 小笠原では遊べなかったですね。回航でも日数に余裕を持って行かないとゆっくり遊べない。

今岡 コミッティーの方は、レース終了後、島内観光の暇もなく帰京されて、大変ご苦労さまでした。

長江 スタートしたレース艇を本船で追い抜いて見られるレースはまずほかにはないし、往きの船内では、レース関係者の交歓の場を持って大変よかったです。幸い小笠原海運の運航日程がレース日程とびたり重なって、再来年もそうであるといいのですがね。

葉師寺 小笠原海運もゴールデンウィークを主眼に日程を組んでいるし、船中泊一泊の26時間は従来にくらべ大変楽でした。

長江 外洋帆走協会の船内PRもできたとし、広報班は大活躍だったな。

高坂 その点では、あのくらいの時間がちょうどいいかな、という気もするね。船内ではほかにやることがないだけに。

周東 沖縄レースの場合と比較してみると、実感として、小笠原は沖縄よりもはるかに遠い島ですね。

今岡 時間の都合で参加できなかった方も多かったのではないかと思いますね。都合の良い便は1便しかないですからね。ほとんどの艇は回航に行った方はそのままヨットにいて、レースに参加して帰ってきた。

#### 「参加艇のレース運営上の協力」について

長江 現地で手伝う方を出していただいたというの、今までのレースではなかった新しい形で、大変ありがたかったです。

今岡 地元でのレースなら慣れていますが、このレースの場合は、各艇から1人ずつ出していただかないと、コミッティーと実行委員会だけでは、費用もかかるし、やりきれないですね。

周東 今までのレースはレース委員会が前夜祭からレース、そして表彰式に至るまで準備をするというやり方でしたが、今回は、実行委員会に参加艇から

1人出て戴き、一緒にレースを企画・運営して行こうという形で、進められたわけです。参加各艇の皆さんの協力を得たことは、よい経験でもあり、今後のレースの在り方として考えていかなければならないと思います。

#### 「スポンサー」について

周東 とかくNORCはスポンサー、特に私企業から援助を受けるということには消極的でしたが、「小笠原レース」では積極的に受けようではないか、という語弊がありますが、カップをいただいたり、我々が安く楽しめる方向にもっていかうのではないかと、小笠原マリナーをはじめ、カティーサーク・スコッチウイスキー、小笠原海運、小笠原協会、小笠原マリナー・ボートクラブ、エスピー・エンタープライズ、玉屋商店、シーボニア、舵社に協賛していただきましたが、今後のレースでは協賛会社をどうするか、前向きに検討して行きたい。

長江 レース運営から考えると、小笠原マリナーの商売を忘れたような協力のおかげで、ようやくレースができたという感じですね。そう簡単に人が行けないから、現地での事前調整は小笠原マリナーに依頼して、一番お世話になりましたね。今後レースを続けるなら、足の便が解決されない限り、協力していただくを得ないですね。

今岡 ヨットに関連する企業や素直に援助していただけるスポンサーで、レースの主体性を脅かされず、それにより参加艇がふえ、レースがにぎやかになるなら、参加艇に対するメリットとして、積極的に取り入れていくべきではないですか。ほんの小さな物でも、賞としてもらうとうれしくなりますからね。

長井 小笠原マリナーの小沢さんのおかげで、我々と父島との間に、ワン・クッションあって、滑らかに事が運んだと思いますね。

葉師寺 それと同時に、向こうにあるボートクラブが、今回は漁業組合との関係で表面立って活動できなかったのは不満だが、今後のレースではそんなことはないだろう、と言っていた。ボートクラブは小笠原でのヨットをこれを契機に普及させたいと期待している。他のクラブと交歓したい、母島回りのヨットレースをしたいというのが将来の考えのようです。

今回のレースで、島の方々のヨットへの関心が急速に高まったという気がしますね。

今岡 入賞艇に対するカップは数が限られているので、協賛会社からいただいたカップや商品で補った。普段のレース以上に賞をもらえる艇が多くなるので協賛会社を募るのはよいことだと思う。

葉師寺 小笠原海運の長田さんが表彰式後のパーティーで、カップを出すことは気が付かなかったと言われておられた。私もカップを出してほしくて、のどまで出たんですが、運賃は割引してもらえたとし、ほかでも

協力をさせていただいているので言えなかったんです。思いきって一言「カップを出してほしい」と言えば、さっと出してくれたと思うのですが。

高坂 もらう側としては、カップは持ち回りより、取りきりのカップの多いほうがいいですね。大レースですから、今後は取りきりカップが出るような協賛会社を捜すのもひとつの行き方だと思います。

長江 前夜祭と表彰式のパーティーのお酒は全部、協賛会社からいただいたものと寄付でまかなえましたし、参加賞も協賛会社からいただいたということで、レースに直接関係はないですが、協賛会社に負っているところは相当ありましたね。

今岡 今回のレースは、レース委員会予算に組まれていない特別レースであり、独立採算でやらなければいけないので、積極的に協賛会社を取ろうということだったんです。今後、レース委員会予算に組まれるレースになっても、大きいレースは雰囲気や盛り上げる意味でも、協賛会社は多く集めたほうがよい。

周東 協賛会社を多く持つことは、経済的な面のみならず、広報活動面でも意義があると思います。

又、一般的に、特定の新聞社の後援を受けると、日本のマスコミ業界は、他の新聞社及びその系列の専門紙はそっぽを向く傾向がある。今回も、毎日新聞社及びスポーツニッポン社に後援になっていただける可能性があったんですが、我々としては、外洋ヨット・レースはどの新聞社も取り上げるスポーツであってほしいので、特定の新聞社の後援はやめにしました。

### 「広報活動」について

高坂 「広報活動」は今回初めて海事思想普及委員会が取り上げ、一般紙、スポーツ紙、週刊誌、マンガ雑誌、TV局等、約40社にプレス・キットを配ってみました。当初のねらいが、特定の新聞社を協賛に付けないという形でしたから、あまり期待していなかったのですが、いい線をいったと思う。

今岡 広報活動はまめに、地道にやらなければいけないので、NORCのニュース・レターのフォームを作り、「小笠原レース」でスタートして、今後の大きいレースについては広報活動を続けていくことになりました。今回は「夕刊フジ」、「スポーツニッポン」、「TBSニュース」、「NTV」等、かなり反響がありました。

高坂 1つのやり方として、どこか1社に決めて強力なアプローチをすれば、大いに乗ってくるような気がします。

今岡 1回乗ればその記者とのパイプもできるので、ニュース・レターだけでなく、人間関係を作って、ニュースとして取り上げてもらう。それがひいては海事思想の普及にもつながっていくので積極的に進めたい。

高坂 失敗したなと思っている1つは、小・中・高

校生を小笠原で参加艇に乗せたことをメインにしなかったこと。まずNORCを知ってもらうというところから始まったので訴え方が弱かったのではないかと思います。

長江 〈おがさわら丸〉の船内でVTRを流しましたね。TV電波が入らなくなって船客が退屈したところに、「俺たちの海」を流して、視聴率は100%近かった。

今岡 そのVTRは小笠原のCATV局に貸して、我々が帰ったあとの日曜日の「サンデースポーツ」という番組で放映された。ヨットレースが終ってヨットに興味を持ったところで、ヨットの建造からレースまでを追った記録映画が放映されたことは、ヨットに対する理解がますます深まったことと思う。

薬師寺 「クォーターン世界選手権大会」のVTRも持って行ったんですが、これはテープとデッキが合わなくて放映できなかったんです。島のボートクラブを通じて前宣伝をしてあったのに残念でした。

今岡 今後、優勝艇の写真を貸してくれとか、新聞社などから反響が出てくると思うので、レースに出ている艇の写真くらいはファイルしておきたいですね。

長江 今回パンフレットを作りましたが、パブリシティの意味もあるのでNORCの紹介が中心だった。主な方の挨拶やNORCの生い立ちからやったんですが、参加艇のプロフィールも載せたらもっとアピールしたでしょうね。

今岡 前夜祭にあれだけ現地の方が集まって盛況だったんですから、パンフレットだと金がかかるので、チラシ程度のものに各艇のプロフィールを入れて配ってもよかったと思います。

長井 そうすると、準備段階からもっと練らなくてはいけませんね。今回は広報活動の前に、参加艇を集めることに皆さんは苦労なさって、よくできたという感じが非常にするんですね。

長江 18艇。よく集まりましたね。初めは6艇くらいの予想であった。

周東 これまでは「NORCは全くPRしていない、どの新聞を見てもレースを取り上げた形跡がないではないか」という声がありまして、今回、政治家でもあり、タレントの要素の強い石原慎太郎さんを実行委員長にし、今岡さんの流したニュースが「スポーツニッポン」に載ったこともあり、ここらでマスコミ対策を考えたかどうかと、急遽、海事思想普及委員会に広報部会を設けて、活動を始めたわけですね。

7月にイギリスで開かれるアドミラルズ・カップ・レース、今回の小笠原レースの内容紹介、もちろん、NORCの紹介を含めて送りました。それだけでは取り上げられないだろうという、悲観的な意見もありましたが、まずはニュースを流してみようということで始めました。その結果数社で取り上げてもらえました。

今後ともこうした方法で、NORCの事業活動のプレス・リリースを行なったらどうか。あとは、そうそう

たる顔ぶれのNORC会員に、知人、友人を通して働きかけて戴く以外はなかりうと考えます。

### 「小笠原島民との交歓」について

薬師寺 村長さんをはじめ皆さん、ヨットレースが珍しいこともあって、レースと一緒に楽しんでもらえたというのが実感です。前夜祭のパーティーは会場に入りきれないくらい盛況でした。

ヨット教室では、小・中・高校生をヨットに乗せて、校長先生をはじめ皆さんに喜んでもらえました。

今岡 ヨット教室は2本立てで、初めに、小学校の講堂を借りて、ヨット・デザイナーの林賢之輔さんが講師になり、ヨットはどうして走るのかという映画を上映し、港へ行って、今映画で見たヨットに実際に乗る。今回のこのやり方はよかったと思う。

私どものヨットに乗った子供たちも非常に喜んでましたし、次の日、子供たちがスタート前に来て、自分の乗ったヨットの艇長に花束をプレゼントするという交歓風景は感動的だった。

長江 子供たちから島の砂の入った小さなびんを贈られたヨットの方たちも感激してましたね。

それと、スタートの場所もよかったのですが、スタート時には、島の方が岸壁に鈴なりになって、スタート・ガンが鳴ると拍手がわき起こったことも、ほかのレースでは見られなかったことです。

薬師寺 小笠原マリーナの小沢さんが「ヨットレースがこなければ盆も正月もない、島全体の祭にしたい」と言ってましたが、今度のレースはそういう雰囲気です。スタートできたと思いますね。

今岡 フィニッシュしてから聞いたんですが、スタートを見送ったあと、棧橋に集まった何百人という方が、三日月山に車で上がって、小笠原始まって以来の交通渋滞まで起こし、走り去るヨットを見送っていた。これはジンときますね。

薬師寺 私たちも、トラブルがあった(SURUGA II)のスタートを見送った後、30分近く遅れて三日月山に登ろうとしましたが、困難な状態で、こんなに大勢登ってヨットを見送ってくれたのかと涙が出るほどうれしかったですね。

周東 スタート・ラインを二見港内に引き、港の入口にあるリーフを避けるためにウェザー・マークとして、航路標識のブイを回るコースにしましたが、それが詰り開きで長時間港内を帆走する結果になって、島の方には喜ばれたのではないのでしょうか。

薬師寺 ヨットレースの常識としては港外からスタートする。私も現地調査に行ったときはそのつもりでしたが、熱心な島の方々から、ぜひスタートは港内でみんなが見られるスタートを考えてほしい、と言われ、港が広いこともあり、常識を破ったスタート方法でしたが、よかったと思います。

長井 ヨット教室で子供を乗せたとき、各艇バラバ



今岡又彦さん



長井栄次さん

ラに行きましたでしょ。走るグループや少し走ってあとは海水浴をするグループもあって、子供たちは喜んでくれましたが、もうひとつ統一があったら、もっとよかったのではないかと思います。

高坂 それはずいぶん言われましたね。2時間どうすればいいのだ、どこへ行けばいいのだ、と。

永井 先生が付いてくれたのはよかったですね。責任者が1人必ずいたの、その方に相談すればいいので楽でした。

周東 どこか目標を決めて回るという案も出たことは出ましたが、スタートの前日でもあり、各艇の大きさが違うから、目標を決めてしまうと大変ではないか。時間を区切って、2時間だけ協力していただくということで進めたんです。

今岡 我々が4月28日の〈おがさわら丸〉で行ったとき、海上自衛隊の特務艇85号——コミッティー・ボートをやっていた艇が国際信号旗を満艦色にして迎えてくれましたね。

薬師寺 あれは天皇誕生日でやっていたのです。(笑)

今岡 スタートでは海上自衛隊の方にユニフォーム姿でスタート・ガンを鳴らしていただいて、カッコいい、きれいなスタートでしたね。

薬師寺 実は号砲も最初の段階では拒否されたんです。上からの指示がないので撃てないと。猟銃ならと警察に申請しても、具合が悪いという回答で、それでは汽笛を鳴らしてもらおうと決めていたんです。ところが、たまたま「85号」の艇長が私の古い友人なので、その話をしたら、「艇長は俺だ。俺が責任を持つ」と独断で撃ったんです。レース前日には5種類の色のものを試射をして、当日は一番よく見える赤色のものを撃ってくれるなど、レースのスタートを盛り上げるのに大きな協力をしていただきました。

アウトサイド・リミット・マークのブイに旗を立てるのに、10メートルの竹ざおを横須賀から取り寄せてくれたんです。P旗も、4幅の大きいのがあったのでこちらから用意していかなかったんですが、古くて破れていて、2幅の小さいのしかなく、その晩、4幅のを縫ってくれたんです。

周東 「小笠原という島は日本最後の楽園だ」と、



周東英卿さん

長江博人さん



高坂武雄さん



薬師寺千代美さん

石原さんが書かれているのを読み、私はオーバーではないかと思ったんですが、ヨットに乗せてくれたお礼だと、スタート当日の朝、子供たちが、自分たちが校庭に咲かせた花を摘んで花束にして、各艇長に贈る、それをヨットはバルピットに飾ってスタートしていく。最後の楽園にふさわしい風情でしたね。

#### 「無線によるロール・コール」について

薬師寺 無線のロール・コールを1日2回としたのはコミッティー側にはよかった。問題は時間で、24時の位置を01時に報告するのは参加艇には負担が大きかったと思う。

「夜の位置は推定だから、ロール・コールしなくても同じようなものだ」という意見が参加艇にあったようですが、連絡が取れることに大きな意義がある。2回のロール・コールは必要だったと思います。

ただ、2メガヘルツは到達距離が短いのが欠点で、今後は到達距離の長い波に変えてもらいたいものです。

今回、海上自衛隊には、レース中の非常事態に備えて、フル・ワッチをして戴いており、大変感謝しています。

今後は、レース期間中だけでも海上自衛隊と交信できるようにしてもらいたいと痛切に感じました。今回のようなキー・ボード方式ですと、キー・ボードにも負担がかかりますし、この問題を次回までの2年間に考えていきたい。

今岡 レース参加クルーの立場から言うと、13時と01時の2回のロール・コール、特に真夜中はかなりきついですね。スタートした日とフィニッシュの前日くらいから1日2回、その他は1日1回、ということも考えていただけたらと思います。

薬師寺 コミッティー側でワッチしてはいても、確かに夜中のワッチはつらいですね。今回は幸い天候に恵まれ、トラブルもなかったのですが、海が荒れば荒れるほど参加艇も苦勞する。ポジションは正確であろうがなからうが、元気で走っているという声が入るだけで、コミッティー側はレース運営上、非常によかったと考えます。

長江 レースに参加された方の意見としては、「真夜

中のロール・コールは勘弁してもらいたい」との声が多かったように思います。コミッティー側からすると、24時間あれば八丈島から帰ってきますから、どうしても中間に1回ポジションを知っておきたかった。

長井 沖縄レースよりもバクチができないですね。1日1回だと一緒に並んでいた艇が次のロール・コールではかなり離されることがあるでしょう。今回は12時間置きなので他艇との位置関係が分かってしまう。

高坂 逆におもしろかった。(笑)

長江 1日1回でもよいかもしれないですね。フィニッシュ1時間前のコールもありますし。

高坂 この地点に来たらもう1回やれ、というような形を決めておけばね。

今岡 安全確認の意味ではよかったと思いますが、フィニッシュのコールは、1時間前だけでなく、3時間前と1時間前とか、方法は考えられると思いますね。

周東 ロール・コールの交信回数について話が出ましたが、確かに、艇が大型化したために、八丈島一小網代間約150マイルとして、追い風で8ノット出ると20時間弱で着いてしまう。

ロール・コールの目的が、艇の位置、あるいはレースの進行状況を把握するという意味で、12時間に1回ほしいことから設けられたのですが、今後長距離レースを行なう場合には、たとえば「大島より北へ出た場合には必ず陸上のコミッティー局に連絡する。それまでは1日1回」という形も考えられますね。

もうひとつ、現在使用している2メガヘルツの電波は、許可条件として、通信の相手方が三崎ヨット局及びヨットの船舶局に限定されている。そのために我々が期待していた父島の自衛隊海岸局との交信が、電波管理法上問題があるために取りやめ、ロール・コールのキー・ボードを参加艇から(FUJI III)、(RODEM VI)、(GEKKO V)に依頼し、毎日交代でお願いしましたが、今後の問題として、ヨット無線を普及させるため、あるいは電波管理局が言うように安全に無線は必要だという観点からすれば、目的と期間を限って、通信の相手方を短期間で許可することを考えて欲しいですね。

「レース」について

高坂 沖縄レースと小笠原レースをぜひ国際レースにしたいですね。1年くらい前に日程だけは決めて、香港、東南アジアのヨットに知らせたい。

薬師寺 今回、ひょっとしたら国際レースになるのではないかと期待はあったんです。飛び入りで参加したいというヨット〈VELELLA〉がありましたが、レーティングに問題があって、レースを断念したんです。

今岡 小笠原はグァムから近いし、外国艇はよく来ているようだから、国際レースになるチャンスは多いのではないですか。

それから、TMFに対してかなり疑問を持っている艇が多いですね。

周東 本部レースのうち、鳥羽と江の島・清水レースを除いたレースは、TMFを採用している。

TMFとは、英国で採用されている「修正時間方式」で、気象・海象の変化のある海域でのレースではTCFよりふさわしいということです。

NORCでは、日本の条件がアメリカより英国に似ているので、本部主催の長距離レースにTMFを採用しています。

高坂 ただ、フィニッシュして、所要時間より修正時間が多いのは素人目には割きれないところがある。

長江 今回は各艇順調に艇足を伸ばしたので、レーティングの低いヨットのほうが有利だったことは間違いないですね。

今岡 長距離レースに対するロランやその他の航海計器の使用については、レース委員会ももっと突っ込んだ議論がなされていいと思う。

高坂 航海計器は、採用しないと発達しない恐れもあるので、一考を要しますね。

薬師寺 長距離レースだから使っても差しつかえないと思うが、それほど正確な位置は出ないと思います。(笑)

今回参加した18艇は、当初心配した天測もレベルが上がっている。往航では島を見逃すヨットがあるのではないかと思いましたが、みなびたりと位置を出して、夜の11時半、真っ暗いガスのかかった中を二見港に入ってきたヨットもありました。ナビゲーションについては、ロランも含め、それほど心配はない。

長江 今回は回航のほうがナビゲーションとしては、難しかったのではないかと思います。

周東 レース内容としては、メイ・ストームがこなかったのが期待がはずれて、おもしろくなかったのではないかと。

長江 沖縄レースの場合は、前線に沿って走っていく形ですが、小笠原レースでは、その頃の天気図によると、前線を横切る形になる。それでシケなかったし、順風に終始した。

周東 スタートして、西島の東側を通るか、西側を

通るか。青ヶ島-八丈島の東側を通るか、西側を通るかが、勝負の分かれ目だったようですね。

高坂 三宅島はどうなの？

長江 八丈島の東へ行ったヨットはみんな東側を回っていますね。

周東 優勝した〈VEGA V〉は、青ヶ島-八丈島の西側を通り、三宅島と新島の間を走っているんですね。その辺では、風はあったの、なかったの？

今岡 我々〈CONTESSA〉のときはなかった。

長江 大型艇は八丈島の西を行ったようですね。

周東 潮流が複雑だったのと、その辺で前線に遭い、その後のコースの選び方がかぎだったようですね。

〈VEGA V〉は、スタートから飛び出しているヨットではなくて、じわじわ詰めて、大島辺りで先行艇団に伍して走りだした。

長江 まだ航跡図の分析をしてないので正確なことは言えませんが、青ヶ島-八丈島ラインより西へ行ったヨットのほうが好成績をおさめていますね。

長井 八丈島から西へ出たヨットは黒潮に乗せられて、ずいぶん得をしました。

周東 八丈レースですと、帰路はほとんど全艇が東コースをとり、三宅島の東側を通過してフィニッシュする。西側へ入ったヨットは、今まで勝ったことがないし、また、非常に遅れている。〈VEGA V〉のコースは、今までの八丈島レースでは、まず勝てるコースではない所を走っている。

長江 その辺から〈VEGA V〉はじりじり差を詰めていったんですからね。

薬師寺 東側は風が期待どおりに吹かなかった。

今岡 東側はフィニッシュ前日の夕方からナギになって艇足は伸びなかった。

今回はスタートしてフィニッシュするまで、ずっと周りにヨットが見え、精神的に疲れるレースでしたね。

長井 僕たちの場合は反対で1艇も見えなかったんです。

周東 ヨットレースはおもしろいもので、「自分の艇が勝ったと思っているときは、たいてい負けている」というジンクスがあるんですね。

本日はお忙しいところをお集まりいただきましてありがとうございます。

今後、新しいレースが次々と企画されると思いますが、レース参加者自身の真のスポーツとして、広く国民に親しまれる海洋スポーツ、さらにはナショナル・スポーツに成長するよう、皆さんと育てていきたいと思っています。

(速記：石鍋八千代)

小笠原レースのTシャツ御希望の方はNORC事務局まで。一枚2,000円です。

日韓親善

アリラン・レース

釜山  
↓  
博多

〈ガル2〉 江頭宣雄

今回で第4回目を迎えるこの2国間レースも、回を重ねるごとに参加艇、参加者が急増し、今回は39艇、232名という大変な数になってしまった。

約1年掛りで準備をし、4月7日に最終艇長会議を行ない、4月30日の長崎県対馬、比田勝港の出国を待った前日の29日夕方には、ほぼ全艇が無事廻航を終え、比田勝港にもやいを取った。

各艇長及びクルー共、何かを期待してか、いきいきとした顔、態度が感じられる。30日0900より入国管理事務所、1300より税関と、順調に出国手続きが進み、1700に完了した。

釜山入港が0800と決まっている為、出港は2300となった。それまでは食料や燃料の補給と、中には釜山上陸後を考え睡眠を取る者も多かったようだ。事務局は232名のホテル割当に必死であった。

2300、出港。一路釜山へ3〜4ノットで群をくずさぬよう機帆走である。全艇、赤・緑の航海灯を輝かせている。まさに壮観であった。

5月1日、0800釜山港入港。1400入国手続完了。送迎バスにて釜山「コモドダイナスティホテル」特級ホテルに着く。毎度の事ながら若いクルーは蜘蛛の子をちらすように街の中へと消え去った。



釜山、コモドダイナスティホテルにて。開会式。釜山日報社社長大原玄海支部長よりエンサイン旗を贈呈。

5月2日、1830より当ホテルにて開会式パーティーを韓国側関係者、釜山日報社、海洋大学校等を招待し盛大に行ない、レースの安全と韓国ヨットマンの発展を誓い、2030に終了。釜山最後の夜を楽しみ、明日のレースにそなえ各艇早寝に心掛けていたようだ(?)。

5月3日、0830ホテルを出発。係留地である海洋大学校へ向かう。0900より出国手続を始め、少し遅れて1230に手続完了。スタートを1330に決定。レース海面へ向かう。本船(コミッティー)は〈百合若丸〉合田督艇長と下マークを〈モラモラ〉椛島知典艇長にお願いし、レース艇37艇で1330、幕は切って下ろされた。

東よりの風1〜2m、〈十三海の会〉、〈スーパースター〉が下より、〈ホンキートンク〉、〈テクニシャン〉、〈ネオアンタレス〉が上より良いスタートを切り、先



上：釜山市より「海洋大学校」を見る。  
左：5月3日。レース海面へ向かう前、出航準備中のレース艇。

行して行った。その後、〈カズ(1トン新艇)〉が頭角を表わし、1時間後ぐらいにはトップに立った。〈ジグザグ〉、〈アポロニア〉、〈エスポアルV〉、〈モンテカルロⅢ〉、〈レディバードⅢ〉がスタート後の走りが悪く苦心していたようだ。それに比べ最小艇の〈ガル2〉の走りには目を見張る物があった。

対馬にとりつく前に日没となり、〈カズ〉、〈ジグザグ〉が先行し、その後をハーフトンクラス、その後がクォータートンと、ほぼ団子の状態で進行した。今回は全艇無線を義務付けて取付た為、レースという感じより、クルージングと錯覚しそうなほどなごやかな雰囲気であった。と言うのも〈レディバード〉乗組の末次氏が、微風で退屈してか、各艇を無線で呼び出し、天気図、気象の話までは良かったのだが、だんだんエスカレートし、夕食の献立から韓国での内証話迄、とどまる所を知らぬと言った感じで、数時間がアツと言う間にすぎさった。

そろそろ対馬の北端三ツ島廻航である。各艇どの辺でタックするかがポイントである。ここで失敗するとずっと遅れてしまう。何度も出場している艇が多いせいか無事通過する艇が多いようである。ところが熟知しているはずの我が艇〈ガル2〉が失敗し4時間つかまるという事になり、やむなくリタイヤをよぎなくされ、5月4日0400機走に踏み切った。

155、一路、博多港を目指し機帆走5ノットで航行。他の艇は無心でレースをやっているのだろうか？無線が入らない。韓国での疲れが出てバテているのであろう。0800本部の山崎氏より無線が入る。全艇異状なしとの事、一安心である。先行艇及び後続艇の姿はまるきり視認出来ない。今回のように安定した天気は初

1979年アリランレース成績表 (JOR使用)

着順	艇名	艇種	所要時間	TCF	修正時間	順位
1	ジグザグ	DOU 37	21-49-13	0.7892	17-13-14	6
2	カズ	HOL 37	22-13-27	0.7835	17-24-45	8
3	ホンキートンク	NIC 30	22-36-14	0.7333	16-34-31	① クラスI位
4	風天丸Ⅲ	YA 33	22-54-11	0.7519	17-13-14	5
5	ホットスパー	FAR 920	22-55-33	0.7570	17-21-17	7
6	テクニシャン	NIC 30	23-00-45	0.7333	16-52-30	② クラスI位
7	ワイルドダック	DOU 30	23-10-05	0.7301	16-54-53	③ クラスI位
8	ブルームーン	GS 30	23-38-17	0.7237	17-06-24	4 クラスI位
9	アポロニア	DOU 33	24-07-47	0.7620	18-23-12	15
10	エスポアルV	DOU 33	24-09-19	0.7580	18-18-34	13
11	ティンカーベル	NAK 30	24-38-50	0.7226	17-48-36	11 クラスII位
12	マシタ	PASTB	24-39-59	0.7215	17-47-48	10 クラスII位
13	アクアベルⅢ	NOL 30	25-13-51	0.7269	18-20-25	14
14	バンガードV	DOU 30	25-23-10	0.7280	18-28-51	16
15	レディバードⅢ	DOU 30	25-25-36	0.7269	18-28-57	17
16	アンネリーゼ	DOU 30	25-40-42	0.7269	18-39-56	18
17	スーパースター	HOL 25	25-41-04	0.6982	17-55-58	12
18	十三海の会	DOU 26	25-45-03	0.6866	17-40-49	9 クラスIII位
19	山笠Ⅲ	NOL 30	26-38-51	0.7128	18-59-39	19
20	ネオアンタレス	FAR 727	28-11-43	0.6901	19-27-27	20 クラスIII位
21	シルバースャークB	NOL 30	28-25-20	0.7280	20-41-28	26
22	エスメラルダ	DOU 30	28-26-47	0.7237	20-35-11	25
23	ピクニック	DOU 26	28-35-09	0.6854	19-35-33	21 クラスIII位
24	クォーターアップル	HOL 25	28-37-32	0.6901	19-45-16	22
25	サントラスト	COL 36	29-05-44	0.7679	22-20-32	33
26	フェニックス	BW 30	29-38-41	0.7172	21-15-40	30
27	カラコルムI	DOU 26	29-50-09	0.6843	20-24-59	23
28	モンテカルロⅢ	NOL 30	29-55-37	0.7128	21-19-54	31
29	サカキⅡ	YA 25	30-05-47	0.6807	20-29-11	24
30	レッドフォートⅡ	DOU 26	30-31-35	0.6947	21-12-24	29
31	マリエⅡ	DOU 26	30-57-50	0.6843	21-11-18	27
32	フィールドアロー	YA 25	31-11-16	0.6795	21-11-31	28
33	ヤマサンⅡ	YA 25	31-46-36	0.6795	21-35-32	32
34	サザンクロス	YA 29	32-31-10	0.7301	23-44-32	34
DNF	鳴海屋丸	NOL 30				
〃	サンドラⅡ	PION				
〃	ガル2	TQL 24				
〃	モラモラ	IMPE 23				
DNS	百合若丸	HORS 50				



釜山港外、5月3日1300スタート。

めであろう。これならディングーでも出場出来るのではと、慶応大OBの磯崎君が言ったのが印象的であった。

5月4日11時19分13秒、〈ジグザグ〉フィニッシュ、続いて〈カズ〉、〈ホンキートンク〉、〈風天丸〉、〈ホットスパ〉と有望艇が続々フィニッシュ・ラインを横切ったとの事。我々はやっと1700博多港に入る。4日に入国手続完了し、上陸するにはリミットいっぱいであった。すべり込みで上陸出来た。その後の艇17艇は残念ながら入港はしたものの明日5日に延期となり、防波堤内で錨泊するはめになってしまい、疲れているのに非常に気の毒であったがどうしようもなく、もう一晚船内泊をしてもらった。

翌5日午前中、無事全艇入国手続完了。遠方の参加艇には、そのまま帰路に付いた艇もいた。

5月5日1600より東急ホテルにて閉会式表彰パーティーが光安前運営委員長の司会で行なわれ、総合優勝〈ホンキートンク〉林基艇長、ファーストホーム〈ジグザグ〉石橋征一艇長、クラスⅠ優勝〈ホンキートンク〉、クラスⅡ優勝〈ブルームーン〉徳田昭実艇長、クラスⅢ優勝〈十三海の会〉城文秋艇長、努力賞〈ガル2〉江頭宣雄艇長等、各々表彰が行なわれた。

1900、全艇の無事を喜び、次回を楽しみに散会した。

## アリラン・レース優勝の記

〈ホンキートンク艇長〉 林 基

いよいよ第4回アリラン・レースのスタートの時が来た。スタート予定時刻は5月3日1330だ。韓国への入国の時と比べれば比較的簡単であった出国手続を済ませ、たいへんなお世話になった海洋大学の泊地に別れを告げる。最後の艇の抜錨を見とどけた後、釜山

港外のスタート海面に到着するや、本部船の〈百合若丸(フォース50)〉上に予告信号が上がる。微風(約2m)のためラインから離れない様につとめる。5分前に本部より大きな穴があきそうになったので、そこから出る事にする。本部船からアウトサイド・リミットの方向へ流れるかなり強い潮のためにほぼラインの中央付近まで流されたものの、いい位置をキープしたままフレッシュ・ウインドをつかんでスタート。もう一発号砲(リコール艇あり)。下の方で〈ワイルドダック(DP30)〉、〈十三海の会(DP26)〉がリミットを回り直している。下の方は潮でもって行かれた艇がだんごになって、大きわぎの様である。結構結構。ただ我が〈ホンキートンク(ニルソン30)〉のすぐ下手には最大のライバルである同型、同機装、同セールの〈テクニシャン〉がバウを並べてこれまた最高のスタートをしている。しばらくは頭のとり合いが続く。この日(5月3日)は韓国も休日だそうで、人を満載した遊覧船が2~3パイ、スピーカーからは音楽をボリュームいっぱい鳴らしながら、韓国ではめずらしいヨットレースのスタートを見物しようと、我々の目の前をすごい波をかき立て、手を振りながら右へ左へ縦横無尽に走り回る。これは日韓親善レースだ。我々も顔を引きつらせながらも答えて手を振る。やっとの思いで〈テクニシャン〉にせり勝った所でタック、コースをポートタックで対馬に取る。艇のスピードは悪くない。徐々にはるか下手の艇にも頭がそろい、やがて艇団がつくる3角形の頂点に位置するようになる。まずは上々。これからしばらくはポートタックの片舷が続きそうである。先は長い、気を引き締めて行くぞと掛声をかけ合う。

ここで我々の艇およびメンバーを紹介しよう。艇は国産ニルソン30の1号艇。今回のレースは初めてJORの下で行なわれるため、イギリスで同型艇がレーティング21.6フィートに納まっている証書を手し、



総合優勝クラスⅠ〈ホンキートンク〉メンバー。林艇長(左より4人目)の手中にNORC会長杯。



ファースト・ホーム〈ジグザグ〉のメンバー。

それを検討して無理なトリムを止めて22フィート位をねらって計測を受けたが、JORの細かい部分が正確には不明なため、結果は22.4フィートと予想に反して高い値が出た事を回航直前に知らされるが、すでに後の祭りであった。クラスも22フィート以上一括のクラスに入れられる。まあその分がらぼうという事にする。メンバーは艇長、林基：福岡大学教授、ヨット部長。専門を言ってもだれも信じないので止めておく。ヨットの腕前はQトン・ワールド予選落ち級。木下介二：共同オーナー、怪力、ウインチ不要、レース副委員長。木下哲郎：兄弟ではない。小型船舶一級まぐれ合格でナビゲーターを買って出る。自信過剰男。本職は値上げは超特急、サービス向上は鈍行の国鉄技師。森本義夫：恐怖心欠除障害者、本職は電算機会社のシステム・エンジニア。川岡勲：福大ヨット部コーチ、おく手な男で、目下頭の毛を気にしながらインペーターに熱中。渡部洋介：福大5年目在学中、昨年全日本インカレ、470ベスト・スキッパー。外洋レース初体験、別の初体験を期待して参加。

さてレースに戻ると風はやや強まり、ライトゼノアからミディアムにチェンジ。さすがに新鋭ワントナーの〈カズ(ホランド1トン)〉がすばらしいスピードで我が〈ホンキートンク〉を抜いて行く。この風が続いて、へたをするとパーフェクトをやられるかなと不安がよぎるが、まあこの先長い夜があるさと気を引き締め合う。対馬北端の強い東流を考えるとかなり落として走る。

2005対馬北端の三ッ島灯台を〈カズ〉に続いて2番でクリアー、その頃から予想に反して強い岸に寄せる潮のため暗礁の方にぐんぐん寄せられて行く。やむをえずタック。暗礁をかわすためにスターボード・タックで約15分走る。この間に〈テクニシャン〉にその差をぐっと縮められて、その差は100m位だろうか。この

辺は何度通っても海底の地形が複雑なため非常にむずかしい。とにかく貯金ははたいてしまった。気を入れてまたやり直しだ。これから先はラムラインのやや西寄りのコースを取り、潮の変化に気を配りながら慎重に走る事を心掛ける。そのため自艇の位置は少なくとも1時間に一度、潮の変化に気づいた時は30分に一度出すように哲郎に要求する。また全員でスピードメーターとにらめっこで、風の変化に対するセルトリムの対応が遅れないように気をくばる。夜が明け12時方向に小呂の島が視認出来る。すると下手前方さほど遠くない位置に大きな変則リグが居るではないか。双眼鏡で見るとハルに赤いライン。まちがいでなく〈カズ〉だ。神は我々を見すてなかった。コースも予定通りだ。セーリングに気を配った効果が表われたか〈テクニシャン〉との差も広がっているようである。小呂の島のぎりぎり東側を抜け、後は一路走り慣れた海を博多湾めぐりまわらだ。後続艇は4ハイ見えるが、どうやら〈テクニシャン〉、〈風天丸(ヤマハ33)〉〈ホットスパー(ファー920)〉、〈ワイルドダック(ピーターソン30)〉の様だ。こうなると気がかりはもう一パイのワントン〈ジグザグ(ピーターソン37)〉だけだ。博多湾に近づくに続いてアッ、いたいた！〈ジグザグ〉だ。前方約4マイル玄海島の横に居る。これなら修正で勝てる。4日12時3分、〈ジグザグ〉、〈カズ〉の両ワトソンに続いてフィニッシュ。勝利は確定的だ。

レースを振り返って見ると、スタートからフィニッシュまで110マイル、ほぼポートタックのクローズド・ホールドないし、クローズド・リーチに終始する予想外のレースとなった。このためコース選択の自由度はせばめられスピード競争の形となった。風も軽風ないし順風であったため、ねばり強くセルトリムを行ない慎重なセーリングをした艇が好成績をあげたものと思う。我々もライトとミディアムのゼノアの交換を約10回程行なうなど単調な中にもレースのきつきさを十分味わった。次回のアリラン・レースで我々もまた腕をみがき、今回の多くの博多以外の参加艇の方々顔と顔を合わせる事を今から楽しみにしている。

最後にこの至難の39艇約230名の大世帯の二国間レースを成功裡に運営していただいた、大原玄海支部長、江頭事務局長、斎藤計測委員長はじめ多くの方々の御努力に心から敬意を表します。ありがとうございました。



クラスⅢ優勝〈十三海の会〉のメンバー。左端は艇長城文秋。

次ページ写真は対馬比田勝港にて、片倉さん。



〈カラコルムIオーナー〉片倉静江

4月28日(土)日中の暖かさも、日が暮れると上衣が欲しくなる。2210、福岡市小戸ヨットハーバー出航。機走にはもってこいの静かな海。夜間帆走は初めてではないが、宝石箱をひっくり返した様なキラキラ光るライトには驚いた。漁火あり、近くの灯台、はては遠くの町の火。我々4名はレースのつもりで2組にわかれ、2時間半ずつの交替制で機走する事にした。1度も船酔した事のない私、2回目のウオッチに出ようと起き上った途端ゲーッときた。(無粋なエンジンの音からくる睡眠不足と、ディーゼルの匂い?)

29日(日)0200、小呂の島通過。仲間の話では、その後沖の島を通過する頃イカ釣り漁船群の間を通り抜けたとか。こうこうと照らす不夜城の船のライトにかび上った漁師の横顔がよかったと話してくれた。働く男の顔は絵になる。夜のとばりがあがる頃、長い島、対馬の各灯台の灯が一斉に消え、「朝だ」という感じがする。私の好きな島崎藤村の詩を口ずさみたくする一瞬。

「朝は再びここにあり、

朝は我等とともここにあり……」

背高ノッポのオメガ局の塔をすぎ、対馬北部の比田勝港に入る。アンカーがきかず何度もやり直す。セールをたたむ頃から小雨が降り出した。離島のひなびた漁港にふりしきる小糠雨。午後4時半、予約していた旅館に上がり夕食。魚類は勿論の事、御飯もお漬物もおいしい。艇長でなく「隊長」とよばれる新貝氏は、3年前世界第2の高峰、カラコルム山群のK2峰を登頂成功させた遠征隊の隊長。古賀氏は隊長の子分で、一寸した岩壁でもザイルなしでするする登る山男。最年少の松木豊君は、隊長の高校野球部の後輩で、(ジグザグ)艇の主力メンバーでもあり、今回特に我々のヨットにのってもらった。4人共気心が知れているので、食べながらレースの事や、潮流の事やら、果ては釜山での、あり得ない事なのに、ひょっとしたらと淡い期待をもつ男性達の夢とチボウの話に花が咲く。1900就寝、外はどしゃぶり。

30日(月)0300、ふと目がさめる。雨もやんだ様。何せ小さな漁港で初めて取り扱うヨット軍の出国とあっては、2、3名の係官もてんやわんや。手続きがすむ間、砂塵吹きまくる埠頭でスキッパー会議。1800。今回この埠頭で思いがけなくお世話になったのが、うづ高く積み上げられていたトロ箱。箱の中に紙をしきつめてパスポートを集めたり、クーリストを入れたり、会議用の腰掛けにも使わせていただいた。

2230~2300、先導艇(アポロニア)を先頭に離岸、一路釜山へ。波が悪いというのか、労使関係がうまくいっていない会社を思わせる様な不規則な風と波には参った。風がイ短調なら、波は変ホ長調という感じで、タクトならぬティラーをふるのに苦勞した。ここでも我々は交替制をとる。スウェーターにオイルスキンで丁度いい位の気温。何げなく後方の集団をふりかえると、航海灯、舷灯等の赤や緑、白色がユラユラ左右にゆれ、蛍火の様でもあり、日本舞踊の「藤娘」の中であらばらと4、5枚つながった花笠をおとし、ユラユラゆさぶる(?)場面にも似ており、その笠の上下にライトをつけた感じで、一瞬絢らん華麗な大女の藤娘達がおどりながらついてくる様な錯覚をおぼえた。

5月1日(火)、釜山の山々がうっすら視界に入る頃、各艇一斉にスピードをあげ、親どりを見つけて走り出すヒヨコの様。はじめて見るお隣りの国。はげ山が多いのは土壌もさる事ながらゲリラをひそませない為と聞いたが、髪にシラミがわいて坊主頭にされた終戦後を思い出した。Q旗をあげて検疫泊地に近づいたが、大きな外国船が居座ってアンカリングが出来ない。そのまわりを散歩している中に全艇入港、お役人さんも御到着。(アポロニア)にのりこんだ検疫官に書類をわたす為、各艇近づきながら「ネズミ駆除証明」と何とか証明を手渡す。わたしと言っても、(アポロニア)の客人で何ヶ国語も話す国際人服巻氏に、こちらは思いっきり短い足をのぼしながら、スリも顔負けの長い腕をのぼして渡しながらすれ違うこの芸当!1100、ヨット内で昼食。港内北西部の奥まったところに有名な海洋大学の泊地があり、前もって手渡された表に従って順々にアンカリング。スムーズに手ばやく舳っていく我々を海洋大学の学生達が見ていた。1200頃、(モラモラ)と(ガルII)をテンダー代りに全員上陸。(梶島先生、江頭さん、支部に何かオネダリする絶好のチャンスですぞ。エンジンのオーバーホール代とか……)通関のわずらわしさは何十年航空会社につとめている私にとって別にどうっていう事はないが、不定期船という事もありいろいろあった。玄海支部がベストをつくしても参加者側に問題があればどうしようもない。私個人の意見として、自然を相手のスポーツをやる人は、何時いかなる事態が起きようとも、即その体勢にすばやく頭をきりかえるべきであり、待たされそうだったら、ゆっくり寝るか、酒でも飲むか……。外国に行ったら、こちらの感覚を完全に捨て去り、かの地に

足をふみおろした時からその国の感覚で物事を考えないと頭がオカシクなる。山岳遠征隊のお手伝いで何度かパキスタンやネパールに入ったが、ひどいの何のって、何日も待たされ、空港の空地に積み重ねてある荷物の中のバターがとけ出す有様。とにかくカッカッたってどうにもならないのが外国。いろいろあって終了したのが1500頃。

4台のバスにのりこもうとすると30数名があふれる事になった。代理店をどなっても仕方がないのである。経済大国の人々は、ホテルへの送迎バスは全員座るものと信じているが、そう思っていない国もある事を忘れてはならない。(ヨットマンがわずかに20分位立ってもいいじゃないスカ? 座りっぱなしの機走の後なんだから)町の中心部より一寸はなれた高台にそびえる14階建てのホテルは去年完成したばかりで、入口に韓国水軍が使ったといわれる龍頭をパウにいただく船の小型化されたのがあった。参加費用を頭にうかべて部屋をジロリと見渡した後、旅行先でのくせで非常階段をたしかめる。

2日(水)釜山駅前でもトマト3つとクラッカー2箱購入。午後7時、大ホールでレセプション。海洋大学前学長の胸にじんとする御言葉、「全世界は海でつながっている。皆友人だ。ボンボヤージュ」と。

その他の釜山での事は私個人の関知しない事なのではぶく事にした。音に聞く男性天国、人口400万の港町13番地の釜山港。あとで聞いた話だが、ウチの男性軍は全然外出しなかったとか。4月28日博多を出て以来食べさせた私の手料理のカロリーの低さ(?)又は栄養不足(?), レースに影響がなければと心配した。

3日(木)快晴。0845、全員落ちこぼれもなく海洋大学泊地へ。普通なら風もなくいいお日和で……というところだが、ウンザリする様な天候。例の如くお役人さんの到着がおくれ手続終了が1230頃。帰心矢の如く、舳いをとき、アンカーをひきあげるのももどかしく、ケッチ独特の美しさを如何なく発揮している本部船〈百合若丸〉につづく。〈マンタ〉のオーナーが少年の様に燃え上ってフォグホーンを吹きながらポートサイドを通りすぎて行った。

1330、スタート。毎度の事ながらスタートの拙さには自分ながら情ない。ディンギー並みにどなり合うガヤガヤが好きでない為どうしても各艇から離れようとするきらいがあり、スタートがおくれる事しばしば。新聞社の船だろうか、我々のまわりを引き波をたてて走りまわられて弱った。ティラーをはなれ御飯をたく。

私の住んでいる地区は、国道を2つこえたところに船溜りがある。天気の良い夕方等ブラブラ散歩するが、何気なく話しかけた年配の漁師の方にナマイキにもアランレース参加の話をしたら、「朝鮮海峡? 吹いたらスゴイゾ」と言われた。

凧のうちにおにぎりでもと圧力鍋を出す。この鍋も3年前、K2峰のベースキャンプで「隊長」用とし

て活躍した山男である。あつい御飯に巻く海苔の匂いに、フト郷愁をおぼえる。何となく頬を撫ではじめた東寄りの風にのり平均5ノットの帆走、一路対馬の北端三ツ島灯台を目ざして南下。この調子ならタック1回か2回の単調な帆走になりそう。とにかくねむい。

2245頃、三ツ島灯台数マイル手前でタック。連日の疲れが出たのか、半分ねむりながらのタック、見事失敗。帆走も食事の世話も何もかもやってみようと欲ばった自分自身に腹が立ち、暗い夜空に何かしらどなりたい衝動にかられる。三ツ島の次に鬼門の下崎灯台をさける頃から魔の無風地帯にのめり込んだ。油を流した様にテラテラ光る海面、バタンバタンとシバーするセール、気はあせるばかりでどうしようもない。交替時間になりキャビンに入る。ウトウトしている耳に、〈ガルII〉が機走しながら話しかける声。彼等も無風地帯で3時間もがいた後リタイヤを決意。オーナースキッパーの江頭氏は、レース以前の準備万端で公私共にクタクタだった筈。リタイヤの気持が痛い程わかる。その後我々の方は2度目のタックの後、30分余りスピランをしたとか。0400頃。

4日(金)0700。ガスって何も見えない。遠くにヨットらしい船影を2つとらえる。博多湾への道標の様な役割りを持つ小呂の島が近づいている時間帯なので無線のスイッチを入れる。この無線というマシンは非常に便利でありがたいとは思いますが、26フィートクラスでは安眠出来ない。本部船はじめ陸上本部もずいぶん我をよんでいたそうだが……。『我々が最後尾ではないか』と思います。どうぞ』と心細そうに話していた艇があったが、4年前21フィートでレースに出た時、思いがけなく動き出した前線に巻きこまれ、21フィートクラスは殆どリタイヤ、小型は我々(スキッパーと私)だけになり、メインは破れ出し、ずぶぬれになっての帆走中、『誰もいないぞ、オレ達だけだ。ようしがんばれ』と自分自身に言いかせる様にどなったスキッパーのしゃがれ声。後続艇がないのはたしかに心細いもの。

1200頃、小呂の島を通過。〈ジクザグ〉、〈カズ〉の37フィート艇フィニッシュ済のコール。かなりおくれしている様だ。風は相も変わらず(全くあきませず)東南東の1本立興行。首がつかれる。その頃から気になる情報が流れ出した。検疫、入管に間に合わない艇が出て博多港内1泊になりそうだと。自分の国を目の前にして上陸出来ない(?)。イヤイヤこれも貴重な経験だと思う。毎年ひっぱり出されるヨーロッパでの研修も、パスポートをチラリと見せ飛行機で国から国へ移動する空からの簡単な出入国。船での出入国のわずらわしさ、それも自分でやらなければならないから大変。アランレースはコースに面白味がないと言った人がいたが、なかなかどうして、釜山が外国である事が私に興味をおぼえさせ、この海からの出入国の貴重な経験は、帆走はさておいても絶対味わえないもの。

いつも週末にお弁当をひろげてくつろぐ博多湾改札口の様な玄海島が見える頃、一泊の為の水や食糧を再チェック。食糧はまあまあだが水が心もとない。往路比田勝港で追加した10リットルもわびしい音をたてる程度。

1920フィニッシュ。小戸ヨットハーバーのライトを横目で見ながら4人とも無言で検疫泊地に向かう。機走中思いがけなく我々を喜ばせたのが、博多の港祭りとして有名な「どんたく」最終日をかざる打ち上げ花火。どういわけか花火を見上げた途端、全員無事でもよかったと思った。

5日(土)0720, 検疫終了, 全員便秘気味(失礼!?)。1100, 入国手続完了。ここでも又書類に手こずった艇がいた様だが, お役人相手の書類に関して大切なのは, 学校のテストと同じで, 楷書ではっきり書く事だと思う。勿論くしゃくしゃにしない方がいいし, その為にも支部から立派な紙ばさみをいただいた筈。又, 日本では印かんを押した方が何となく正式な感じがするらしい。我々は訂正した個所にもやたらに捺印し, 「なかなか立派」とほめられた。内容や数字はともかくも, 印かんを押すだけで「立派な書類」なのである。

1125, ヨットハーバー係留。

1530, 閉会式及び表彰式。3人の男性に支えられての今回の出場にもかかわらず, 完走した女性クルーとしてすばらしいプレゼントをいただく。成績としても真中あたりなので, 支部からの思いがけない贈り物に, あふれ出そうな涙をこらえるのに一苦労。吐き気をこらえながら御飯を炊いた事も, タックの失敗も, 睡魔とたたかった復路, etc., etc. ……も, すんでしまえば何もかも楽しい思い出。遠路, はるばる参加された県外の方々ともお友達になり幸せでいっぱい!

さてと, 再来年のアリランレースの食糧計画でもたてますかな?

## 1979年初島レース

帆走委員長 熊沢光政

本年の関東水域のレース開幕である初島レースは諸磯フリート担当で行なわれた。前日からの強風は湾内でも30ノットを越えており, かなり厳しいレース展開を予想させた。しかし早朝のミーティング時より次第に風も弱まって来た為, 41艇の参加を数えた。

1100スタート。大型艇I~VIがいっせいに飛出した。2艇フライングあり, リコールしたが1艇は気付く様子なく初島に向った。1艇はセールナンバー2220〈慎記郎V〉であり, ただちにスタート・ラインに引返したが, この時ラダー・トラブルが発生し風に流され始めた。後続艇もうまく水をあげずり抜けていった。クルーの一人が海中に飛び込み, 2~3度もぐっていたかと

思うとすぐに引張り上げられた。艇はコースに戻り, 再スタートした。その間わずか10分間であった。

フィニッシュ後に報告を聞いたのだが, ラダーのボルトが抜け交換したとの事。さすが速い処置だった。初島レースはクルーが冬の間に鍛え上げた技術, チームワークを発揮する為の最初のレースである。この為, 各艇の仕上り状態を見る上でも一番大切なレースであった。

潮の流れを逸早くつかみ〈BIG APPLE〉が岸寄りにタックし, スルスルと先行しだした。コースの引き方もたしかだ。

小型艇V~VIは1115にスタートした。風が急に弱まりフラッグが降りて5分経過して, 漸くスタート・ラインにたどりついた。トップにスタートを切った〈がめらZ〉が逆潮に押されだした。少し遅れたがポート・タックスタートした〈PASSAT〉がスベリ出した。息詰まるスタート風景であった。

1800日没迫る頃, 網代崎の沖合に赤いスピンが見えた。刻々と近づく勇姿, まさしく〈BIG APPLE〉だ。フィニッシュ・タイム16-34-08。所要時間8時間を切る好タイムだ。45分後に〈GEKKO V〉。続いて〈裕明〉。大型艇の迫力あるフィニッシュの瞬間を観戦した。大型艇群が続々と続く中に, クラスIVの〈慎記郎〉が割込むかの様にフィニッシュする。スタート時の10分間の遅れを見事に取戻し, クラス優勝を飾った。クラスVは〈HIPPO〉, 〈CHUBURINKO V〉, 〈桃李II〉がフィニッシュ前のデッドヒートを演じた。クラスVIは〈BUN BUN〉が2位〈PASSAT〉に30分近く差をつけてフィニッシュした。今回のレースはだいたい水線長の長い艇順にフィニッシュした。しかし歴戦の勇士〈飛車角〉は最後迄戦い, 見事シンガリを勤めてくれた。周東さんありがとう。なおリコールに気付かずスタートした〈JUNE BRIDE III〉は3%のペナルティーとした。

追記。初めて帆走委員長を勤めましたが, 勝手がわからず, 見るのとやるのとは大違いで, スタートの旗が仲々開かなかつたり, リコールの旗を揚げるのにもまごつく有様。大儀見さんや, 無線の安藤さんに助けられ, やっと大役を果たすことが出来ました。

(成績表は前号に掲載)

## 第5回サントピア オレンジカップ・レース

サントピアマリーナ 中沢 弘

昭和49年にNORC本部主催洲本~小網代レースが洲本よりスタートすることになり, 前座試合として東西の交流の場にしてはとの意図でこのレースが始められたが, 関東, 東海の艇はこの時期往路の回航にあたり, 3回目あたりから残念ながら参加がなく, むしろ西日

1979年5月2日

洲本・小網代レース成績表

帆走委員長 谷川晴彦

セール番号	艇名	フィニッシュタイム	所要時間	TCF	修正時間	総合順位
1981	J U S T III	4-18-43-44	56-43-44	1.0000	56-43-44	1
1995	E H R G E I Z	4-16-47-49	54-47-49	1.0444	57-13-47	2
2033	N A C H I VI	4-19-49-40	57-47-40	0.9952	57-33-00	3
1777	T S U B A K U R O	5-01-01-35	63-01-35	0.9447	59-32-27	4
1555	T I L D E II	4-23-13-39	61-13-30	0.9968	60-38-14	5
1383	天 城 II	5-00-47-22	62-47-22	0.9887	62-04-47	6

レースの詳細は次号に掲載予定

1979年5月5日

第12回 別府レース成績表

Aクラス	セール番号	艇名	TCF	着順	所要時間	修正時間	順位	艇種
	2198	ストーミイベトラル	0.756	3	18-47-40	14-20-42	1	ホランド33
	3006	ブラックラット V	0.786	4	19-12-24	15-09-36	3	ヤマハ36II
	2059	安 芸 III	0.755	5	19-13-40	14-52-05	2	ヤマハ 33
	以下DNF							
Bクラス	1986	ブ チ II	0.692	1	17-24-10	12-04-18	1	ホランド25
	2468	バ ジ エ ナ	0.692	2	18-45-40	13-37-45	2	ホランド25
	以下DNF							

1979年4月28日

第2回 大島・神子元島レース成績表

帆走委員長 革島貞彦

クラス順位	セール番号	艇名	フィニッシュタイム	所要時間	TCF	修正時間(秒)	総合
I① <sup>GR</sup> 1	2299	B I G A P P L E	08-55-52	78952	0.8465	66833	1
III 2	1687	R Y U O	12-26-46	91606	0.7796	71416	4
" 3	8 2001	S O L T A S	14-38-43	99523	0.8068	80295	15
IV① 3	2116	海 猫	13-29-00	95340	0.7550	71982	7
"② 4	1987	D O Z E N - A	13-45-50	96350	0.7540	72648	8
" 3	5 2175	J U N E B R I D E	13-43-58	96238	0.7570	72852	9
" 4	6 2202	S E A S T Y	15-55-00	104100	0.7570	78803	13
" 5	7 610	飛 車 角 II	16-53-05	107585	0.7437	80011	14
V① <sup>GR</sup> 2	2279	C H U B U R I N K O	14-34-02	98342	0.7248	71278	3
"② 3	2182	K E L O N I A	14-45-19	99019	0.7248	71934	5
"③ 4	1802	T S U R U G I	14-46-50	99110	0.7258	71934	6
" 4	5 2282	P O I N C I A N A	16-01-43	103603	0.7226	74864	10
" 5	6 2234	桃 季 II	15-57-55	103375	0.7258	75030	11
" 6	7 2303	C O U N T R Y B U M	16-00-13	103513	0.7312	75689	12
" 7	8 1913	A D L E R	16-47-27	106347	0.7269	81169	16☆
" -	1311	T A C H Y O N	DNF				
" -	2129	S Y L P H I D E S	DNF				
VI① 1	2160	B U N B U N	15-26-58	101518	0.6970	70758	2
" -	2277	D U L C I N E A	DNF				
" -	2373	M O A	DNF				

☆ペナルティー5%

本地区のヨットレースの幕開けとしてのビッグイベントとして定着した感がある。

本年度は早いもので第5回目を迎え、去る4月28～30日の3日間、32艇の参加により、第1,2レースはオリンピック・コース、第3レースは沼島回航ショート・オフショア、第4レースは20マイルのインショアの4レースが行なわれた。

まずレースにあたり、本レースの帆走委員長の谷川晴彦氏(NORC内海支部レース委員長)の意見もあり、

本年度より適用されるJORレーティングの普及促進のための布石として、出場資格をJOR所有艇とすることにして準備を始めたが、参加希望32艇中22艇はJOR艇であったが、他の10艇は資格外となりNクラスとして別に賞を設け、今年は特別参加とした。

しかしながら、限られた日時で2/3余りの艇がJORを取得出来たのは、関西在住の計測員とNORC本部事務局の方々の努力によるものであり、この点では成功だったと思う。

'79ORANGE CUP RACE  
成績表

※印はペナルティーによる  
修正順位  
第3レース得点は1.5倍。  
第4レースは1.2倍。

レースはアドミラルズ・  
カップ選抜艇の〈トゴ〉  
が4レースともコンスタン  
トに走り、特に第2レース  
はサントピア特有の無風状  
態で潮流が強く、1艇だけ  
フィニッシュし、2位以下は  
ゴールを目前にしてタイム  
リミットとなり優勝を決定  
的とした。以下2位〈スー  
パーフライ〉、3位〈翔雲〉、  
4位〈シュナウザー〉、5  
位〈クリスチーナ〉と西宮  
勢の活躍が目立った。

〈トゴ〉の最大のライ  
バルである〈コテルテル〉  
はスケジュールの都合で全  
レースは出場出来ず総合優  
勝争いに加われなかったが、  
第3レースのショート・オ  
フショア・レースでは〈ト  
ゴ〉とデッドヒートを演  
じて、〈トゴ〉のスピ  
ン・トラブルもあり、ファ  
ースト・ホームして気をは  
いた。

2日目に行なわれた懇親  
パーティーは盛況で、恒例  
により佐野洲本市長からの  
市長杯の授与があり、前半  
のレースのビデオ映写も行  
なわれ夜おそくまで続いた。  
このレースも今では伝統  
のあるレースになりつつあ  
るが、こここのところマン  
ネリの感もあり、今後更に  
盛んなものにするよう努力  
しますので、皆様のご協力  
をお願い致します。

1979近畿北陸支部  
春季シリーズ得点表

SAIL No	艇名	TCF	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		合計	総合											
			順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点													
JOR クラス																							
2333	トゴ	0.8353	1	15.4	4	13	7	22.5	4	20.4	71.15	①											
2235	ノミⅢ	0.8318	—	—	—	—	DNF	1.5	—	—	1.5	22											
2131	シュナウザー	0.7560	6	10	DNF	1	8	21	5	19.2	51.2	④											
2146	カリブV	0.7530	5	11	DNF	1	10	18	7	16.8	46.8	8											
1928	千世	0.7560	11	5	DNF	1	11	16.5	3	21.6	44.1	9											
2244	クリスチーナ	0.7540	9	7	DNF	1	9	19.5	2	22.8	50.3	⑤											
2039	モラン	0.7530	—	—	—	—	6	24	9	14.4	38.4	11											
2213	ミスターグーフィー	0.7758	—	—	—	—	14	12	6	18	30	12											
2345	北辰丸	0.7519	—	—	—	—	17	7.5	—	—	7.5	20											
2391	トワ	0.7301	11	5	DNF	1	13	13.5	13	9.6	29.1	13											
2383	オテントサン	0.7248	10	6	DNF	1	4	27	10	13.2	47.2	7											
2399	イブV	0.7258	7	9	DNF	1	5	25.5	14	8.4	43.9	10											
2241	ハンドスパン	0.7301	13	3	DNF	1	18	6	19	2.4	12.4	18											
2111	スーパーフライ	0.7258	4	12	DNF	1	1	31.875	1	24.3	69.175	②											
2206	ブリリアント	0.7248	12	4	DNF	1	12	15	17	4.8	24.8	14											
1784	春爛漫	0.7061	—	—	—	—	15	10.5	15	7.2	17.7	16											
2207	レイラニ	0.7258	—	—	DNF	1	19	4.5	16	6	11.5	19											
1966	STアポロニア	0.6878	14	2	DNF	1	16	9	12	10.8	22.8	15											
2329	ヒューストン	0.6795	—	1	DNF	1	—	1.5	20	1.2	4.7	21											
1878	翔雲	0.6878	3	13	DNF	1	3	28.5	11	12	54.5	③											
2045	ミッドナイトF	0.6878	2	14	DNF	1	2	30	18	3.6	48.6	6											
1995	エールゲイツ	0.7825	—	—	—	—	—	—	8	15.6	15.6	17											
Nクラス																							
2301	コテルテル	0.8292	—	—	DNF	1	2	13.5	2	8.4	22.9	②											
2242	マイルドファイブ	0.7258	5	2	DNF	1	4	10.5	7	2.4	15.9	5											
2408	トロッコ	0.7333	3	4	DNF	1	※6	7.5	4	6	18.5	⑤											
2415	ブラックアロー	0.7333	1	6.4	DNF	1	※4	10.5	1	9.9	27.65	①											
1877	バンドベイ	0.7258	—	—	—	—	5	9	—	—	9	7											
	ベガサス	0.7183	—	—	—	—	DNF	1.5	—	—	1.5	10											
2137	アンマリー	0.6924	6	1	DNF	1	DNF	1.5	6	3.6	7.1	8											
1914	甲龍V	0.6878	2	5	DNF	1	7	6	5	4.8	16.8	4											
2337	トゴⅦ	0.6924	4	3	DNF	1	DNF	1.5	8	1.2	6.7	9											
2164	ブロンコⅡ	0.6936	—	—	—	—	6	7.5	3	7.2	14.7	6											
クラス																							
I	EMMANUELLE Ⅲ	1回戦	2	7	2回戦	3	6	竹生	1	16	15M	1	9	3回戦	2	7	4回戦	1	9	総合	48	①	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
I	銀河V	1回戦	1	9	2回戦	2	7	竹生	2	12	15M	2	7	3回戦	4	5	4回戦	3	6	総合	41	②	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
I	CARINO V	1回戦	3	6	2回戦	1	9	竹生	3	10	15M	3	6	3回戦	1	9	4回戦	2	7	総合	41	②	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
I	YOU V	1回戦	4	5	2回戦	4	5	竹生	4	8	15M	4	5	3回戦	5	4	4回戦	5	4	総合	27	4	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
I	VICTORY	1回戦	5	4	2回戦	5	4	竹生	—	—	15M	—	—	3回戦	—	—	4回戦	—	—	総合	8	6	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
I	KUMBHIRA	1回戦	—	—	2回戦	—	—	竹生	—	—	15M	5	4	3回戦	3	6	4回戦	4	5	総合	15	5	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	FLEUR BLEUE	1回戦	2	9	2回戦	1	11	竹生	1	22	15M	2	7	3回戦	1	12	4回戦	1	12	総合	66	①	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	FROG V	1回戦	1	11	2回戦	3	8	竹生	2	18	15M	3	6	3回戦	2	10	4回戦	3	9	総合	56	②	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	めるへん	1回戦	3	8	2回戦	2	9	竹生	3	16	15M	1	9	3回戦	3	9	4回戦	2	10	総合	53	③	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	ひよっこ2	1回戦	5	6	2回戦	4	7	竹生	5	12	15M	4	5	3回戦	4	8	4回戦	4	8	総合	41	4	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	FIRST LADY Ⅲ	1回戦	6	5	2回戦	5	6	竹生	6	10	15M	—	—	3回戦	—	—	4回戦	—	—	総合	21	6	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	TINKEL TICK	1回戦	—	—	2回戦	—	—	竹生	4	14	15M	—	—	3回戦	—	—	4回戦	—	—	総合	14	9	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	ANDALSIA Ⅲ	1回戦	DNS	2	2回戦	6	5	竹生	—	—	15M	5	4	3回戦	5	7	4回戦	DNS	2	20	7		
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	POW RIVER	1回戦	4	7	2回戦	7	4	竹生	—	—	15M	—	—	3回戦	7	5	4回戦	6	6	総合	22	5	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	HAYATE Ⅲ	1回戦	—	—	2回戦	—	—	竹生	7	8	15M	—	—	3回戦	8	4	4回戦	7	5	総合	17	8	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
II	遼風	1回戦	—	—	2回戦	—	—	竹生	—	—	15M	—	—	3回戦	6	6	4回戦	5	7	総合	13	10	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
III	PATRIARCH	1回戦	—	—	2回戦	—	—	竹生	—	—	15M	—	—	3回戦	DNF	3	4	4回戦	5	8	総合	4	4
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
IV	MARI-SOLE IV	1回戦	2	5	2回戦	2	5	竹生	1	14	15M	1	6	3回戦	1	8	4回戦	2	7	総合	40	①	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
IV	FLEXIBLE WING	1回戦	1	7	2回戦	1	7	竹生	2	10	15M	2	4	3回戦	3	6	4回戦	3	6	総合	36	②	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
IV	風小僧	1回戦	3	4	2回戦	3	4	竹生	—	—	15M	—	—	3回戦	—	—	4回戦	—	—	総合	8	4	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
IV	PECKER Ⅱ	1回戦	—	—	2回戦	—	—	竹生	3	8	15M	—	—	3回戦	—	—	4回戦	—	—	総合	8	4	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		
IV	TRACER	1回戦	—	—	2回戦	—	—	竹生	—	—	15M	—	—	3回戦	2	7	4回戦	1	8	総合	15	③	
		順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点	順位	点		

# 紀州・遠州灘沖の黒潮大蛇行と 伊豆近海の黒潮

海上保安庁水路部海象課長 二谷 穎男

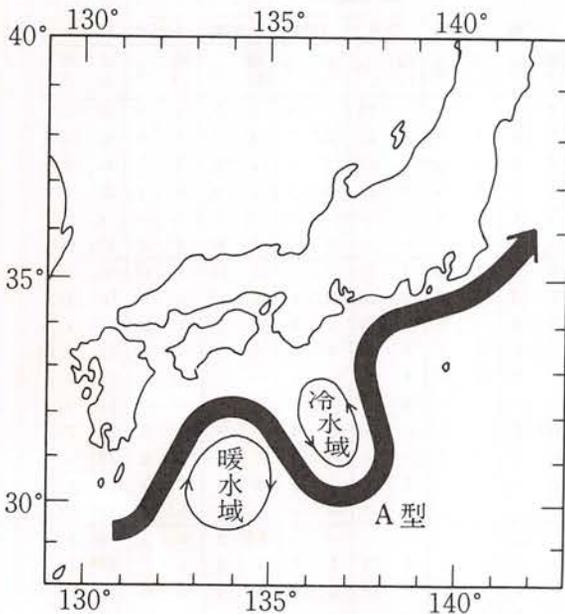
黒潮の流路・流速が常に変動することは既に周知の事実であり、それ故にこそ海上保安庁水路部ではこれをモニタリングする海流通観観測を実施して、その結果を月2回の海洋速報として刊行している。

黒潮のタイプは大別すれば2通りのパターンに分けられる。一つはA型と称するもので、紀伊半島、遠州灘沖で北緯30度附近まで大きく南方へ蛇行し、蛇行の内側に大冷水域を伴うものである(第1図参照)。この型が一度発生すると、数年間位はほぼ定期的に持続するものである。勿論この間にも蛇行の中心位置や蛇行の形等は可成りの程度で変動し続けている。

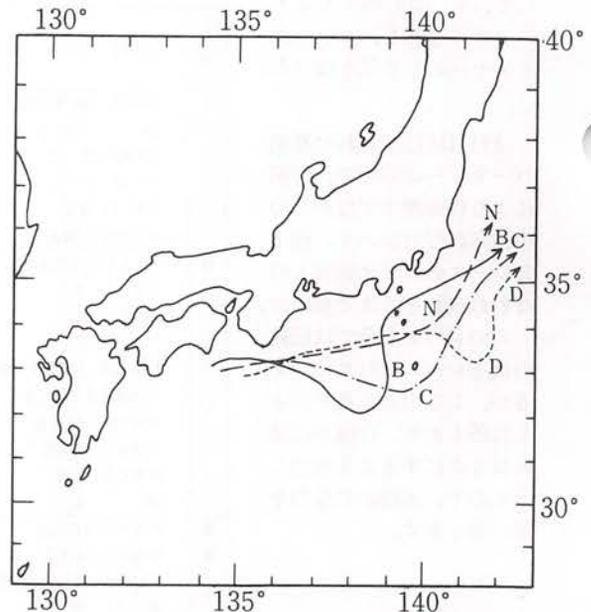
戦後では昭和28~30年、34~37年に発生し、現在は昭和50年8月に発生したものがなお継続中で、戦後発生したもののうちでは今回のものが最大規模のものである。また昭和44年には一時的ながらもこれに準ずるスケールのものが発生している。尚戦前は昭和9~19年(?)にも大規模な大蛇行が発生した。これら黒潮の大蛇行の発生、持続のメカニズムについての説明は幾つかあるものの、広く認められた定説という程のもの

はないが、いずれにしても数年~10年位の周期で繰返して発生していることだけは事実である。

今一つの黒潮流路のパターンは、A型黒潮以外の時期のものであり(第2図参照)、本州南岸に沿ってほぼ直進したり(N型)、中小規模の蛇行が、遠州灘沖(B型)、伊豆諸島海域(C型)または房総沖(D型)にあって、一般にN→B→C→D→N型と変遷して行くタイプであり、このくり返しが年2~3回ある模様である。また各型の持続性はそれぞれせいぜい1~3ヶ月程度である。これらの型は、黒潮の蛇行は一種の波動現象(ロスビー波)がほぼ5哩/日の位相速度で東進することによって説明されるものと考えられている。勿論N、B、C、D型の場合にも、その内側又は本州との間には小規模ながら冷水域が存在している。黒潮の蛇行とその内側の冷水域とは常に相伴うものである。これは地球自転の影響力にバランスして、黒潮自体が海水密度の水平傾度の大きい場所、言い換えれば水温傾度の大きい場所に存在する(地衡流)という物理的必然性から当然のことである。因みに北半球では黒潮



第1図 黒潮大蛇行パターン (A型)



第2図 黒潮大蛇行以外のパターン (N, B, C, D型)

のような地衡流は、冷たい水を常に進路の左側に見るようにして流れる。

上記の如く黒潮流路のタイプは大別して2通りであり、細別すればA, B, C, D, Nの5通りとなる。更に詳しくみればこれを再細分して十数通りにも分類することが可能であるが、分類の物理学的意味や、各タイプ間の移行のメカニズムに言及することは現在では難しいことである。

然しながら、第1, 第2図から明らかなように、現在の黒潮は何型であるかによって、伊豆近海の黒潮流路や流向は著しく左右されることは確かである。石廊埼から房総沖に限ってみると、黒潮がA型の時はその他の型に比して陸岸に一番接近して流れる。B型のときはややA型のときとよく似た流れ方をする。A型では、黒潮流軸は三宅島付近又はその北方にあることが多く、大島海峡分枝も一般に強い。

N型及びD型では平均的にみて、八丈島と御蔵島間を御蔵島寄りに流れ、C型のときは黒潮は八丈島の南を迂回して流れている。この時はその他の型の時よりも八丈島の平均水位は約1m程低くなっている。黒潮のような地衡流では、その北側海面は南側よりも約1m平均海面が低くなる性質に因るものである。

同じA型の黒潮でも、第3図から判るように、大蛇行した黒潮の北流が熊野灘に著しく接近する場合( $\alpha$ 型)には、伊豆海域の黒潮はやや南偏する傾向がある。一般には三宅島よりかなり南下し、時には御蔵島より更に南下するようである。 $\alpha'$ ,  $\beta$ ,  $\gamma$ 型では余り南下しない。第4図に見られるように、本年に入ってから3月下旬迄は第3図の $\alpha'$ ないしは $\beta$ 型であったものが、4月以降 $\alpha$ 型となり、この型は少なくとも5月上旬の現

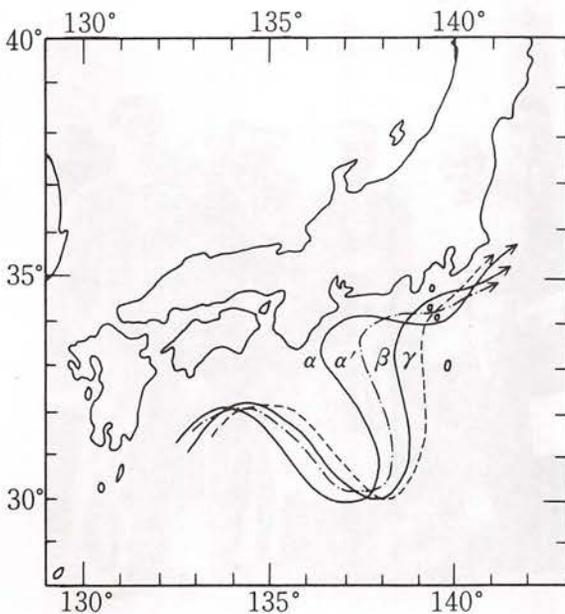
在まで続いている。また普通の $\alpha$ 型のときよりも幾分強い流軸の南下が伊豆近海で見られ、御蔵島やその以北では、黒潮系の魚種であるかつお、まぐろ等の不漁が報じられている。このような伊豆海域における黒潮流軸の比較的顕著な南下は、昭和50年夏以来のA型黒潮にとってはかなり珍しい方の部類に入る。

同じA型黒潮のうちでも、第3図の $\alpha$ ,  $\alpha'$ ,  $\beta$ ,  $\gamma$ のような型があることや、或いは大蛇行の中心(重心)位置が東西、南北に変動する理由については、そもそも何故、A型黒潮が時々発生し維持されるかについて判らないと同様に未だ解決されていない問題である。本年3月下旬及び4月にかけて、1~3週間位の時間規模で紀州・遠州灘沖の大蛇行の先端が切離して冷水リングを形成したり、大蛇行と再結合したりする現象が見られたが、或いはこのことと関連があるのかも知れない。

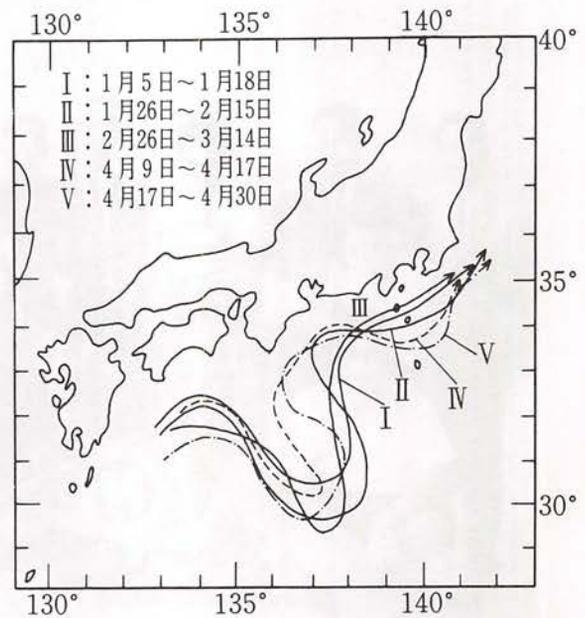
筆者の現象論的経験によれば、黒潮大蛇行の中心位置が西又は南西にある程、その形が細長い程、また $\alpha$ 型の現われる頻度が多い程、大蛇行の勢力は強くて壮年期にあり、大蛇行が消滅するまでに可成りの時間がかかるような気がする。

特に大蛇行の存在しないN, B, C, D型黒潮のときは伊豆近海の黒潮流路の変動の著しいことは勿論であるが、同近海ではむしろ黒潮流路が比較的安定なA型期にあっても、その上流での $\alpha$ ,  $\alpha'$ ,  $\beta$ ,  $\gamma$ 等の型によって流路が変わることは興味あることである。

将来これらのメカニズムを解明し更に進んで予報可能ならしめるためには、黒潮の基礎的なしかも精密な調査や理論的研究が必要であるが、それと併行して黒潮を常時モニタリングする海流通報観測も必要不可欠であろう。



第3図 黒潮大蛇行時(A型)の流軸パターン分類



第4図 昭和54年1~4月の黒潮流軸

# 「NORC だより」 誕生の頃

河原 昭 三

今年でNORCが発足してから25周年になります。そして、「NORC だより」から「OFFSHORE」と名前は代りましたが、通巻して50号をむかえることになりました。これを記念して、「NORCだより」誕生の頃の思い出を当時の事務局の河原氏にお願いしました。(編)

NORC事務局より突然の速達便が届いたので、何かと急いで封を開いてみたら、昔、私が事務局を担当していた頃の「NORCだより」発行にまつわる苦労ばなしを寄稿して欲しいとの依頼でした。

何しろ18年前のことですから大部分が忘れてしまった、と言ってもよい程の過ぎ去った事柄、むしろ思い出す方が大変な苦労ばなしというべきかもしれません。そんな心境でポツリポツリと古いネガのコマを継ぎ合わせてみましたから、あるいは内容に多少のくい違いもあろうかと思われますので、前もってお断わりしておきます。

私がNORCの事務局を引き継ぐ時、ロイド船級協会の名鑑によると、会長は日本ヨット界の発展を今日の如く至らしむるに多大なる貢献をなされた今は亡き山口四郎さんで、事務局は日活国際会館内関根久さん方と明記されていました。当時、私は岡本豊さんの肝いりで、いまで言うマリンショップのはしりともいえるべき岡本興業(株)なるものを設立したばかりで、稼ぐ事だけに追いかけていた時です。商売柄ヨット関係者との結びつきは非常に深く、多くのヨットマンが出入りするようになりました。又ヨットマンの集う場所も少なく、現今のようにマリナーもない時代でしたから大体が艇単位の集りか、馴染の店で落合うといった程度のものでした。困みにその頃の係留するハーバーといえば鏡摺港、小網代湾、油壺湾、走水港、横浜ヨットハーバー、岡本造船所周辺が主となっており、後にそれぞれがフリート結成をいたしました。

ヨットに関係の深い岡本興業(株)を役立てたい、との発想から私が業務を担当したのがそもそもNORCとの



堀江謙一氏太平洋横断帰国直後、パレスホテルにおいて当時の委員会による歓迎会(写真：文藝春秋社)

結びつきでした。昭和36年頃のNORCの規模は関東支部・東海支部・南海支部と三支部に分割され、各々担当事務局が置かれ、関東支部に所属する会員は（オーナー及び一般会員共）200名、登録艇約70隻でした。

土井悦さんから事務引継ぎをした時、名簿らしきものと言え一冊の大学ノートに会員名・住所・登録艇の艇種とそのレーティングが記入され、末尾にレーティング計算による時・分・秒毎の修正時間の早見表あるのみというのが実状でした。又、年間行事と言っても現今とは比ぶべくもなく、年間を通じて5回程度のレース・スケジュールですから会報らしきものと言えレースに関する案内や経過報告と表彰、又は新艇登録の紹介等が主たる内容でした。しかし今でこそ宛名印刷機で処理できる封書きも一枚一枚手書きで仕上げ、しかも本業が終わった後の執務ですから宛名に誤字もあり、中身を入れずに発送したりミスもあったかと思われま。又タイプによるガリ版印刷で、仕上りを急がせましたのでミスタイプも多々あり、今にして想えばお粗末の一言に尽きます。

レース参加の申込も今と異なり、電話による受付や最終的には当日の申込も受付ましたので、スタート後、急拠参加艇表を作成し海上保安部に申告する慌たしさでしたが、その時、又かという顔で管下に警備態勢を指示された係長が、その数年後には巡視船の船長という要職をなげうってヨット関係に身を投じ、現在佐島マリナーで活躍されている私の畏友小野甚一郎氏です。

その当時年会費 500円、レース参加料は1艇につき1000円～2000円（参加クルーの数による）、又会員は無料で非会員のみ1人 500円の参加料であったから、各レースとも収入を上廻る支出で、特に参加艇の少ない長距離レースでは経費が高み赤字が大きくなるのは当たり前です。したがって常任委員の方々のレース以外の諸費は全て自己負担で、クラブのために奔走されておりました。

私の在務期間を通じて最大参加艇は昭和37年11月3日に行なわれた初島・利島併行のレースでさえ43隻でした。なおこのレースでヨット遭難史上にも例の無い遭難事故が発生し、11名の前途有望な若きヨットマンが消息を絶ってしまった悲しむべき事実はすでに周知の事と思います。

1レース平均13隻～15隻で競い合い、表彰内容は総合1, 2, 3位の他に各クラス1位～3位までありましたので入賞確率の高いレースでした。しかし艇数に比較してクルー数が圧倒的に多く、何れかのクルーになりたいため、「当方クルーを希望、乞う一報……」の貼り紙もよく見受けられ、運良くクルーになれても仲仲レースに出られない者もいました。中でも大型艇になるとレース専用クルーとクルージングや整備専門のクルーの如く、一軍と二軍の使い分けをした艇もありました。以上が事務局を受け継いだ往時のNORCの



熱海後楽園オープン招待レースのパーティー

実情です。

昭和36年3月に行なわれた伊東レースの経過報告が初仕事でしたが、それより1ヶ月前2月26日に大儀見さんの〈シレナ〉が岡本造船で進水したのが記憶に残っております。

同年5月に行なわれる下田レースのフィニッシュ・ラインのコミッティーを私が担当することになりました。初めてのコミッティーなので要領が判らず、そのため下田へ下調べにわざわざ渡辺修治さんが名コンビの星さんとで愛車（映画アンタッチャブルに出てくるような）ダットサンで同行、いろいろと指導して下さいました。通常レース・コミッティーは前年度の優勝艇が次年度そのレースを担当する慣わしですから艇単位のコミッティーでした。しかし私がコミッティーを手伝うようになってからは、いつの間にか毎回その役目を受け持たされる破目となり、それ以来事務局の任務を離れるまでの期間、レース経験は3, 4回を数えるのみという淋しさです。



式根島温泉にて。右から2人目が河原氏。

事務局を引受けてからの苦勞といえば乗る機会が遠のいた事と、コミッティーとしての待つ身の辛さでしょう。一斉にスタートする群れをコミッティー・ボートから見送る味気なさは無念遣る方ない気持で、思わず海に向かって叫びたくなるような心境でした。でも帰路の車中では、いま頃何処の辺りを走っているかな、誰がファースト・フィニッシュするかな、とそんな予想をたてつつフィニッシュ・ラインへと急ぐこととなります。フィニッシュのコミッティーも大変な仕事でした。今のように無線設備も無く途中の情報も確められないためコミッティー・サイドの予測でフィニッシュ時を見立て、頃合いをみてフィニッシュ・ライン（大体が防波堤上であった）に詰めたものです。

初めてのコミッティー、下田レースの時などは0800にファースト・フィニッシュと読み、0700に下田湾犬走島近くの防波堤上でウォッチを開始したが、待てど暮らせど船影現われず、1100頃やっと湾口にそれらしきものがガスの切れ間から確認できたものの、一向に近づく気配もない。折悪しく風は全く風いでベロンコ状態だった。風の無いまま時間が過ぎ、結局ファースト・フィニッシュは（艇名は忘れたが）2100前後で、最終艇は2300とさんざんのレースであった。航跡図提出報告によると爪木崎沖で無風状態となり、潮流を避けるため各艇アンカーリングで風待ちとなった次第である。その間コミッティーはイライラ空ッ腹を抱えてなんと16時間も防波堤上で頑張っていた事となる。

当時最大のレースと言えば各支部合同で行なわれた鳥羽パールレースでしたから、このレースに関するいろいろと懐かしい思い出があります。第3回か4回か記憶は定かではありませんが、スタート前に台風が接近し、各艇を安全水域に避難させるため機走不能な艇を御木本真珠島所属通船と鳥羽海上保安部の巡視艇とで曳航しましたが、偶々〈パイオニア（周東英卿艇長）〉が神綱の岸壁近くで時化のため苦戦しており、巡視艇に救助され、やっと危機を脱した事がありました。全艇の安全を確認した時には日も暮れ通船も引揚げた後の事で本部に帰れず、真珠島に取り残された我々コミッティー2人は女護ヶ島（夜になると寮に泊る海女さんのみとなり男子禁制の島となる）にカンヅメとなり、島の一角で一晩心ゆくまで楽しい(?)時を過ごしました。その名残りか、翌日のスタート後には鳥羽の駅まで土産持参で見送っていただき、別れを惜しむ一幕もありました。

又前夜祭のアルコールの醒めやらぬ、今は亡き関谷会長とKさん（現在も活躍中のため特に名を秘す）の2人の積極性に押され気味で、私と〈コンテッサ〉の石川氏と4人で鳥羽名物の特設ヌード（観客4人のみ）を堪能しましたが、その時の会長の独り言がありありと今でも耳に残っています。曰ク「ぶ厚い胸だのウ…」と充分に楽しんでおられましたから、さすが明治

のシーマン未だ遊心衰えずと感心しました、NORCの会員多しといえど会長とヌードを楽しんだのは我々ぐらいのものでしょう。

私のコミッティーの時はヨセマル水道スタートの横浜港防波堤がフィニッシュで、各自がフィニッシュ・タイムを記録した航跡図を氷川丸船上の本部に提出し、レースの疲れを氷川丸の風呂でいやすというおおらかなレースでした。当時大儀見さんのお父さんも健在で、〈シレナ〉で参加されましたが、スタート直後マスト・トラブルのため引返し、修理の後、他艇より2、3時間遅れて再スタートした事がありました。フィニッシュ本部では〈シレナ〉が他艇より遅くなるのは当然の事と了解していましたが、大儀見さんのお母さんが、若しや再び海上でマスト・トラブルでも、と大変懸念され心配そうに何度となく本部へ足を運んでおりましたので、私の補佐をしていた石川氏が見るに見かねてマリンタワー備付の望遠鏡にかじりついていましたが、やや暫くして観音崎沖を帆走中の〈シレナ〉とおぼしきライトブルーのヨールを確認した旨の報告があって、お母さんも安心されました。マリンタワーから観音崎沖のヨットが確認できるなど今の横浜港の様相では想像もできず、ましてや光化学スモッグなどの無い澄んだ空がなつかしく思われます。

当時お祭りのレースといえば横須賀米海軍基地内のヨットクラブ（ヨコスカフリート）との親善レースでした。コースは3時間程度で完走する短いものでしたが、レース終了後、表彰兼野外パーティーでは米海軍軍楽隊の吹奏する中で表彰され、米軍家族を含めた参加者全員がスバゲッティーと缶ビールの喰べ放題、飲み放題の日米大交歓パーティーとなりました。その他熱海後楽園オープン招待レースや伊豆急開通記念レース等の懐かしく楽しい思い出が数々ありますが、伊豆急開通記念レースが後に黒潮南進レースとなり、八丈島、今回の小笠原島レースに至る発祥のレースとなったわけです。

「NORCだより」にまつわる話を書くつもりが、筆をすすめている内にタイトルと違う内容となってしまったが、時間が過ぎてしまうと苦勞など有っても無きが如しとなり、むしろ楽しい思い出となってしまいました。

今では語り草となってしまった飯島さんの「さがみ一家」の軍歌斉唱（蛮声張りあげて）を聞く機会も無いが、折からのテレビ「草燃ゆる」のブームにのって、再び「さがみの武士」の復活を期待しつつ筆を置きます。

# 「マーメイド」の堀江夫妻、ホーン岬を突破

藤木 高 嶺

地球縦回り6万キロの冒険航海をめざす堀江謙一(40)、衿子(39)夫妻の「マーメイド」は、4月15日、ついに第一難関の“魔のホーン岬”通過に成功した。日本の女性がヨットでホーン岬を通過したのははじめてで、夫妻だけによる通過も世界初の快記録と思われる。堀江さん自身は1974年1月に東から西へ通過しており、今回は西から東への通過で、1人で両側から通過したのも、きわめて珍しいことだろう。ホーン岬を通過した者は、テーブルの上に両足を乗せたまま自慢話をしてもよいと言われるほどだが、2度通過した堀江さんは、テーブルの上に寝そべっても許されるのではないだろうか。

当初、ホーン岬通過は4月5日の予定だった。2月28日、タヒチを出航して以降、風が思うように吹かず、“ほえる40度”の偏西風帯に入っても、いっこうにほえず、43度を越えてからやっと西の風にめぐまれた。このため予定は約10日間おくれた。

4月14日昼すぎ(現地時間)の無線交信で「ただいまの位置は56度07分サウス、70度40分ウエスト、天候は晴、北北西の風、風力7。かすかに陸が見える。ホーンまであと111マイル、ホーン岬通過は15日正午の予定。気圧が急激に下りはじめました」と伝えた。

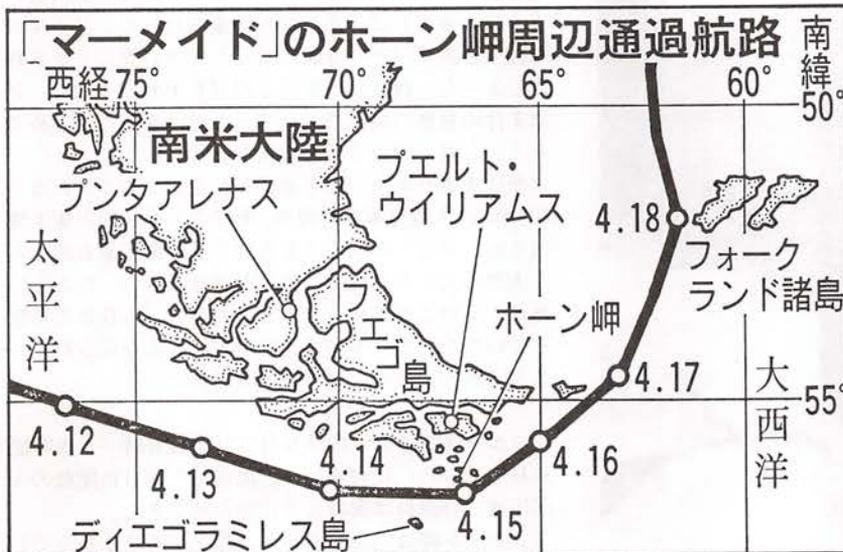
15日夜、私たちは社内の無線室で待機していた。15日の正午はこちらの16日午前1時である。午後11時か

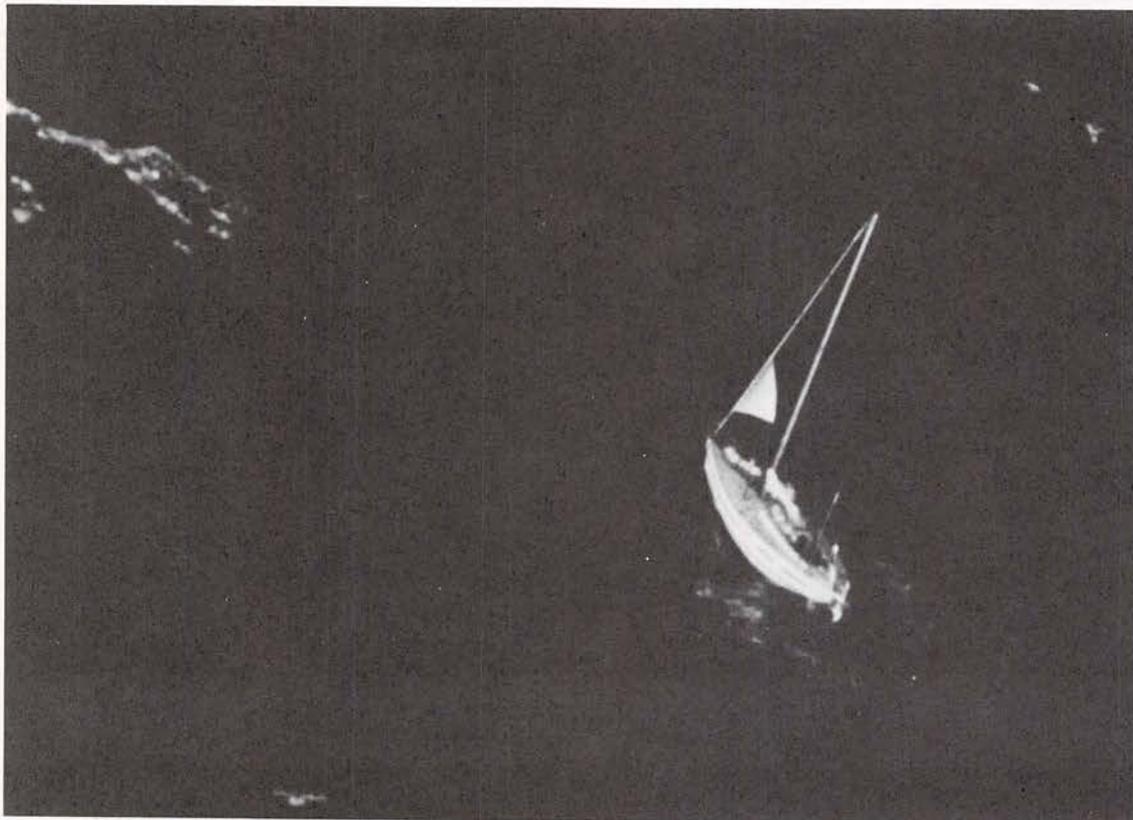
ら30分おきの交信を約束していた。交信のコンディションが良いのはこちらの深夜で、それ以外はほとんど聞きとれない状況だった。午後10時すぎ、突然、無線機がガーガーと鳴った。まだ早すぎるなど思ったが、技術課の垣東治夫副課長が無線機の前にすっとんでいった。と、どうだろう。この時間帯では信じられないくらいクリアーに堀江さんの声がとびこんできた。興奮したかん高い声だ。

「ただいま、ホーン岬沖を通過中です。15日午前8時55分(日本時間15日午後9時55分)、ホーン岬南方5マイル地点を通過しました。天候はくもり、ときどきアラレ、南西の風、風力8です。昨夜から35メートルくらいの暴風に吹かれ、何も見えませんでした。急にガスが晴れると、ホーン岬の真南にいました。波の高さは7~9メートルくらい。X(奥さんのこと)は体をロープで船体にくくりつけ、写真を撮りまくっていました。とにかくうれいのです。」衿子さんは「ホーン岬を越えることができ、とっても光栄に思います。皆さま本当にありがとうございました」と、涙で声をつまらせた。

ホーン岬周辺海域の厳しさを、現地取材に当たった朝日放送の鈴木昭典プロデューサーの報告から記してみよう。取材班は船からと空からにわかれた。鈴木プロデューサーと塚井貞人カメラマンは、14日午前0時、チリのプエルト・ウイリアムスの海軍基地を、チリ海軍の沿岸警備艦「カストール号」(180トン)＝艦長ダゴベルト・カストロ・ニューネス中尉(28)＝で出航した。いきなりシケに会い、湾内に避難した。15日午前8時、ホーン岬の西3マイルに到着したが、風速50メートル、960ミリバール、波の高さ9メートルの大荒れの悪条件下で、気温氷点下5度、艦も転覆の危険があるとの判断で、やむなく引き返した。

一方、原涼一記者と町田進カメラマンは、チリのプンタアレナスでチャーターしたアエロ・ベトレル社の





暗い荒海の中で、小さくしぼったジブセイルで苦闘する「マーメイド」(4月15日午後3時24分、ホーン岬東28マイルで、朝日放送取材班写す)

「マーメイド」の眼前にホーン岬が姿を見せた。荒海を威圧するようだ。(4月15日午前8時30分、杢子さん写す)



セスナ 320 型双発セスナ機＝イバン・マルティネス機長(26)＝で取材するため、プエルト・ウイリアムスで待機していた。15日早朝から2回飛行したが、視界悪く発見できなかった。ディエゴ・ラミレス島より南を飛んだのは民間機でははじめてということだった。3度目はホーン岬の東側海域を低空で何度も旋回した。そして遂に午後3時24分、米粒のような白いヨットを発見した。ホーン岬東28マイル地点。強風に風呂敷のように小さくしぼったジブが印象的だった。フィルムを回すと、アッという間にヨットは黒い雲にとどされてしまった。機長は「劇的な役割を果せて光栄だ。気象条件の最悪の場所で発見できたのは幸運だ。おめでとう」と強く握手をもとめたという。

堀江夫妻がホーン岬を通過したという報が流れると、NORCの大儀見薫専務理事、杢子さんの父親の塚本俊次さん、ヨット仲間の国重光熙さん、栗原景太郎さんから大勢の人からお祝いの言葉が寄せられた。ただちに無線でそのことを知らせると、夫妻は「みなさんに祝っていただいて、本当に光栄です。こんなにうれしいことはありません」と言ってきた。

ブエノスアイレスには5月5日午後8時(日本時間6日午前8時)に到着した。出迎えた朝日新聞社の久保田誠一特派員は次のように知らせた。

「ホーン岬は別にどうということはありませんでし

たよ」という衿子さんを見つめながら、堀江さんは長く伸びた髪に手をやりながら苦笑して、「衿子にはかなわんよ。ホーン岬も写真を撮るからもっと岩に近づけるなんて言うんですからね」と。岬通過の前日、緊張で堀江さんは眠れなかったというが、衿子さんは夕方から寝息をたてて熟睡。「それでよくも、逆に落ち着くことができた」そうだ。

堀江さんがヨットのティラーを握ったのはもちろんだが、衿子さんも炊事、洗濯から、8ミリやカメラの撮影など一日中働き回り、丹念に日誌もつづった。こうしてみると、すでに冬で大荒れのホーン岬を無事乗りきることができたのは、ヨットは素人の奥さんの内助の功も大きかったと思われる。彼女は3月24日、大波にゆれて無線機に顔をぶつけ、右目じりを3センチも切った。まだ傷跡が痛むというが、気丈でヨットに取り付かれた彼女は、航海を続ける。

「マーメイド」はすっかり化粧直しを終え、13日バミュエダ目指し、ブエノスアイレスを出航した。



## NORC協会ニュース

### NORC 安全委員会

去る3月19日、船検法定備品販売商社(株)ヒカワマリーとその備品価格を安全委員会に会員で紹介したが、これに関連し4月17日付(4月21日消印)にて、横浜市西区花咲町のマリンサプライ(株)堀善興氏から次の通り抗議を受けた。

『社団法人日本外洋帆走協会

貴協会が54.3.19に会員各位に対する“船検法定備品販売商社紹介の件”の通知に対して断固抗議します。

協会の名において特定の販売商社(株)ヒカワマリーを書面に明記し、尚かつその商社との取引を会員各位に奨励し、あたかも指定業者のような印象を与えるような通知を出した事実は、会員各位を惑わすものであり、それと同時に、大きな疑惑がNORC安全委員会に対して湧いてくるものであると共に、会員である私どもは、NORCに対して、強い反感を感じるものであります。

又、当マリンサプライ(株)他、販売会社としては、“サービス価格販売”は販売の自由競争を妨げるものであり、損害賠償問題に発展しかね、この業界の秩序を大きく乱すものとして、共通の意見を持ち、今回の出来事はNORCにあるまじき行為と断言し、断固抗議すると同時に、ORCに対して、NORCのこの行為をどの様に受け止めるか、打診すべき問題ではない

かと強く感じるものであります。

今回のこの問題に対して我々は断固抗議し、尚かつNORCから、何らかの回答が出る事を強く要望致します。

以上

昭和54年4月17日

マリンサプライ(株) 堀 善興』

■本抗議に対し安全委員会は次の通り回答した。

『マリンサプライ(株) 堀 善興 殿

日本外洋帆走協会  
関東支部安全委員長 武市俊

拝復、4月17日付貴抗議に関し、安全委員会は下記の通り回答します。

尚、抗議/回答の如何を問わず、当委員会としては従来通り貴社を始めとする販売業界との友好関係の維持と協力関係の発展を願っておりますので、何卒当委員会の意のある処を汲み、今後共御協力賜りたく御願ひ申し上げます。

敬具

記

(1)『あたかも指定業者のような印象を与える……』

当然のことながら、(株)ヒカワマリーは指定業者ではありません。従って同社のみとの取引を会員各位に奨励する意図は毛頭ないことも紹介の文章の末尾で明白と考えます。しかし、『指定業者のような印象』を与えたことは、後刻多数の会員各位の意見聴取により、残念ながら事実のようであります。

安全委員会としては、『ヒカワマリーと直接取引』と紹介してあるものの、方法が適切でなかった点に遺憾の意を表わすとともに、今後はこのような当委員会の意図に反対するような印象を与えることのないような処置を考慮します。

附言すれば、ヒカワマリーをたまたま今回取り上げた理由は、

第一に特定のメーカーに密着せずに種類の多い船検備品を自由に扱い得る商社であること。

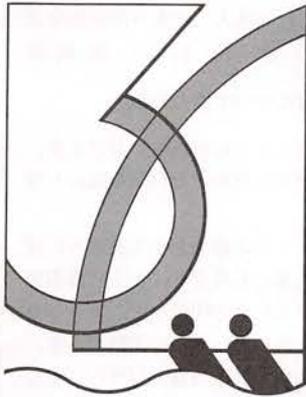
第二に資産、信用共に一応の水準にあること。

第三に案内の郵送料一切を含む全費用を負担すると共に、本取引の責任はヒカワマリー側にあり、NORCには一切の迷惑はかけない旨申出があったこと。

の3点で、特に船検期限がせまっている艇のオーナー/クルーの便を考慮して、ダイレクトメールを許可したものであり、例えば貴社は勿論のこと上記基準に適合すると思われまますので、御申出があれば同様紹介処置を計り得たし、今後も是非御協力を得たいと考えます。

一方、抗議のなかで『大きな疑惑』云々は全く事実





5月13日(日)の午後、新装成った三崎マリンの2階で、最初のクラブ・ミーティングがひらかれた。これ迄も、盆や暮には大パーティーをやっていたが、これからは、普段の日にも、ちよくちよく顔を会わせて飲もうと言う主旨である。パーティーの段取りの裏方は当番艇の持ち廻りで、今回は、〈PLUMERIA III〉、〈VEGA V〉、〈VOLANS〉にお骨折りいただいた。

### 3/4TONNEWS

生ビールは〈PLUMERIA III〉の艇長の、「飲み放題」主義に従って多量に用意され、これからも当分の間は、生ビールは〈PLUMERIA〉さんのお世話になることになりそうである。

今年は、第1回の小笠原レースも、洲本一小網代レースも、スリークォーターンが良い所をさらってしまったので、話も威勢がいい。特に、小笠原で総合1位で優勝した〈VEGA V〉の古川艇長は、豪快な笑いで、ビールの泡を吹きとばしている。

それに引きかえ、洲本一小網代の〈天城II〉は小さくなっている。1位の〈JUST III〉は東海、3位の〈NACHI VI〉は駿河のスリークォーターン、関東代表の積りで参加した〈天城II〉は、なんと6艇中の6位であった。

スプリング・シリーズの1位は、ベテランの〈雲柱〉であったが、新艇の〈慎記郎〉が、僅少差で2位につけている。〈慎記郎〉は又、小笠原も2位の〈BYE BYE I〉に続いて3位となっている。蝶野艇長はあとから駆けつけ、ニコニコとビールを楽しんでいる。

これ迄、スリークォーターン・クラブの加入艇は22隻であったが、今年は次の4隻が新たに加入したので26隻となった。

艇名	オーナー
2220 慎記郎	蝶野春太郎
2331 竜馬	真道 恒平
2338 MASTYNA	岡戸健一郎
2364 FORTY	星沢 寛

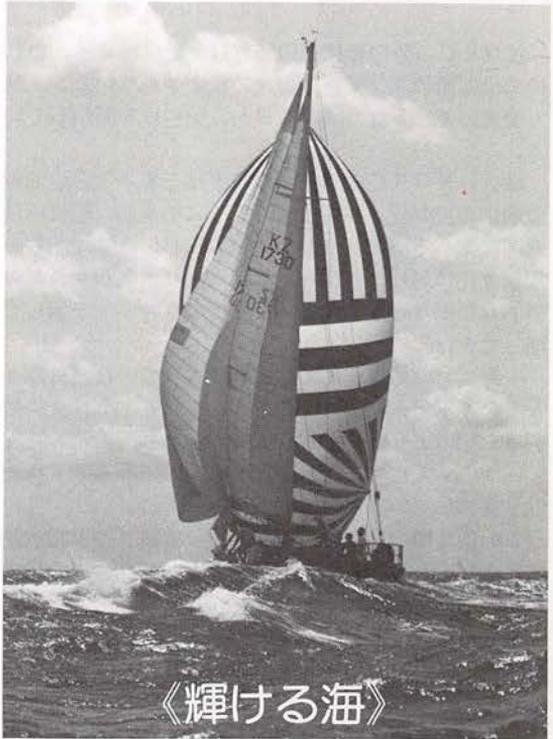
真道艇長も、岡戸艇長もクルーと一緒にやって来てミーティングに加わった。

真道さんは、三崎マリンの側の山の上に、林の中の別荘を借りて居られ、庭を次のミーティングの会場に提供しても良いと申し出られたので、見に行く。素晴らしい場所で、油壺に、こんな秘境があることは知らなかった。

次回6月3日の当番は、〈天城II〉と、〈JUNE B

RIDE)であるが、真道さんの御好意に甘え、林の中のパーベキュー・パーティーとすることに決めた。

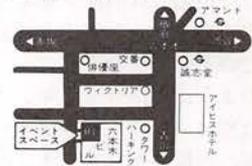
なお、雨天の際は、別の場所に移るので、ミーティング出席者は午後3時迄に、三崎マリンに集まって下さい。(天城II 渡辺)



《輝ける海》

### 伊橋てるみ写真展

- 6月21日(木) ~ 6月30日(土)  
アートセンター・イベントスペース  
六本木下車1分  
12時~午後7時30分(無休)
- 7月2日(月) ~ 7月15日(日)  
東京銀座・松屋8階プラザエイト  
午前10時~午後7時(無休)



風、輝く海、自然との触れ合いを求めて、夏といわず冬といわず人々は海へ出る。厳しい嵐が待っているとも、さんさんと降りそそぐ陽光の中を帆走する素晴らしきは、何時迄も人々を海に魅きつけて止まない。

イベントスペースに続けて松屋でも開催しますのでよろしく御願ひ致します。

## 会友艇の登録業務 いよいよ開始

NORC以外の艇にも船艇登録を受け付ける、いわゆる会友艇の登録業務は総会で決定されているが、漸く実施の運びとなり4月1日から受け付けを開始している。

最近、NORCの事業活動の実績を顧みると泊地施設周辺の諸問題、関係法令、とくに船舶局、船員局長通達に繋がる研究会や海上の現場における関係法令の規制強化に対し、外洋ヨットのユーザー側からみただ対外的な接衝などが事業活動としてのウエイトを著しく増してきた。

一方において、現にNORCに入っていない外洋ヨットのオーナーとしても、所有艇を取りまく社会的情勢は上記のように最近とみに厳しくなり、これら諸問題に対応するためには、何れかの団体に加入する必要性を痛感しているものと思われる。

この様な艇はNORCの会員として我々の事業活動に参画してもらう事が最も望ましく、ぜひ会員の皆様の勧誘を期待しております。

然しながら、ご承知の様に外洋ヨットの使用目的も多用化しており、地域的な事情もあって必ずしもNORCの会員とはならないが、簡単に船艇登録を行ない、セール・ナンバーを付け、海洋スポーツを、より健全に楽しみたい方々のために、会友艇の登録制度は生まれたものである。

なるべく多くの外洋ヨットがこの登録を受け、これをうけて当協会は外洋ヨット界全体の数の上にたつて、更に強く外洋ヨット関連の社会的諸問題に立ち向って行きたいと思っている。

このように外洋ヨットマンの力を結集するという側面とは別に、フリートやマリナーで親善レースを行なうとき、各艇にセール・ナンバーがないとレース運営上にも不都合があり、何か共通のナンバーがあればという発想も従来からあったものであり、外洋ヨットはすべて一様にナンバーを付けて、ヨット仲間の親善と友好の輪を更に大きく広げて行きたいと願っている。

日本ヨット協会、マリナー協会、舟艇工業会には4月1日付けで協力依頼文を発送している。

外帆第54-19  
54-4-1

財団法人 日本ヨット協会  
会長 竹下 登 殿

社団法人 日本外洋帆走協会  
会長 古屋 徳兵衛

外洋ヨットの登録について協力お願い

拝啓 時下益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。平素から当協会の業務運営に格別のご高配を賜わり厚くお礼申し上げます。

ご高承のとおり外洋ヨットの増加と全国各地への進出普及に伴ない、社会的関心も高まり、とくに海事関係法令実施の強化ならびに泊地の問題など、ヨットを取り巻く環境は厳しさを増しているのが実情である。

これらの諸問題に対処するため当協会以外の、全長5メートル以上の外洋ヨットにたいして艇の登録ならびに船艇番号を付与することに致しました。就きましては、全国に所在する、かかる艇のオーナーには当協会に極力入会されるようお推め願ひ、また、事情により当協会に入会されない方に対しては会友艇登録制度による登録をされるよう貴協会の格別のご高配、ご協力を賜るようお願い申し上げます。

尚、この件について、貴管下県連にご周知、ご徹底のほど宜敷くご配慮下さるようお願い申し上げます。

敬具

日本ヨット協会の各県連、各支部、ならびにこの業務に直接ご協力を願う各企業への依頼文や、出先で直ぐにも必要なパンフレットは諸種の事情で遅れ、会友艇の登録を希望している方に大変ご迷惑をかけていることをお詫びすると共に、取り敢えず取扱いの事務が軌道にのるまで、下記事項をこの登録希望の方にお知らせ下さい。

### 1 費用合計 15,000円

(1)会友費 5,000円 但し3年間のOFFSHORE購読料、郵送料その他に当てる。

(2)船艇登録料 10,000円 3年後更新する。

### 2 登録申込要領 (申込用紙など後送)

(1)ヨット名、クラス、オーナー及び建造所の住所氏名。

(2)艇の要目 全長m、最大幅、吃水。定けい港。

(3)送金方法

郵便振替番号(2-21787)

これらを一括して現金封筒で郵送でも結構です。

OFFSHORE 第50号 昭和54年6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100円(郵送料29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 廣濟堂印刷株式会社

1979年度 外洋レース一覽表 (その2)



社団法人 日本外洋帆走協会

Table with columns for race types (外洋レース, 駿河湾支部レース, 東海支部レース, 近畿北陸支部レース), race items (レース項目), organizers (担当), prizes (優勝杯), courses (コース), start dates (スタート), application dates (申込み締切日), contact meetings (連絡会議), race reports (出艇申告及び艇長会議), ratings (レーティング), classes (クラス), safety rules (安全規則), and notes (備考).

# 1979年度 外洋レース一覧表 (その3)

社団法人 日本外洋帆走協会

外洋レース	内海支部レース										西内海支部レース											
レース	第4回「舵」特別レース	大阪湾横断レース	マスカット・レース	オリーブ・レース	レベル・レース	紀伊水道レース	播磨灘レース	高松レース	オールド・ヨット・レース	洲本・五ヶ所レース	第12回別府レース	第1回ポイント・レース(インジョア・レース)	第2回ポイント・レース(オリンピック・コース・レース)	第3回ポイント・レース(安芸灘レース)	第4回ポイント・レース(安芸島ラウンドレース)	第5回ポイント・レース(インジョア・レース)	第6回ポイント・レース(オリンピック・コース・レース)	第3回スプリング・ヨット・レガッタ・レース	第3回ミッドサマー・ヨット・レガッタ・レース	第6回SSKカップ・レース		
担当	支部レース委員会	須磨岡山	高松	支部トナー委員会	支部レース委員会	的形	支部レース委員会				支部レース委員会	広島										
優勝杯	※4										橋町長杯 西内海支部長杯	※5										
コース	※4										別府 ～大島郡 安下庄	※5			鷹ノ巣 ～安居島 ～鷹ノ巣	※5			絵ノ島沖に定めるコース			重極沖に定めるコース
スタート	※4 4月1日(日)	※4 5月27日(日)	※4 8月26日(日)	※4 9月15日(土) 16日(日)	※4 9月23日(日) 9月24日(月) 10月7日(日)	※4 10月7日(日)	※4 10月28日(土)	※4 11月3日(土)	※4 11月4日(日)	※4 11月23日(金)	5月4日(金) 1700	4月8日(日) 0900	5月20日(日) 0900	6月9日(土) 2100	9月15日(土) 1000	10月14日(日) 0900	11月18日(日) 0900	3月21日(水) 1000 1300	※5 8月26日(日)	※5 11月3日(土)		
申込み 締切日	※4 支部	※4 各フリート			※4 支部		※4 フリート	※4 支部			第1次申込み 3月31日(土) 第2次申込み 4月15日(日)	※5 広島フリート										
連絡会議	/										海楽園 3月18日(日) 0945～	海楽園 3月18日 1200			※5							
出艇申告 及び 艇長会議	※4										ホテル2条 喫茶室 5月4日(金) 1200～	※5										
参加資格	レーティング	※4										NAYRU										※5
	クラス	※4										Aクラス TCF=0.710～ Bクラス TCF=0.709 ～0.680 Cクラス TCF=～0.679	Aクラス TCF=0.710～ Bクラス TCF=～0.709			※5			Aクラス TCF =0.710～ Bクラス TCF =～0.709			
安全規則	※4										※5										ORC-4	
備考	※4 優勝杯・コース・スタート・申込み締切日・出艇申告及び艇長会議・参加資格・その他詳細については実施要領または帆走指示書参照。 (内海支部 TEL 0792-54-0923)										※5 優勝杯・コース・スタート・申込み締切日・連絡会議・出艇申告及び艇長会議・参加資格・その他詳細については実施要領または帆走指示書参照。 (西内海支部 TEL 0829-28-3456)											

1979年度 外洋レース一覧表 (その4)

外洋レース		支 海 支 部 レ ー ス												
レース 項目	スプリング・レガッタ				サマー・レガッタ				オータム・レガッタ					
	オリンピック・ コース・レース	小呂ノ島レース	オリンピック・ コース・レース	アトラン・レース	オリンピック・ コース・レース	長間瀬レース	インショア・ レース	オリンピック・ コース・レース	対島レース	ショート・ オフショア・レース	オリンピック・ コース・レース	沖ノ島レース	オリンピック・ コース・レース	相ノ島レース
担 当	支 部 レ ー ス 委 員 会													
優勝杯	※ 6													
コ ー ス	※ 6	小戸~小呂ノ島	※ 6	釜山 ~ 博多 120 哩	※ 6	小 戸 ~長間瀬 ~栗の上	※ 6		小 戸 ~対 島 ~小 戸 19 哩	※ 6		蓋 井 ~沖ノ島 ~鳥帽子 140 哩	※ 6	小 戸 ~相の島 ~栗の上
ス タ ー ト	3月4日(日) 1000	3月25日(日) 0800	4月3日(火) 1000	5月3日(木) 1200	5月20日(日) 1000	6月10日(日) 0800	6月24日(日) 0900	8月5日(日) 1000	9月22日(土) 0800	10月7日(日) 0900	10月21日(日) 1000	11月2日(金) 2000	11月18日(日) 1000	12月2日(日) 0800
申 込 日	3月4日(日)	3月25日(日)	4月3日(火)	2月28日(水)	5月20日(日)	6月10日(日)	6月24日(日)	8月5日(日)	9月16日(日)	10月7日(日)	10月21日(日)	10月28日(日)	11月18日(日)	12月2日(日)
締 切 日	0900	0700	0900	2400	0900	0700	0800	0900	2400	0800	0900	2400	0900	0700
連絡会議	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
出 艇 申 告 及 び 艇 長 会 議	小戸ヨット・ ハーバー 3月4日(日) 0900~	小戸ヨット・ ハーバー 3月25日(日) 0700~	小戸ヨット・ ハーバー 4月3日(火) 0900~	※ 6	小戸ヨット・ ハーバー 5月20日(日) 0900~	小戸ヨット・ ハーバー 6月10日(日) 0700~	小戸ヨット・ ハーバー 6月24日(日) 0800~	小戸ヨット・ ハーバー 8月5日(日) 0900~	小戸ヨット・ ハーバー 9月20日(木) 1900~	小戸ヨット・ ハーバー 10月7日(日) 0800~	小戸ヨット・ ハーバー 10月21日(日) 0900~	小戸ヨット・ ハーバー 11月2日 1800~	小戸ヨット・ ハーバー 11月18日(日) 0900~	小戸ヨット・ ハーバー 12月2日(日) 0700~
参 加 資 格	J O R													
レ ー ティ ング														
ク ラ ス	1/2 TONNER~			1/4 TONNER~	1/2 TONNER~				1/4 TONNER~	1/2 TONNER~	1/4 TONNER~	1/2 TONNER~		
安 全 規 則	※ 6 O R C - 3								※ 6 O R C - 2	※ 6 O R C - 3		※ 6 O R C - 2	※ 6 O R C - 3	
備 考	※ 6 優勝杯・コース・出艇申告及び艇長会議・参加資格・その他詳細については実施要領または帆走指示書参照。 (玄海支部 TEL 092-851-5744・092-881-7405)													