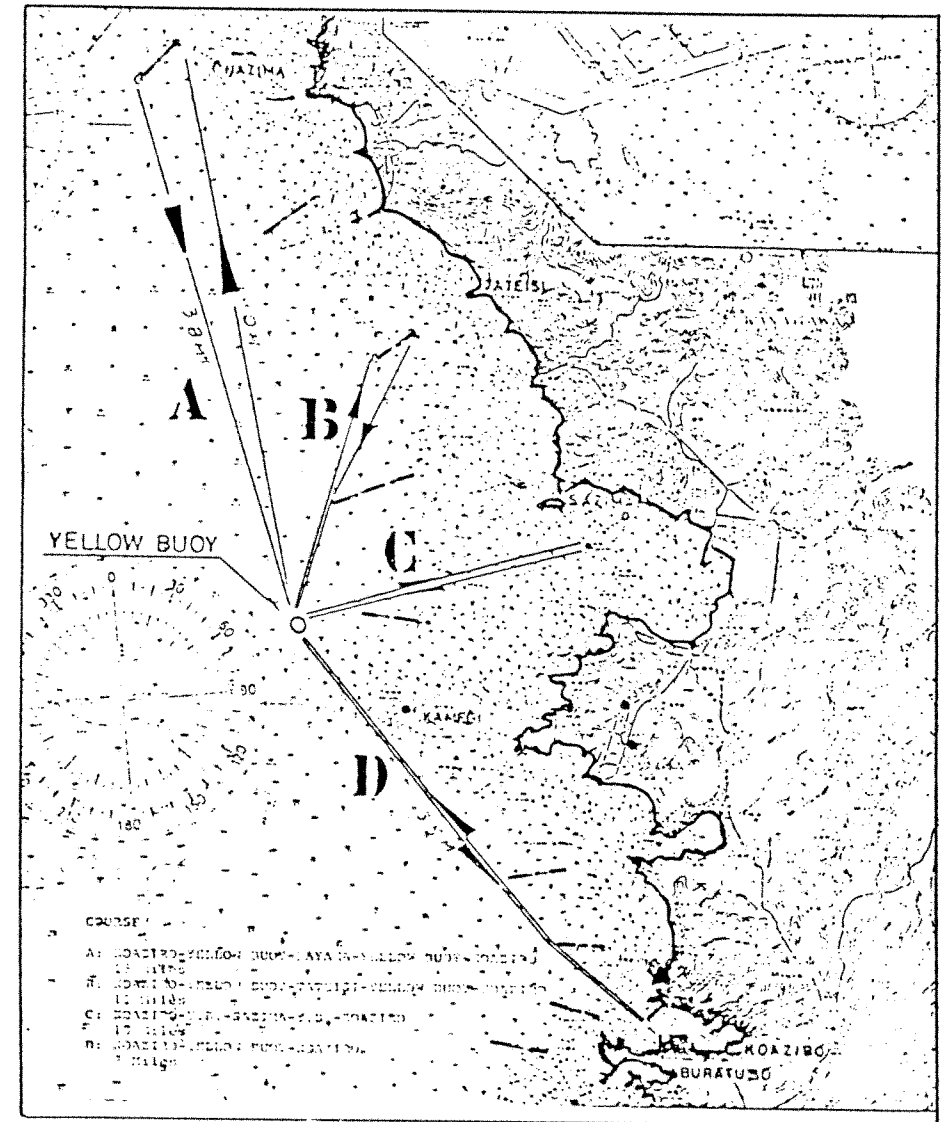


# 小網代フリート・レース 15年



1992年 3月

小網代オーナーズ・クラブ・レース委員会

## 目 次

1. 小網代フリートレースのハンディキャップシステム	渡辺修治 (ドンガメ)	1
2. 初期の小網代フリートレース	ケロニア・グループ	6
3. 関根さんと小網代	福永 昭 (フルタカ)	11
4. ウィスキーレースの事	森 輝夫 (キンバチ)	14
5. 小網代フリートレース15周年に寄せて	大谷正彦 (ケロニア)	15
6. KFRと<ケロニア>	中馬 勇 (ケロニア)	17
7. KFRの明日を想う	登坂一朗 (ケロニア)	20
8. <ナジャ>とKFR	白崎謙太郎 (ナジャ)	21
9. <一乗>的KFR	青山恒昌 (一乗)	23
10. <一乗II世>とKFR	畑 克弥 (一乗)	25
11. 小網代フリートレースと<あずさ>	宮崎紘一 (あずさ)	27
12. 拝啓<波勝>様	吉岡久光 (波勝)	28
13. <サーモンIII>とKFR	飯島洋一 (サーモンIII)	29
14. 小網代フリート記念誌によせて	草間信二 (はやとり)	30
15. 小網代フリートレースの思いで	野村・和田 (はやとり)	32
16. ウィスキーレースの思いで	渡辺康夫 (衣笠)	37
17. ヨットはどこまで速く帆走できるか	垣内邦昭 (フェニックス)	38
18. フリートの皆様に御迷惑をかけた思いで	伊藤彰男 (アルファ)	40
19. クルージングひまばなし	船越康男 (オーロラ)	42
20. 1991・・・盛夏	川村順子 (ヤハギ)	45
21. 小網代フリートレース年表		46
22. 小網代フリートレース各種記録		47

(1) KFA方式(小網代フリート・アローワンスシステム)

(i) 小網代フリートは、毎月一回、「ウイスキーレース」と称する、6~15マイルの沿岸レースをやってきた。ハンディキャップは適当に決めてやってきたが、昭和52年(1977年)のシーズンから、KFA方式(小網代フリート・アローワンス)と呼ぶハンディキャップシステムを考案して、使ってみることにした。

当時は、IORが世界の外洋ヨット界を支配した時代で、それに反発する動きも出始めていた。その一つは、アメリカ、キャリフォルニアのPHRF(Performance Handicap Racing Fleet)の誕生で、PHRFの艇数はIOR艇の4倍に達し、Ensenadaレース、San Diegoレース参加艇の75%はPHRF艇であった。

PHRFのハンディキャップシステムは、各艇のレーティングに対応するタイムアローワンス(sec/mile)で表される。ハンディキャップの決め方は、各クラブのHandicapperが、屢々ミーティングを開き、あるクラス(又はヨット)の仮レーティング(Initial Rating)を仮定してタイムアローワンスを出してレースに参加させ、レースの結果に依ってレーティングを修正して行く。

レースの成績は、すべてコンピューターで整理され、PHRFのベースになる。

(ii) KFAシステムは、PHRFの考え方を導入して、小規模の小網代フリートレース向きに作ったハンディキャップシステムである。

そのやり方は、まずフリートを艇の進水年月によって分類し、更にIORレーティングを持つ艇と、持たない艇に分けた。有効なIORレーティングを持つ艇を標準艇として、そのレーティングはレースの成績に係わりなく、変えない。

IORレーティングを持たない艇には、後に述べるやり方で仮レーティングを与え、それに基づいたKFAでレースに参加させ、その結果から仮レーティングを修正して行く。

次にKFAシステムのやり方を少し詳しく述べて見よう。

当時の小網代フリートの35隻を次の通り分類した。

Sクラス	1973.1.1.以降に進水し、IORレーティングを持つ艇	10隻
S <sup>1</sup> クラス	1973.1.1.以降進水し、IORを持たない艇	2隻
Aクラス	1972.12.31.以前に進水し、IORレーティングを持っていた艇	5隻
Bクラス	1972.12.31.以前進水、IORを持たない艇	18隻

KFAの決め方

KFAを決める公式は、アメリカのCCAのタイムアローワンスの公式に準じた考え方で、

$$KFA (\text{秒/海里}) = 2160 / R^{1/2} - 285$$

Rはレーティング (feet)

$$R = [2160 / (KFA + 285)]^2$$

SクラスのレーティングRは基準になるもので、レースの結果によって変わる事はない。

S'クラスの仮レーティングR'は同クラス、または類似のIOR艇から推定する。

Aクラスは、IORレーティングRからエージアローワンス (略) を差し引く。

Bクラスの仮レーティングR'はつぎの公式による。

$$R' = \alpha [L + (I^2 + J^2)^{1/2} + \beta]$$

Lの値はIORのLに相当 (L/LOA=1.15~1.20)

$\beta$ の値はマストヘッドリグでは0、フラクショナルリグの場合

$$\beta = 2/3 (P + BAD - I)$$

$\alpha$ の値は類似したIOR艇から推定する ( $\alpha=0.32\sim0.35$ )

KFAによるレースとKFAの修正

レースの順位はCT (修正時間) で決まる。

$$CT = ET - KFA \times D$$

ET : 所要時間 (秒)

KFA : 小網代フリートアローワンス (秒/海里)

D : レース距離 (海里)

レースの結果から、A、Bクラスは、S、S'クラスのトップ艇とのCTの差を計算し、Aクラスはその1/20、Bクラスは1/10を現在のKFAに加減し、次回のレースは修正したKFAで走る。

合理的で、実績ベースのPHRFのやり方は、参加艇の数 (特に同クラス艇) が多く、レース回数も多いアメリカでは成功したが、小網代フリートの様な、一隻一隻設計の違う小規模なレースには向かないことが分ってきた。2シーズン使ったこの方式も考え直す時が来た。

## (2) 小網代SCANDICAP方式

(i) そのころ、氏家さんのデンマークの友人から、SCANDICAP 1977の原文が送られてきた。それによると、スキャンディナヴィアで普及しているSCANDICAPは、1970年スウェーデンが提案し、デンマーク、ノールウェー、フィンランドの4ヶ国の共同作業で作成し、3年間実際に使って見て、結果の解析、フィードバックを繰り返して、1973年から正式に採用されたモノハルのキール艇の為のハンディキャップシステムで、IOR艇、ク

ルージングヨット、6メータークラスからドラゴンまで一緒にレースをやっていると言う。

ルールの基本方針 (Guiding Principle) と狙いは、次の通り述べられている。

○種類、大きさの違った総てのキールヨットに対して公平なレーティングを提供出来る、簡単に安定したルール。

○すべての計測はヨットが浮いた状態で出来る。

○計測値は、IORの計測値が共通に使える。

○計測、計算に要する時間が短く、費用は安い。

○本ルールは、現行の他のルール (例えばIOR、6メータークラス等) によって設計されたヨットに適應するルールで、Design Rule ではない。従って本ルールから故意に利益を得ようとしたヨットに対しては、本ルールの適用を制限する。

(ii) 正に小網代フリートレースにぴったりのハンディキャップシステムである。

昭和54年 (1979年) のシーズンから、小網代フリートはSCANDICAP方式を採用した。SCANDICAPのレーティングRの公式は、

$$R = 1/2 \times [L - B + 2/3G + 0.75 \times AR \times (S \times SAF)^{1/2}] \times PF$$

L : レーテッド長さ (m)

B : 最大水線幅

G : 最大チェーンガース長さ

AR : リグファクター

SAF : スピネーカーファクター

S : セール面積 (m<sup>2</sup>)

PF : プロベラーファクター

(Rの数値は四捨五入して、近い1/20 m までとる。)

SCANDICAPの計測は、IORの計測証書を持っている艇なら、船体に30分、セールに30分で出来、証書のない艇でも、2時間あれば全計測出来る。

古い艇の多い小網代フリートには、1975年12月31日以前に進水したヨットに対して、次のエージアローワンスAA (%) を与える事にした。

1975年のヨット AA=0.5%

1966~74年、1年1%、即ち AA=(1975-year)%

1965年以前のヨット AA=10%

SCANDICAPのタイムアローワンスは、風速の強弱に応じて3段階に分けられ、微風時の小型艇の有利さと、強風時の大型艇の有利さのバランスを取っている。

小網代フリートレースのSCANDICAPは、面倒なIORに代って、フリートやクラブのローカルレースには充分使えることが分かったので、NORCは「NORCクルーザーレーティング」と名付けて、昭和61年 (1986年) のシーズンから各地のフリートの自主的な

運営に任されることになった。

使いやすく、親しみやすい「クルーザーレーティング (SCANDICAPシステム)」は各地の草の根ヨットマンに喜ばれ、普及した。NORCのレース委員会は、鳥羽パールレース等の本部レースにも、クルーザーレーティング・クラスを設けた。

しかし、最近のNORC全体のヨットをSCANDICAPで公平にカバーすることは不可能になって来た。SCANDICAPは、1973年当時のスカンディナビアのヨットを対象にした、簡単なルールで、最近のハイテク技術を使って生まれた、軽排水量のレーシングマシンに対応することは出来なくなったからである。

### (3) SCANDICAP MARK-II

スカンディナビア ヨット協会は、1984年から、排水量、セール面積、長さの修正を加味した新ルール、SCANDICAP MARK-IIを採用した。この新ルールは旧ルールと略同じやり方で出したレーティングを、長さ/排水量比、長さ/セール面積比の公式で修正する。新しいSCANDICAP MARK-IIの公式は、

$$R=1/2 \times [L-BWL+2/3G+0.75 \times RF \times (SC \times SPF)^{0.5}] \times PF \times (8 \times L \times SC/D)^{0.3}$$

- L : レーティング長さ(m)
- BWL : 最大水線幅
- G : チェンガース長さ
- SC : セール面積-修正後(m<sup>2</sup>)
- RF : リグファクター
- SPF : スピネーカーファクター
- PF : プロペラーファクター
- D : 排水量 (kg)

排水量以外の計測値は、旧SCANDICAPと殆ど同じである。

排水量は原則的には実測値であるが、下記のカテゴリ-A,B,C,Dの何れかでもよい。

カテゴリ-A : 国際オフショア ワンデザインクラスのヨットは、クラスルールのミニマム排水量をDとする。

カテゴリ-B : 同一モールドによってシリーズ生産されたヨットは、4隻以上の重量を実測し、最小値をそのクラスのスタンダード排水量とする。

カテゴリ-C : IORレーティングを持つヨットは、

$$D = 1.05 \times DSPL$$

とする。

カテゴリ-D : 上記A,B,Cに該当しないヨットで、重量実測が不可能の場合は、設計者、

造船所の信頼できる報告書による排水量を承認する。

小網代フリートでは、平成2年(1990年)のシーズンからMARK-IIを採用した。

ルールは出来るだけスカンディナビアヨット協会のオリジナルを忠実に守る方針であったが実際にやってみると、排水量の影響が強すぎるような感じがしたので、公式中の排水量に因る修正項、 $(8 \times L \times SC/D)^{0.3}$ を、 $(8 \times L \times SC/D)^{0.2}$ に変更することにした。

なお、オリジナルではエージアローワンスを無視しているが、小網代フリートの場合、IOR以前のヨットに与えることとし、1970年以前のヨットに対して2%、1960年以前のヨットに対して4%のエージアローワンスを与えることにした。

別表は小網代フリート各艇の新旧SCANDICAPレーティングの比較である。

S.NO.	YACHT'S NAME	DESIGN	L	SC	D	(8*L*SC/D) <sup>0.2</sup>	R	R-II
0120	DONGAME-8	WAT-36	10.359	75.113	6696	0.986	8.60	8.50
0131	FURUTAKA	WAT-36	10.330	76.993	6500	0.996	8.60	8.50
0188	KINPACHI	X-79	7.500	33.998	1340	1.088	6.05	6.60
0199	SALMON-3	ORION	8.879	64.858	4882	0.988	7.55	7.50
0312	HAYATORI	X-372	10.270	69.670	5283	1.016	8.45	8.60
0319	KAMAKURA	ESPR D.V.	8.475	48.577	3064	1.015	7.05	7.15
0346	HISYAKAKU	VENT D.F.	8.416	46.723	3200	0.997	7.00	6.90
0380	THETIS-2	UTA-38	10.535	70.092	5269	1.023	8.55	8.75
0381	HACHIJO-5	KIH-34	9.740	58.155	4269	1.012	8.00	8.10
0398	NADJA-4	TAK-39	10.929	71.571	5508	1.026	8.90	9.15
0663	MAX	VENT D.F.						6.90
0668	AURORA	VENT D.F.						6.90
0098	DJAGATARA-4	COL-36	9.775	61.141	5712	0.965	7.55	7.15
1155	ICHIJO-3	YOK-31	8.746	46.174	3093	1.009	7.15	7.20
1555	TILDE-2	N-320	8.986	58.514	4300	0.993	7.50	7.45
1808	SUNGO	DOU-30	8.188	47.621	3005	1.011	6.85	6.90
1982	HAGACHI	WAT-32	8.839	60.604	4880	0.974	7.40	7.20
2182	KELONIA	YOK-33	9.131	53.473	3579	1.018	7.55	7.70
2640	SUNBEAM-2	KIH-33	9.323	52.906	4033	0.996	7.70	7.70
2759	IXORA	VENTD.F.						6.90
3228	ALPHA	YOK-32	8.661	47.460	3015	1.018	7.15	7.25
3979	YAHAGI-4	WAT-34.3	9.950	65.856	5900	0.977	8.15	7.95
1101	TAKATORI	WAT-31	8.342	48.245	5290	0.909	6.70	6.10
2690	KUROSIO-3	NAK-33	8.930	61.595	4360	1.002	7.60	7.65
0667	KAY SEVEN	ODA-45	11.184	92.877	9498	0.974	9.35	8.95
2212	KINUGASA	WAT-32	9.434	54.246	4781	0.970	7.60	7.35
2221	AZUSA	YOK-33	9.186	55.171	3791	1.014	7.60	7.70
3035	MARTHA	WAG-34	9.511	57.920	4119	1.014	7.75	7.85
3387	BASIC	YOK-28	7.862	40.194	2543	0.999	6.55	6.55
4323	TERESUKO-3	FAR-28	8.313	36.479	2000	1.039	6.60	6.85

註:

L:Rated Length SC:Sail Area Corrected D:Displacement R-II: Mark-II Rating

1991.5.22 S.WATANABE

# 初期の小網代フリートレース

— KELONIAの航海日誌より —

1991年10月  
KELONIAグループ  
(編集・解説:大谷 正彦)

## KELONIAの航海日誌について

KELONIAの航海日誌は、一風変わった航海日誌である。普通、航海日誌というと、何時に出航して目的地はどこで、気象、海象、艇速、異常の有無など、一定時間おきに事実だけを記録するものである。KELONIAの航海日誌は、そういう記述もあるが、当日の状況を後から他の人が読んで分かるように、なるべく文章で記述する習慣になっている。

誰が何時に来てどんなことをした。こんな整備をやった。レースに出てどうだった。こんな失敗をやってしまった。当日のゲストの感想、などなど。当日の日誌担当が責任をもって書くようになっている。航海日誌というよりも、“艇日記”といった風のものである。

この日誌はかってKELONIA I, II世の頃、3~4年間熱心なクルーだった小林則子さんが船にノートを持ち込んで始めたものである。KELONIAのようにメンバーが多い船にあってはいい方法なので、それ以来約20年間ずっと続けてきており、10数冊もたまっている。今回、フリートレース15年の年表を作る時にも、過去のレースの状況を調べるのにこの日誌が大いに役立った。

ここでは、この航海日誌の中から初期の頃のフリートレースの記述をいくつか抜き出して紹介する。但し、プライベートな艇日記のことであるから、事実の羅列だけの場合もあるし、レース経過をきちんと書いてない場合もある。あるときは他艇をけなしたり、競り勝つてうぬぼれたりしているが、当時をほうふつとさせるために、あえて原文のまま転記する。失礼の段お許し下さい。なお、レースにあまり関係ない記述は省略した。

1976.5.23(日)

レースのお知らせ

「小網代フリートレース」

6月27日(日)

スタート: 0900~0930, リミット: 1200

コース: 小網代-佐島(大謀)-小網代

参加料: ウィスキー(タルマ)1本

パーティー(表彰式)6/27 1300~1500

平井さん宅前

欠席艇: ¥10,000

コメント: #1のレースの約1ヶ月前にレースの開催をメンバーに知らせるこのような記述があった。

ウィスキーレースという名は後から言われたものであって、当初は、親睦レースとか親善レースとか言っていたようである。

{#1}

1976.6.27(日)

0840 出港

0910 小網代親善レース スタート

出場艇 アルファ, エド, ベル, ベンチュン, ジャ,

桜工, ケニア, ほか

ジャ, ケニアカズン 展開

1055.15" ケニア フェニックス

1300 パーティー 出席

コメント: レース記録によると、#1の参加艇は上記の他に、くろお2, りゅうお, さんご2, ねぎ2, ティス2, ひゃく2, ねくら, らんが, きんち, まかどりの計17艇で、着順は、032, アルファ, ベル2, ベンチュン, ねぎ2 となっている。

{#3}

1976.8.29(日)

1000 出港, 小網代親善レースへ

1030 レース スタート, 久しぶりの気分

1140 亀城磯沖通過

1245 佐島沖の大謀網かおあ

1315 まったくの無風状態で27分, 機走

1420 帰港

シーニア 前にみゆみ, 艇長会議, 昼食

コメント: 19艇参加で5艇がDNF, 着順1位は、幸2. 初期の頃、ケニアもあまり熱心になっていないことがこの記述からも伺われる。

〔#4〕

1976. 9. 15(日)  
 0930 ビール(缶)で乾杯  
 第4回小網代フリートレース 参加  
 大谷、脇坂 利根へ  
 矢島、渡辺 アルファへそれぞれ出向  
 人質不足のため、手合いに行く  
 レーススタート 風上からうまいスタート  
 1030 快晴、風NW 10~15kt クロスホール  
 1200 マーク回航、風が落ち復路はズン  
 大謀網の内側を通り飛車角と大接戦  
 利根(4枚帆)が加加先行してフィニッシュ  
 1330 クロニア フィニッシュ  
 1400 昼食 三森

コメント:この頃にも、艇間の相互の応援が行われていた。このレースの結果は残念ながら見つからない。

〔#17〕

1977. 11. 20(日)  
 1100 小網代フリートレース スタート  
 (葦山沖大謀もあり)  
 早朝吹いていた北西の風とうって変  
 あって超微風、つめからズンとなる  
 1430 マーク回航 波勝、竜王に続き3位で  
 回航。  
 帰りのつめ 佐島沖で竜王を抜き、  
 波勝とレッドヒート  
 1700 日没。波勝とクロニアのみ。他はインシ。  
 波勝はかもれず(波勝1737フィニッシュ  
 しかし、クロニア5世の上り角度がズン  
 1745 大谷の気遣いは、超微風で真っ暗の  
 中を皆の反対を押し切って、最後まで  
 セーリングを続行  
 1809. 20" フィニッシュ  
 コミッティの波勝はまだいてくれた

コメント:11月の日暮れは早い。1630頃にはとっ  
 ぷりと暮れたはずである。暗くなっ  
 ても平然と船を走らせる男たち――。  
 昔日の小網代の伝統が息づいているよ  
 うなシーンである。  
 ここで私(大谷)はついに気遣いに  
 されてしまったが、実はこの時、クロ  
 ニアの後にまだ走っている船が1杯いたの  
 である。その艇の名は、“一乗II”。  
 一乗IIは 2014 にフィニッシュしている。  
 15艇中 フィニッシュはこの3艇のみだった。  
 このレースの後、正式にタイムリミットが  
 設けられることになった。

〔#20〕

1978. 4. 23(日)  
 1000 出港。風S 5~10kt次第に強まり  
 1030 小網代フリートレース スタート  
 風上側、帆はくぬスタートとズン  
 各艇ズン 展開で葦山へ  
 1130 頃 マーク回航(2枚帆は 違う大謀網)  
 レッドシャーク、波勝、天城、クロニア ---- の順  
 風強くなりNO.3 JIBに  
 1240 フィニッシュ  
 波勝、天城、レッドシャーク、ヒロ、クロニア ----  
 しかし、正規のマーク回航艇は、天城  
 足柄、ヒロ、鷹取、一乗2の5艇との  
 こと -----残念でした。

コメント:このレース 13艇参加で8艇がマークス。  
 マーク回航の間違いは時々発生した。

〔#24〕

1978. 8. 19(土)  
 0850 小網代出港。SW SKt 機走  
 丸と毎奇数時に交信し伊東へ  
 1430 伊東港東岸岸壁へ着岸  
 3/4tonおひ 小網代各艇夕方まで結々  
 入港  
 .....  
 伊東港(艇内泊)  
 .....  
 1978. 8. 20(日)  
 明け方雨  
 0800 伊東港離れ港外へ  
 0900 レーススタート(小網代フリートレース)  
 E 0~3kt 風弱し  
 いい位置からスタート。クローニア、クロニアの順  
 1000 半数以上が吹飛ばして機走に入る。  
 1200 昼食  
 1300 風更に落ちたためゆやゆし、機走  
 1625 小網代着 びんぼう4匹つれ。

コメント:初めてのワグレースとして伊東⇒小網代の  
 レースが行われたが、風に恵まれず全艇  
 DNFとなった。  
 翌79年 8月にも初島レースを計画した  
 が、台風の接近のためスタート前の艇長会  
 議で取り止めて、翌日のレースに切換  
 えている。

〔#26〕

1978. 10. 22(日)  
 0700 見事な秋晴れ。富士、丹沢、伊  
 豆半島がくもり。朝食、昼食の味はズン  
 0830 小網代フリートレース コミッティ 設定  
 レッドシャーク、カベ3のガスタを含め15艇の  
 参加。コミッティポイント(クローニア)に波勝、渡辺  
 が乗りスタートをキック  
 1000 カベ3、仰秀スタート  
 1030 他の13艇はスタート、カベ3は  
 クロニアはよい位置を2番目に出る  
 丸が遅れてスタートする  
 コミッティは波勝、渡辺、中馬、浅見  
 1045 小網代湾口の防波堤上で待機  
 クローニアで帆走を棄しむ  
 防波堤上での4名は日なたぼっこ  
 1215 5分 植村直己と小林則子の対談を  
 聞きながらフィニッシュを待つ

(以下 レース組の記述)

1030 レーススタート (M&S大谷)  
 MAIN FLATNING 一杯 JIB No3  
 片のぼり。風20~25kt。風上トッパスタート  
 大謀の端を(下手方向口)見送り、  
 風上より天城、レッドシャーク、ナジ、アルファに  
 抜かれてしまう  
 亀城はズンズン通る。(コワイ!) (M&S三好)  
 丸とヒールはズンズン走る

(片のぼりで各艇亀城大謀に近づく)  
 多少カベセル M&S鈴木に代わる  
 風弱くなり、No3 → LT.Gに変更  
 亀城大謀で、マキナ中LT.Gに代えた  
 のが効果があり、5~6艇は抜く  
 回航後は、天城、ティス、波勝、ヒロ、レッド  
 シャーク、クロニアの順  
 ティス、コニア65度、ズン、ヒロ。SKt  
 ズンは張れず。この間、後続のヒロ、  
 アルファに差をつけ、亀城手前でズン。  
 2~3度加ふみ、亀城はズンズンズン  
 LT.Gで小網代へ向かう  
 一番小網代よりの大謀の上側を通り  
 1258 フィニッシュ 第7番目のフィニッシュ  
 ①カベ②波勝③ティス④天城⑤ヒロ⑥レ  
 ッドシャーク ⑦クロニアその後仰秀、丸、アル  
 ファを曳航して帰る  
 セルを干し、ビールで乾杯 -----

コメント:クロニア初めてのコミッティ。このレース 修正では  
 レッドシャーク2、波勝、足柄の順だった。  
 カベ、仰秀は 1000スタート艇である。

〔#31〕

1979. 5. 20(日)  
 1000 出航  
 乗員:鈴木 中馬、谷坂、富田  
 脇坂、大谷、三好、渡辺  
 NADJAとクラッチで丸を味ける  
 曇、北西の風、10kt程度  
 1030 KFR スタート。LTGenoa. Full Main  
 上手から竜王、レッドシャークがとび出す。  
 大謀の上(岸より)を通る。  
 上コース:竜王、レッドシャーク、クロニア、アル  
 ファ  
 下コース:丸、天城、ナジ など  
 亀城付近ではナジに先行される  
 亀城を過ぎてから上へ上へとコースを  
 とる今度は上より(岸より)のコース  
 が比較的風があり、沖コースの先行艇  
 全艇を抜く  
 岸コース:クロニア、ナジ、竜王  
 沖コース:天城、レッドシャーク など  
 1210 名島沖大謀トッパ回航。車の風。ズン  
 展開。おっと遅れてナジ、竜王  
 風の強弱があり、後続艇との差が縮  
 まったり開いたり  
 亀城付近で無風状態となる  
 亀城を過ぎて、南の風徐々に吹出す  
 つめ一杯で小網代を目指す  
 小網代沖で南の風が5~10ktとなり、  
 竜王が次第に差を縮めてきた  
 網代崎付近でついに竜王に並び抜  
 かれてしまった。ファーストフィニッシュがで  
 きず一同残念さはひとしお  
 1435 竜王に20秒遅れて2位でフィニッシュ  
 約半分遅れてナジ。ナジもよく健闘  
 した  
 1500 ビールで乾杯  
 ナジ からタルマ届く―――悪いな!

コメント:北が落ちて、南にまわった典型的なレース  
 修正では、クロニア、ナジ、竜王の順だった。  
 ナジ3 とクロニア5 は、泊地が隣同志  
 であり、しかもレーティングもほぼ同じだっ  
 たので、このレースのようにクラッチで丸  
 や初任をかけたことがよくあった。  
 お互い負けたらいさぎよく「宵越しの  
 借りは持たねえ」とか言って、その日  
 のうちにウィスナーを届けていた。

[#32]

1979. 5.20 (日)

本日KFR コミッティ 担当  
 コミッティ 組：中馬，大谷，竹内  
 レース 組：脇坂，三好，浅見，渡辺，鈴木  
 1000 小型艇スタート  
 1030 スタート，カニアリール 見える  
 竜王，ティリス First start. リーダーは20  
 10番目位の下手(シロ 208(89))がスタート  
 加えて大謀に向かう  
 30 分後，竜城に近づく，竜王，ティリスが  
 先行。おとし，天城，アリスが後を追う  
 その後，レッドシャーク，ナジバ，ヒロ，カニアが一同  
 1130 ナジバ アームで突然走り出し，天城を抜く  
 レッドシャーク，カニアが 相次いでズレ  
 名島付近，風 220~230° 10~15kt  
 晴，波なし  
 マーク 回航順：竜王，ティリス，ナジバ，天城，  
 レッドシャーク，衣笠，カニア  
 竜城までの片上りコースでレッドシャークの方  
 が上り角度がくノナリ，カニアはワナリ  
 この差は結局挽回できず  
 1343 頃フィニッシュ 着順は，竜王，天城，レッド  
 シャーク，ティリス，カニア，ヒロ，衣笠，ナジバ，一  
 本日午前の部アームでズレ，午後の部つ  
 め1本。コミッティの船 アナリール 休憩  
 Suntory WHITE on the rock!  
 1445 船(5(最後のフィニッシュ予定)も探して知る  
 1515 竜城商約2マム を帆走中を見発見，レース  
 続行中であつた。「おかしな船。おかしな  
 船」と声をかける。「おかしな船」との返事。  
 レース 旗は白旗，エナメルが加わる。  
 コミッティ に報告のため 帰港の途へ  
 1553 船(5 1600 のタイムリット寸前にフィニッシュ  
 コミッティ 引上げ

コメント：このレースはSCANDICAP方式による第1  
 回目のレース。  
 修正では，竜王，レッドシャーク，天城の順だ  
 った。

[#46・初島]

1980. 8.16 (土)

1630 KFRのコミッティ 作業開始  
 1640 出場艇(申込)が(3船，カ  
 ニア のためカニア艇長会議(レース  
 もやり，おとし)。結局やることになる  
 1700 コミッティ：脇坂，鈴木，中馬，大谷  
 レース：脇坂，三好，浅見，竹内，矢島  
 横沢(マックス)とする

(コミッティ 側)

コミッティ の脇坂，大谷 ナジバのボートを借  
 りて埋防へ  
 1800 スタート。おとし，(3船，おとし，アルファ，アリス  
 カニア の6艇。夕闇の中ズレを上げ  
 てたちまち消え去る  
 1930 “鶴ヶ島”へ行き食事。食前酒少々  
 2100 水道塔あたりへ行き無線(145.62)で  
 呼んだが，混信多く応答なし  
 2130 雨強し。利根に帰る。電気がないた  
 めすぐ眠る

8/17

0420 頃，カニア帰港し，起こされる  
 (3船，おとし，アリス まで口続いて  
 0440 アルファも帰港し，レース終了  
 フィニッシュ時刻は自己計測のため察なコ  
 ミッティであつた

(レース 側)

1800 スタート。スタート直前で時間調整のため  
 ひと回り。一瞬遅れたが風上から  
 NE 10kt 位(風速計動かぬ)  
 スタート直後ズレ展開。  
 艇速6kt。コース 250~270°  
 1900 頃 おとしがトップ，アルファ，(3船)が2番手  
 カニア，アリス，おとしが並んで3番手  
 2100 頃 おとし，(3船)，アルファ，カニア，おとし，  
 アリス の順になる  
 2330 雨が降り出す——夕ヨウ!  
 雷鳴が轟き，海面が一瞬曇間のように  
 明るくなる——ワイ，ワイ!  
 風が一旦落ち，カニア模様となるが，  
 初島の近くでまたもちなおす  
 0000 回航時，おとしの内側に入りこみ抜く  
 その後のつめで上りよく，(3船)，アリス  
 を風下アームに見る位置になった。  
 風，上へふれる。15kt位か。うた  
 シェアでは若干きつくなるも，これ以上  
 強くはなりそうもないので，がまん  
 して走らせる

(次ページへ続く)

(前ページより続く)

0100 のぼり角度は，60~80°の間を動く。  
 しぼらくの間，先頭の船が見えて  
 いたが，0100頃視界から消える。  
 風，下へふれる。(3船)が風下先行し  
 次第に差をつけようとしている。  
 艇は5~6ktで軽快に走る(波が少  
 ないのそのように感じられた)  
 0300 三浦半島，城ヶ島の灯台を視認し，  
 わコースであることが判明  
 0330 やがて大謀の赤ピカ2ヶ確認。なん  
 と初島からノナリで来てしまった。  
 下をワリしている艇もいる  
 0412:11” フィニッシュ。おとし，(3船)，カニアの順。  
 ヒリアス利根に横抱きでもやいと  
 する。熱いお茶がうまい。  
 大変けっこうなレースでした

コメント：これが第1回の初島レースである。  
 既述のように2年前から企画して成立  
 しなかったワグレース。ここでもレース前に  
 やるか，やめるかの議論をしている。  
 このあたり今年の第1回下田ワグレース  
 の時の状況と似ていて興味深い。  
 このレースの結果は，カニア，おとし，  
 おとし，(3船)，アルファ，アガミの順だった。

あとがき

KELONIAの航海日誌の中から，小網代フリートレースの初期の頃から10レース程  
 を抜き出してみた。これを読みなおしてみると，結果的にKELONIAのレース結果が良  
 かった場合の方が多いことに気がついた。日誌の中には，KELONIAもレース当日にな  
 かなか約束したメンバーが来ないで「あれだけ約束したのに何事か！」と仲間をのしつた  
 り，船底が汚いままレースにでて他艇に置いて行かれ「まるで鉛を引きずっているよう」と  
 なげいたり，失敗例は数えきれないほどである。しかし，このように結果が悪かった場合は  
 後ろの方を走っているせいか，レース全体の記述が少なく，内容もつまらないものが多かつた。  
 一方，メンバーを沢山集めてコミッティをやったり，レースで比較的調子の良かった  
 時は，レースの状況が比較的詳細に書かれていた。このような理由から，結果的に上述のよ  
 うになったもので編集者の作為ではないことをご了承いただきたい。

最後に，他の艇でも小網代フリートレースの初期の頃の日誌や記録をお持ちの方がいまし  
 たらぜひご紹介頂きたいと思います。

特に，#1~#12までのレース記録，結果等はまだ見つかっていませんので，よろしく  
 お願いします。



1952年(昭和27年)の暮、横浜の岡本造船で「MUYA」が進水した。全長33フィート、アーサー・ロブの設計で、オールチークの素晴らしいスキのスループだった。当時ホンコン・イースタン・ SHIPPING・カンパニーの東京支店長で、スコットランド人のマッケンジー氏の注文によるものだった。進水後直ちに三浦半島先端に近い小網代湾に回航し、ここを泊地とした。

小網代湾に初めてセーリング・クルーザーが姿を現わしたのがこのときだった。当時のクルーザー(ほとんどが外国人所有)は大部分葉山の錨摺につながれており、1、2杯を油壺に見かけるだけだった。小網代湾の北側には、ぼつぼつと外国人の別荘が建ち始め、その中でも一番大きい家を持っていたアメリカの船会社C・Fシャープの支店長ノリス氏も、クリンカー張りのモーターセーラー「ノース・レディー」をここに繋いでいた。関根さんと私は各々のシーホースを処分して、全長7m、幅2m、横山さん設計のJOG(junior offshore group)ボート「マヤ」を造った。艇は岡本の前の貯木場にもやい、専ら東京湾で乗っていた。東京湾の入り口には、まだ防潜網(潜水艦が入れないように張ってある網)がありヨットが通れるのは旗山崎近くの狭い範囲だけだった。

夏になって、シーホースの横浜—小網代レースを機会に、水のきれいな小網代湾に「MAYA」を回航した。まだ三浦への道は舗装されておらず、ほこりのたつ道をバスで小網代まで来るのは、鎌倉に住んでいた私にはまだよかったが、東京住いの関根さんにとっては大変だったであろう、秋になってまた横浜に帰ることになった。それからしばらくは、関根さんと小網代との縁はなくなる。

1954年(昭和29年)はNORCが発足した年である。この年は横浜を中心にほとんどのレースが計画された。1951年から始まったCCJ(クルージング・クラブ・オブ・ジャパン)の大島レースだけは葉山スタート→葉山フィニッシュでNORCが引き継いだ。「MAYA」は強風に強く、この年のレースにいつもよく活躍した。

今でも忘れられないのは、9月の末に行なわれた洞爺丸台風の時の館山レースだ。あの南の強風の夜、こちらがタックを繰り返し館山のマークに向かって苦闘しているなかを、スピンを張って追い手で帰って行くマッケンジー氏の「MUYA」とすれ違った情景は今

でもハッキリ覚えている。「MAYA」と「ドンガメIV」の3杯だけが横須賀の米海軍基地にフィニッシュしたが、その頃函館では大惨事が起きていたのだった。

それからは、NORCのレースは9月にはやらないことになった。

関根さんと私は「MAYA」を山口四郎会長に譲り、各々20フィートのJOGを造ることにした。関根さんは横山さんに設計を依頼され、私は東造船の渡辺さんをお願いした。この20フィート、JOG<古鷹>は翌1955年(昭和30年)7月、横須賀の東造船で進水し、かねてから何度もマッケンジー氏に連れて行ってもらった小網代へ回航した。関根さんは岡本造船で<シャークIV>が出来上がりもっぱら東京湾で活躍され、お目に掛かるのはNORCのレースの時だけとなった。その後は段々と大きい艇に乗り変わったが、横浜や走水を基地としてクルーザーの好きな防衛大学の学生を乗せ、後のクルーザー教室のはしりとなった。

私もつぎに造った21フィートJOG、<古鷹>に半年ほど乗っただけでフランスへ行くことになり、しばらく日本の海との縁がきれてしまった。その間に新聞を騒がせた、NORCのレース中に早稲田と慶応の学生の艇2杯が行方不明になるという事故があった。関根さんも随分苦勞されたことだった。これがきっかけでNORCは社団法人日本外洋帆走協会となる。

つぎにまた関根さんとご一緒することになったのは、31フィートの<足柄>を小林和夫氏と共同で加藤ボートで建造するときである。関根さんも設計を渡辺さんに頼まれ同じラインの<レッド・シャーク>を同時に加藤で造られることになったからである。2杯のふねは1968年(昭和43年)夏にできあがり、<足柄>は小網代に関根さんは出来たばかりの小網代湾口のシーボニアのポンドに係留されることになった。それからの<レッドシャーク>のレースでの活躍ぶりは、素晴らしいものだった。

その頃のNORC関東支部のポイントレースは、今の小網代フリートの毎月のレースとそっくりだった。ただし葉山沖のマークは、葉山マリーナの五十嵐さんに毎回頼んで、黄色い丸い大きなブイを打ってもらった。<レッド・シャーク>と<足柄>は毎回競いあうことになったが、関根さんが先にフィニッシュした方が多かった。月曜日に事務所に出ると、必ず関根さんから電話が掛かってきて、日曜のレースについての批評と反省の意見を述べられ、こちらのコースや考えを聞かれた。小網代—葉山の短いコースの往復でも、潮の流れや風の向きの微妙な変化がむずかしいといわれ、いつも真剣にレースに取り組まれていたことを痛感したものだ。関根さんが長いこと念願だった大島レースに出られて

この艇でシルバーカップを手にした時は、本当に喜んでおられた。

その後、小網代のフリート・レースが始まると毎回必ず参加され、時にはスタートにしくじり、後の方からスタートされても、着実に前の艇を抜き1位でフィニッシュされたあの執念とも言うべき走りぶりは、小網代フリートの各艇にいつも立派な教訓を与えて下さっていたのだ。

30フィートのFRPの艇に変えられてからも、毎回必ずフリート・レースに加わられたことは、まだフリートの皆さんもよく覚えておられることである。本や雑誌で新しいアイデアを見つけられると、まず自分の艇で試みられ、よい結果だと必ず電話で知らせて下さったものだ。

シーボニアの係留料があまりに高くなってしまったため、関根さんは新しく浦賀に出来た高知屋造船のマリーナに移られた。またここで好きな艇の改造にかかれた。フネを走らせるばかりでなく、泊まったり、造り替えたりされることも好きだった。これほどフネが好きで楽しまれた方は小網代でも見当たらない。

いい風の秋や冬の日曜日にブイを空にしている小網代フリートの艇は、数える程しか無い。日本人は海やヨットが本当に好きなのか、疑問に思えて来る。

体をこわされ、回復された後新しく出来た今の<古鷹>にお招きしたことがある。風が相当に吹いた日だった。舵をとられませんかと申し上げたが、おとりにならなかった。

やはりあの頃はもう以前のような関根さんとは違っておられた。

関根さんが亡くなられてからもう1年以上になる。フリートレースに出るたびに、関根さんだったらどういうコースを取り、どう走られたかと思出す。

よそのフリートの方で、我々小網代フリートのメンバーに、あれだけ教訓と感銘を与えて下さった方は、ほかにはいない。

## ウィスキーレースの事

森輝夫

ウィスキーレースを始めて15年になることはまことにうれしく思います。

この素晴らしい快挙に参加できたことは、わたしの人生にとってすばらしいことです。わたしの記憶によれば15年前、ちょうどわたしが陳さんのサブキャプテンとしてフリートのお手伝いを始めたときに第一回が始まったのです。当時は不法係留のヨットが増え、係留許可を取るのも大変でした。ましてや新しい船に入れ替えることなどとてもできない相談でした。船が新しくできないので、NORC主催のレースに小網代から参加できる艇はほんの数艇でした。このような時にサブキャプテンをお引き受けし、フリートキャプテンの<竜王>の陳さんからまず最初に言われたことを思い出します。

「森さん、ヨットは海に浮かべて繋いでいるだけではだめね、どんな船でも走れる環境を作ろう。それがフリートキャプテンの大切な仕事だよ。」こんな一言からフリートレースが始まったのです。

レースをやるといっても何から始めてよいのやら、ハンディキャップ、スタートライン、フィニッシュライン、マーク設定etc、決めることの多いこと。ハンディキャップは<チルデ>の今北さんにお願ひしました。スタートライン、フィニッシュラインは小網代入り口の防波堤と岸サイドに立てたボールの見通し線、コースは大謀網を回るコースです。みんな自前のレースですからコミッティーもおかず、幹事役が前もってスタート時刻を各艇に連絡し、各自、自己申告で始めたのです。

参加料はダルマー本。フィニッシュしたらトップ艇にサイドバイし、賞品はダルマ、レースの結果を酒の肴にわいわい……。こんなことで始まったフリートレースもその後、渡辺さん、福永さん、そのほか大勢の方の協力がありKFRの採用したハンディの公平さから、誰でもどんな船でも参加できる楽しいレースに育ったように思います。

ただ残念なのは最近レースに参加する艇もおなじみさんばかり、コースも、いつものコース。残りの船は係留権の確保にフリートのバースを利用しているだけなんじゃないかな。2月のフリート総会に現れ、停係泊に必要な漁協の同意書を手に入れるだけのように感じられるのです。是非小網代に係留しているだけでなく、楽しいヨットライフ、ボートライフを皆さんで作りたいものです。

レースもマンネリではないかしら。なるべくたくさんの方が参加できるよう、このへんでこの先100年の計を立てる努力をしたいものです。

## 小網代フリートレース15周年に寄せて

KELONIA 大谷 正彦

### KELONIAとウィスキーレース

フリートレースの始まった頃、KELONIAはまだ3号艇（B. チャンス30）の時代。レースではあまり走りのよくない船だった。

KELONIAは第1回のレースにも出ているがあまり成績はよくない。当時は、参加料としてウィスキー（だるま）持ち寄りであったが、ニッカ、トリス、せいぜいホワイトどまりの貧乏艇にあっては、参加料はけっこうな負担だった。まして、初期のレースは大きさに関係ないスクラッチのようなものであったため、小さい艇に勝ち目はほとんどなかった。その日の賞品は優勝した艇が参加料のウィスキーをすべて戴くというもので、勝ち目のない小型艇にとっては、大型艇の飲み代を提供しているような気がして、あまり魅力のあるレースとはいえなかった。

1978年KELONIAは4号艇（ビーター30）を進水させたが、この頃同じビーター30のRED SHARK IIが小網代フリートレースの常連として連戦、連勝を重ねていた。レーティングもSCANDICAPが採用され半年ごとのシリーズレースとなっていた。KELONIAもRED SHARK IIのスピードに何とか追いつきたい、連勝を阻みたい一念で毎回熱心にフリートレースに参加するようになった。RED SHARK IIとはいつも接戦だった。勝った、負けたの繰り返しであったが、勝っても負けてもフィニッシュ後、RED SHARK IIが寄ってきて、関根さんが「よくはしたね」とか「今日は惜しかったね」と優しく声をかけてくれ、セールチューニングについてのアドバイスをいただいたりした。

フリートレースがない日曜日に、RED SHARK II, NADJA III, KELONIA Vの3艇でシーボニアの出口で合流して、「今日はCコースにしよう」などと申合わせて、フリートレースのコースで3艇のレース練習をよくやった。これが縁で関根さんにはRED SHARK IIの先導で、3艇で千葉の岩井ヘクルージングに連れて行っていただき、大変楽しかったことを思い出す。

RED SHARK IIとの競いを通じて、私は関根さんからヨットの楽しみ方の基本を学んだような気がしている。

### KELONIAとファーストホーム

KELONIAは、この15年間のうちかなりの回数半期優勝をしているが、あまり経験のないのがファーストホームである。ファーストホームはレーティングが高い大型艇がするのが当たり前とはいえ、全艇を後ろにみてトップフィニッシュする嬉しさは他に代えがたいものである。

4号艇の頃、大謀をトップで回り、フィニッシュ直前の小網代湾口で竜王に追いつかれて秒差でファーストホームを逸したことがある（79.4）。また、84年1月冷たい北西の強風が湾内に吹き荒れ、どの艇も出渋っていたとき、当日のコミティ天城IIがKマークをうって帰ってきて、渡辺さんが「レースやるぞ」とどなった。このレースの参加艇は4艇、波勝II、足柄、NADJA IIIとKELONIAだった。Kマークへ行って来いのコースでNNW30~40ktの強風の中をKELONIAは2ポイント7の#3ジブで出た。他の艇はほとんどがストームジブにしていたように思う。このときは何とか上マークをトップで回り、帰路は風が更に強まったため、ジブも下ろしてメインだけでそれこそふっとんで帰ってきた。

これが初めてのファーストホームだったがこの時はやっとの思いで帰ってきたという安堵感が一杯でファーストホームの嬉しさなど何にも湧かなかった。

85年4月、大型化の口火を切って、KELONIAも5号艇（横山33）を進水させ、艇速も早くなった。この艇で86.9, 86.12, 87.4の3回ファーストホームをとっているが、この頃は私は、フリートレースの運営を渡辺さん、福永さんから引き継いだ直後で、運営の方に精一杯であった。運営側として、あまり自分の船が勝つことの後ろめたさもあって素直に喜びを感じなかったせいか、ほとんど記憶に残っていない。その後フリートレースの運営も大体軌道に乗ってきたが、小網代も艇の大型化が進み、どんがめ、古鷹、NADJA IV, はやとりーなど、早い艇が沢山現れた。このためまた最近ファーストホームから遠のいている。

いまKELONIAは世代交代を意識して、なるべく若手にレースに出てもらうようにしている。いつか通常のレースで胸のすくようなファーストホームをしてみたい（若手に味わってほしい）と思っている。この願い#200までに1回くらい叶うだろうか。

(1991年10月)

小網代フリートレース（KFR）は、1991年6月で172回を数え、15年を迎えた。月例のレースで、台風以外は中止せず、独特なハンディキャップを採用しており、いつもIOR艇からクルージングボートまで、他のフリート艇を含めると15～20艇前後が参加している。このような単一フリート主催のクラブレースは他にあまり例がないのではないか。

小生はNORCの小網代選出の代議員、年に3～4回声がかかり、関東支部代議委員会に出席している。ある日の会合でこんな発言があった。「NORCのメンバーになってもレースに出なければ何のメリットもない。予算の多くをレースに当てている。レース優先だ。一方、レースをやる連中はレースフィーが高い、何に使っているんだ、という。レースフィーが安く、楽しくて、賞品が立派、その上運営がしっかりしているKFRを見習え！」いささか褒められすぎて、テレ臭かったが、どうもこの辺が15年間月一回必ず実施し、長持ちしている大きな理由ではないか、まずは御同慶の至りである。

わが<ケロニア>は第一回のレース（たしか、1976年6月6日であった）から出場しており、私の勝手な当て推量で恐縮あるが、最多出場、最多優勝、最多連続出場の三つの部門でトップではないかと自負しています。そして、もう一つおまけを付け加えると最多コミッティー担当ではないかと思う。

<ケロニア>にコミッティーが回って来ると、いつも私の役割、時には、スタート時、波に揺れる<ヤマハ9>のマストにしがみつき、フォグホーンをならし、フィニッシュの確認では、マイクを肩に掛け、時計とフィニッシュ艇の交互に目をやり、手際よく艇名と時間をメモに書き込む、一人3役の”岸壁のオジン”。

<ケロニア>はグループを結成して28年、小網代では古顔に入る。メンバーは現在36名内女性が8名である。昭和9年生れのオジサンから最年少は昭和42年生れのお嬢さんまで、レース好きもいれば、クルージング派、それにただヨットに乗ってればいい”ブカブカ波枕派”まで種々雑多のグループである。週末には仲間を誘い、誰かが必ずヨットに乗っている。ほとんど毎週やって来るものもいるし、年に2～3回真っ白な顔をして思い出したように現れるものもいる。程度の差こそあれ、皆ヨットが好きでならない連中だ。

10年ほど前に、”舵”誌のクルー募集欄で、それにメンバーの会社の仲間にくちコ

ミ、耳コミでクルー募集を行なった。条件をつけず、性別、年齢、経験を問いません、泳げなくても結構です。強いて条件をつければ土・日・祝日にヨットに乗れること、ヨットに乗りたい方、やって見たい方、興味のある方はお電話を！がキャッチフレーズ。

それは多くの、いろいろな人達から電話が掛ってき、大体10人の内一人が小網代に足を運んできた。そして2～3人を除き10名強がメンバーとして加入した。現有勢力の約三分の一弱である。

しかし出戻り娘（？）はいても、途中で止めるもの、他艇に行くものは皆無に近い。定着率が非常によい。なぜか、住み心地が良いのか、その辺のことは分からない。あまり押しつけず、良い意味でルーズで、若干締めりのない点もあるが、今の流行り言葉で言えば「ファジー」な組織ゆえか。

この新人たちの大部分は未経験者、他はわずかに洋上体験がある程度。このヨットに帰依した善男善女を一人前のクルーに育てるのにピッタリなのがKFR。帆走時間も適当な2～4時間、沿岸のデイレース、コースも10～15海里の”行ってこい”

ヨットの部位名称とその機能から始まって、もやい結びなど最低限必要なロープワーク、海図の見方など航海術、艀装をしっかり覚えて帆走の基本を、レースルールを中心に海上法規を、それに、テンダーの漕ぎ方、飯の炊き方、船底のブラッシングを実地、実践で身に着け、覚えてもらう。新人たちはこの機会を逃さず、積極的に体を動かし手を出し、当然口も出し、解らないことはどしどし聞き、先輩諸兄の技術を、ノウハウを盗み、自分のものにする。

週末せつせと小網代に通いハリヤードを引き、ウインチを回し、時にはフォアデッキでスプレイを浴びながらセールチェンジ、スピンの展開、理屈でなく”習うより慣れる”をモットーに早く身に着けるための努力をする。

人手不足の折り、親切丁寧を我々は心掛け”やってみせ、言って聞かせて、させて見せ、褒めてやらねば人は動かじ”（山本五十六の言葉）で金の卵—新人の訓練を行なう。

そして艇にも、グループの仲間にも慣れ、3か月か半年<ケロニア>を経験し、希望すれば入会する。決められた会費を納めれば晴れてメンバーの一員となる。

入会時にはメンバー二名の推薦を必要としている。これは、新人が困った時の相談相手であり、かつ大切なことは一人前のヨットマンに育てる大兄的役割を持つ研修担当である。

今年の鳥羽レースは10年前我々の仲間に加わった若手（？）が中心で参加、KFRで

の訓練が結実したのかはたまた風と潮が味方したのか、それともネプチューン（海の女神）のお導きか、クラスで優勝した。

これは我々グループにとり久しぶりの快挙であった。しかし、それ以上に若手の連中に自信がつき、一人前になったのがなによりも喜ばしいことであった。おおげさな言い方であるが<ケロニア>の歴史に大きな節が出来たと思っている。

発足時からのメンバーは50才半ば近くになった。頭は白くなり、薄くなり、そしてあるものはそろそろ定年をむかえ、第二の人生へ。年を取っていくと視力だけではなく精神そのものが知らず知らずのうちに衰え、心の目もぼんやりした像しか結ばなくなってくる。

“心眼”とは良く言ったものだ。50の声を聞いたら、自分では大丈夫と思っても、検眼だけではなく心と頭を自分で検査することが必要だ。

由、これを機会に引退、グループの運営から手を引き、お金を出すが口は出さない。相談を受けたこと以外口は出さない。いわゆる会社組織で言うところの顧問になりたいものだ。あとは月一回のKFRに積極的に参加し、嫁の悪口、孫の自慢をしながら波枕派で“ビリ”にならない程度に“ノンビリ”レースを楽しみたいものである。

300回、否350回記念レースにも年相応にそれなりの船で参加出来ることを心から望んでいる次第である。

最後に一言KFRから話がそれますが・・・

当時相模湾のNORCのレースを暴れ回りビクトリー・ペナント（フラッグ）を取りまくった“小網代艦隊”は何処へ消えてしまったのだろうか。

<竜王><相模>が先行しヨールの<サルモン>が頑張り、JOGの<ドンガメ><モサ><飛車角><くろしお><ケロニア>が追うといった華々しいレース展開は二昔前の夢物語になってしまった。

25年近く前の昭和42年の小網代カップレース、飴色でピカピカに光ったニス塗りの木造新艇<飛車角>がファーストホームで総合優勝して以来、絶えて久しく“小網代カップ”は我々のフリートから離れたままである。

## KFRの明日を想う

ケロニア 登坂一朗

夕暮れがせまり、テングーを陸に上げて帰路につく瞬間は、自然と調和した充実感を確かめる時。無数の光の点となって乱舞する逆光の落日と頬をよぎる潮風に数々の海の思い出をたどり、思わず海に向かって語りかける。「また来週な」-----。

ヨットのどこが良いのかと問われると答えに窮します。しかし、人間とは大いなる深みであり、理解という言葉が容易に通用しないものと考える時、人間存在の虚と実を、こんなに詩的に教えてくれるものは、船と海を措いて他にないと思います。ひとたび海に出たら、そこはまさに自然だけがルールの世界。人間が技術信仰に偏るようになると、心は空虚になります。私達は、今までにない程の知識、技術を手にしましたが不幸もそれだけ増やしたようです。

そんな世の中で、ますます貴重な存在となってきたのが小網代フリートレース。1976.6.27の第1回から独自のアロワンスを指向した見識は、謙虚に海を楽しもうとする姿勢に基づいたもので、小網代でなければ生まれなかったかもしれません。

1970年代初め、IORの新鋭艇SS30は、BW24に乗っている<ケロニア>からはとてもまぶしく想えました。しかし、IORはAverage Sailorにとっては立派すぎるようでした。IORの理念には、人間が侵しやすい陥穽や理性の濫用があったのかもしれませんが。KFRで顔見知りの仲間と確かめた精神的位置をベースにIORのレースに挑む、そんな楽しみ方がより健全なように思えてきました。最近のNORCのレース運営をみているとそんな感覚に強くとらわれます。真の自由は孤独な自己懷疑により獲得されるものです。少しでも多くの富と平等を求めて大衆が駆け抜ける現代では、そんな自由はかえってバスに乗り遅れるもとなりかねません。しかし、身にまとう粗衣、雨露をしのぐ陋屋ですら手にするには大変な努力を要した時代には、精神的なものももっと大切にされていたはずです。幸いにしてヨットをやり、しかも特異な小網代フリートレースに参加するメンバーは、この真の自由を船遊びの中で守り育てる好位置にあると思います。

いずれ小網代にも鉄とコンクリートの荒波が押し寄せてくるでしょう。その時でもフリートの精神の松明としてKFRを残していきたいものです。そのためには、レース前の船の自己紹介（9時15分から30分程度をかけて、参加者全員の出席を義務づける）やクルーを交換したレース等の親善を深めるアイデアを今後もどしどし実現させていく必要があると思います。

アメリカズカップの話題がマスコミを賑わしています。いつの日か、小網代沖に精神的な高さを求める世界の耳目が集まることを祈っています。孫の代には何とかかなるとは思いますが、その日は意外と早まるかもしれません。

第一回のKFRに出場した時、その頃の<ナジャ>は34フィートのフランス製のクルージングタイプの艇だった。当時としては部厚いマットレスや電気冷蔵庫のついたかなり贅沢な作りだった。しかし、しかし、艀装はシングルアクションのイモみみたいなウインチが申し訳いどについているだけのお粗末なものだった。

KFRがヨットिंगの唯一の目標になると、速く走るために必要なことは出来るだけ実行するようにした。

- 1・・・三つに分かれた各船室のドアを取り払う。
- 2・・・ゴイオ製のイモウインチを全てリユーマー製に替え、3個新たにつける。
- 3・・・帆走中動かせなかったメインシート・トラベラーを最新のレーサーの艀装のものを作り交換する。
- 4・・・バックステイに油圧のテンショナーを新設し、上り角度の向上を図る。
- 5・・・ジブにヘッドフォイルを取り付け、ハンクス式のジブを全て改造する。
- 6・・・スピンのエキジットが帆走中調節出来ない艀装だったのを、スムーズに調節出来るスライダー式に替える。
- 7・・・ピーターソン33、なかよし33、ヤマハ33、リンホース33、天城など最新のIOR艇のディメンションを解析しセールプランを変更する。その結果ブームを伸ばし、メインセールのEを45センチ伸ばしエリアを増やす。
- 8・・・スピンポールを30センチ伸ばしJが伸びた分それに見あったスピンとゼノアを新調または改造する。

思い出すだけでもこれらの改造もしくは新設をやった。結果は徐々に現れて後半の数年间は上位に定着し、優勝や、初島での完全優勝も経験した。

1988年、私はチーム全員と家族の協力で旧<飛梅>を買った。パンナムで優勝した日本一有名なレーサーである。こんな艇を買ったら、走って当然、走らなければ何てへたくそなんだろうと言われる。それを覚悟でこの艇を選んだ理由はいくつかある。

- 1・・・泊地で許される最大の大きさであること。
- 2・・・フラクショナルリグの完全なIORレーサーであること。
- 3・・・走るための装備が全て揃っていて、そのために不必要なものは一切ないこと。
- 4・・・基本的な作りがしっかりしていれば外観や手入れがどんなに悪くても構わな

い。5・・・セールはなるだけ多くあること。

<飛梅>はこれらをほぼ満たしていた。とりわけ3については最新のIORボートにもあまり劣らない。しかし、私には未知のカーボンなどの新素材を使ったサンドイッチ構造の耐久性に不安が残ったが、設計者や造船所の職人さん、ユーザー等に訪ねて何の不安もないことを確認出来た。私の周囲の友人先輩たちの80%くらいの人は賛成してくれなかったようだ。あからさまに高い買い物をしたと忠告してくれた人もいた。しかし私には確信があった。どんな修理でもやってやる。この艇で目一杯レースを楽しんでやる。それまではあまり経験しなかったファーストホームの快感を当然のものにしてやる。それがチームを活性化するのに一番良い。この私の選択はほぼ間違っていなかった。目的はおおむね達せられているし、NORCのメジャーのレースでも、最新の金のかかった艇と何とか一緒に遊ばせてもらっている。艇そのものはがっちりしていて何の不安もない。何より有難いのは走る上で余分なものが一切無いのが、精神衛生上とだけよいか分からない。ヘッドの回りに囲いもないし、バースにはマットレスも無い始末だが、どれもこれも帆走には不必要なのは、IORボート乗りの誰もがもう知ってしまったのだ。しかし、IORボートの最大の欠点は人手のいることだ。<ケロニア>の大谷さん、深谷さん、<飛車角>の伊藤さん等の御協力ありがたい。

現在<ナジャ>帆走会は総員21名、口うるさくわがままな私と皆よく一緒に遊んでくれている。それもこれも毎月のKFRを続けてきたためだということを、ほかの誰よりも知っているつもりだ。

昨年からはじめた下田レースは我々小網代フリーらしいレースだと自負している。昨今のヨット界は見せ物としての要素が幅を利かせている。しかし外洋ヨットの本質は地味で観客のいない所で戦うことにこそ値打ちがあり、真のヨットマンはそこにこそプライドがあるのだ。

## I 弁明

<一乗>チームはここ数年KFRをお休みしています。そのためクラブ内でヒンシュクや誤解を招いているようなので、一言弁明をさせて下さい。

その理由とはといえば、いろいろありますが、オーシャンレースではないオリンピック・レースに楽しみを見出し、月一回第三日曜日に行なわれるSTCレースで遊んでいるのです。

ここでオリンピックレースの是非を問うのは他の機会に譲るとして、私どもがなぜこんなに夢中になるかといえば、現在、所有している艇の機能に左右されている側面もあるが、スタートからフィニッシュまでに、限られた狭い海面と海象の中で、スポーツ感覚とゲーム性を個々がどれくらい満足するかを求めているのです。スタート前の風向とラインチェック、位置の決定、スタート時の緊迫感、タック、ジャイブ、後の立ち上がり、マーク回航時各ポジションでのクルーの動作、クルーの体重移行、風速の変化に合わせた微妙なトリム、連続した緊張感と集中力、チーム・ワーク、ステラテジーとタクティックスの読みなどなど、3時間のレース中、体力と気力と知力をフルに使い、フィニッシュの短音を聞くと同時に全てを忘れ、頭も身体も心も自然と調和し、完全な無になれるからです。サラリーマン・セイラーにとって、ストレス解消、息抜き場として現在はオリンピックコースこそ最適であると、我がチームが勝手に自画自賛して楽しんでいる次第です。

## II 楽しみ方

ある日のKFR、コースはBコース、30°～40°の北東風、風速は6m、天気は晴れ、この条件で<一乗>はどういったコースを選択するか述べて見よう。

スタート、大型艇のブランクットをくわかない範囲で、左右有利な位置から出る、なにしろKFRを気持ちよく走るためにはスタートが90%をしめている。Kマーク、誰よりも早く探し、ブローがくれば落とし、サーフィングさせる。Bマーク、Kマーク回航直後は上り角度を優先し、後続艇を上に入れさせない。晴れているので、風向は50°まで振れる。トリムを緩めスピードを優先し、スターポーを保つ、スピンをセットする。定置網を見つけ、ラムラインを引く、あくびをこらえてトリムに専念、フィニッシュ、コミッティーには必ずアイサツをする。

## III 提案

レースを運営上、風向、地形、水深等で制約されている面が多いが、もう少し工夫することにより、クルーの帆走技術の向上、ゲーム性が楽しめるのではないのでしょうか。スタート、KFRはスタートで決まるので、北風の時はレーティング順に小型艇は本部船より、大型艇は定置網よりの指定位置として、アンフェアを無くす、南西風の時は逆とする。

A、Bコースは、北東の時は半時計回り、真上りが増える。他は時計回り、復路はKマークー網代浮標ーフィニッシュ、リーチスピんか上りが増える。新設コース、三崎港南口にあるグリーン浮標を使用し、スタートー網代ー浮標ー城ヶ島西ーグリーン浮標ー城ヶ島西ー網代ブイーフィニッシュ、南西、北東、どちらも真上りと真ランがあって面白い、ただし安房崎東側ロックに注意。

## IV 自論

文明の発達が進めば進むほど、人間にとって一番大切な倫理観が薄れてしまい、人間が地球上に棲息する生物の一員であることを忘れて、本来は優劣の差なんかつけられないのに、もっとも優秀な生物であると思いがち、仲間であるべきなのに、独裁者と従者の関係になっているような気がする。このままの状態が継続されれば、他の生物からしっぺ返しを受け、取り返しがつかない結末になると思える。

では、薄れた倫理観を呼び戻すためにはどうするかといえば、自然と接することにより、論理でなくて感性で身につくような気がする。余暇の時代であると呼ばれているのは、働きすぎがいけないことではなく、生物の一員であることを認識するため余暇を過ごしましょうと解釈している。付け加えれば、お金もあり社会的地位も高い人たちこそ、もっと自然と接してもらいたいものである。

ヨットを媒体として自然と接している我々は、倫理観を消失した企業エゴに凝り固まった民間ハーバーに宿している連中と比較すれば、小網代の海という恵まれた環境の中で、遊びながら、倫理を呼び戻しているのであると自負すべきである。どこのハーバーより安価であることも、素晴らしい先達に恵まれたことも。

なんか生意気で短絡なことを言ってきたが、<一乗>チームはどうするかと聞かれれば、クラブ内での連帯感、舟艇塗料の害、これからのヨットライフへのコンセプトを思考すると、曲がり角にきている。無理のない自然体で臨みたいと思っている。

畑 克弥

かつてKFRでは、一乗Ⅱ世（SK-25）のような小型艇グループは、30分早くスタートしていたのを御記憶だろうか。小型艇はエントリーが少なく、たいていくきんばち>かビジターの<飛天>とのマッチレースとなり、デンデンブイ（懐かしい!）のあたりで後続の大型艇にどどっと抜かれてピリでフィニッシュというのがお決まりのパターンだった……。

例によって風がない。風がないとうちの船は走らない。走らないからオーナーはみんなやる気がない。追い抜いて行く大型艇をひとしきり眺め、朝河さんの<ガメラ>の速さに感心し、それも見えなくなってしまうと、後はクルーのぼくらに「好きにしな」と任せっきり。青山さんは競馬中継を聞きながらキャビンで昼寝。鈴木さんはなぜかいつも歯磨き。大村さんはタバコをふかしながら、伸びきったダクロンセールに合わせて、曲がるはずのないマストを何とかベンドさせようとしているバカなクルーに「もういいよお。つまんねえことしてないで、はやくエンジンで帰ろうぜ。」

クルーもいい加減なのが多かった。だいたい、外洋ヨットは生れて初めての連中ばかりである。

「小網代はどっちだ？」

「大体あっちの方向。おおかた南のちょっと東より。」

「南に向かってちょい左だ。」

「違う!南の左は西だ。」

「???。そうじゃないよ。チャートをひろげて右側が東。そこから半時計回りに東、南、西、北、だろう。おれはそう習ったぞ。」

「どこで？」

「きまってんだろ。麻雀だよ。」

こんな調子だったので、<一乗Ⅱ世>はKFRでろくな成績を残していないが、艇の名誉のために付け加えると、これは全て乗り手の責任であって船そのもの、SK-25は素晴らしい艇だった。いつだったか初島レースの途中で、折しも開催中のジャバンカップのIOR艇団の中へ紛れ込んだことがある。たまたまこの時40ノットのブローに出くわした。大騒ぎでリーフ作業を始めるIOR艇団の中で、フルセールのままの（実はリーフできなかった）<一乗Ⅱ世>は猛烈にヒールしながら突っ走り、瞬く間に全艇を抜き去って

しまった。あんなに腰が強く、オーバーキャンバスでも最後までコントロールがきき、乗り手に対して寛大な艇はない。

IOR艇の<一乗Ⅲ世>に乗り換えて、いきなりブローチングやワイルドジャイブを経験させられ、釣り竿みたいによくしなうマストを心配しながら見ていたら本当に折れてしまい、ブームは大丈夫だろうと思っていたらこれもワイルドタックでぼっきりと折れ、いつも肝心なところでストールしてしまうラダーをはらはらしながら操っていると、つくづく<一乗Ⅱ世>でKFRを走っていた頃が懐かしくなる。

SK-25が微風で走らないというのも間違いだ。<一乗Ⅱ世>の戦歴の中でサンゼンと輝く<KFR2連勝>の記録は2回とも西よりの微~軽風の中のものだった。あれを機会に小型艇の30分早出ルールが廃止されてしまったのは、まるで<一乗Ⅱ世>だけがよい風に恵まれて勝ったみたいで残念だ。あれは艇のポテンシャルを最大限に引き出した乗員の努力による勝利なのに……。

<一乗Ⅱ世>が、IOR艇の<一乗Ⅲ世>に後を譲って引退してからもう5年が過ぎた。<一乗Ⅲ世>はKFRを欠席してIOR艇の集まるSTC等に出ることが多い。STCも迫力があって面白いが、女房子供や友人、愛人、犬猫までなんでも乗せてウイスキー片手にレースを楽しめるKFRのような雰囲気はない。

誰でも気軽に参加出来る入門レースとして、また本当の意味でシーワージーな艇のトレーニングの場として、KFRがいつまでも盛んであることを祈ってやまない。



小網代フリートレースとくあずさ>

あずさ 宮崎 紘一

私たちのあずさグループの中心メンバーは、学生時代に山岳部に籍を置いた仲間たちで、山と関係ない海一筋の仲間もいるがこれは非主流派である。主流派はあくまで山屋たちであり、海のうえに出ても主導権を渡そうとしない。そのうえ山屋たちは、体育会に所属していたわけで中年となった今でも、ひとつ年が違えばこれはもう天と地の違いで、一生頭の上がない縦社会である。この主流縦社会の回りに合理的な海育ちの非主流の若者を取り巻くという図式である。そして山登りの場合は、対象があくまでも山であり登場する人達はよそのグループでも山を対象とした仲間意識が強く、他人を出し抜いて競争するという習慣がない。こんな連中が艇を操ってレースに参加するのだから大騒ぎである。主流派は権力を振り回すが、ルールは知らない、タクティクスは無視するは、トリムは出来ないはのどうしようも無い連中である。このくあずさ>のクルーとして使われる、わけ知りの非主流の海育ちのクルーこそいい面の皮である。なまじヨットに詳しい者は頑固頭の山屋主流派に呆れて居着かない。残るのはよほど心の広い者か何も知らない山の後輩だけである。こんなグループにとって中堅となって支えてくれる海育ちの非主流は我々の貴重な戦力である。

それまではロングレースを一直線に走ることのみで、勝ち目は大荒れのサバイバルレースのみで、レースコミッティーに嫌われながら完走することに誇りをかけてきたくあずさ>も、これではいかんというわけ知りたちのアドバイスにより、いろいろとショートレースに参加してみたがどうもじっくり来ない。そんな時に参加した小網代フリートレースがとても居心地が良かった。海あるいは自然と人間という関係が色濃く残る船と一緒に走るのは気持ちが良かった。山育ちの私達と波長のあった楽しいレースである。しかしルールはしっかり守っていて、レーティングなど少しの妥協も無いのがうれしい。そして老獪な大先輩たちの走りには少しの油断も出来ず、何度煮え湯を飲まされたことか。幸いなことに運に見込まれて、これまでに数度コミッティーの当番となる順位に入ることができたが、今後とも諸先輩に伍して良い成績を上げるためにも、皆勤賞を目指して参加し続けたいと思っています。

最後にこの小網代フリートレースに参加することに熱心で、このレースでヨットマンとして成長してきた近藤と、これからこのレースで育ててほしかった中嶋が1989年末に白馬岳で雪崩のため帰らぬ人となってしまった。彼等の協力で受賞することのできたサケカップは、それぞれ両君の霊前に供えたことを報告して、私達の貴重な戦力であった彼等の冥福を祈りたい。

拜啓 <波勝>様

貴女の奴隷達一同

代表 吉岡久光

そそり立つ岸壁のような入道雲も消えて、薄いすじ入りの絹雲が小網代の森に見え隠れする、チョット哀しい季節になりました。いかがお過ごしでしょうか？  
貴女は最近すこぶる機嫌の悪い様子、どうしたと云うのですか？エンジンの調子も悪く、パウハッチからの雨漏りも皆で心配しています。早く機嫌を直して下さい。  
7月の小網代のレースで鈴木家の<KAMAKURA>さんに負けたことに腹を立てているのですか？それとも8月のレースで渡辺家の<衣笠>さんにKマークからの上りでありさりと抜かれてしまったことに御立腹なのでしょう？確かに私たちは貴女の力を十二分に発揮するだけの腕を持っていないようで、申しわけないと思っています。心無いクルーは「セールが悪いので勝てない」と云いますが、貴女には純白のセールが一番似合っていると思います。貴女が黄色のセールで走る姿など想像も出来ません。色つきセールなんて貴女には似合いません！ハワイ帰りの白崎家の<ナジャ>さんや、草間家の舶来<はやとり>さんや、伊藤家の俊足<アルファ>さん、大谷家<ケロニア>さんに羨望の眼差しのクルーがいたことに我慢がならないのでしょうか？去年の初島レースでデスマスト、あの時の貴女は痛々しいほど頑張ってくれました。感謝しています。その後2~3回のレースに不参加、やり切れない思っていたのですか？新しい立派なマストになって上半身だけはこのヨットにだって負けていません。お隣の福永家の<ふるたか>さんにだって決して見劣りなんかしていませんよ。貴女の姿はどんなに遠くからでもすぐに分かります。私がコミッティーで防波堤の上からレースを見ていると遠くであの森家の<きんばち>さんの後ろで悲しく走る姿もよく分かりますよ。確かに肌の艶も悪くなりましたが、老化したデッキも他人に任せることなく、私たちの手で何日も掛けて綺麗にしてあげたではないですか。早く機嫌を直して下さい！貴女の魅力はなんと云ってもその強い腰です。最近の若い連中はスマートな軽い腰を好むようですが、私たちは違います。あの荒れた海でそそり立つ波の中で貴女の粘り強い腰がどんなに私たちに勇気を与えてくれたか知っていますか？もう貴女の魅力でフラフラです。得意先のゴルフを断わり、子供の父親参観日を忘れたふりをしたり、貴女に嫌味な一言云われても、私たちは貴女に会いに行くのです。今度のレースで貴女の立派な後ろ姿を見せてやりましょう。早く元気になって下さい。敬具

飯島洋一

祖父の富永弘がヨットを引退し、父飯島征四郎がそれを引き継ぎ、船齢25年の<サーモンⅡ>は改修され、まるで新艇のようになったのが1985年6月のことでもあります。同年9月には渡辺修治氏にお願いし、計測を受けレースに出場出来るようになりました。これが私にとってKFRとの出会いです。鈍重なくサーモンⅡ>でレースに参加することは、コミッティーの方々に迷惑をかけるばかりか、私の心もフラストレーションでいっぱいでした。びりでもいい、せめて最終艇団について行ければ、といつも思っていました。また、この頃はクルーが固定化せず、家族や友達の、にわかクルーで参加していたため、初島レースのような夜間のレースに参加する自信がありませんでした。初島レースの翌朝、車で小網代に着くと、レース艇が帰って来るシーンに何度か出くわし、羨ましく思ったものでした。

やがて艇の老朽化にメンテナンスが追いつかなくなり、長年親しんできた<サーモンⅡ>から<サーモンⅢ>に世代交替をしました。木造の<サーモンⅡ>に比べると、コントロール・シートが多く、何をいじればどうなるかさっぱり解りませんでしたが、スタートからフィニッシュするまで艇団に離されずにいることの、あの緊張と興奮を初めて味わうことができました。

しかし成績は<サーモンⅡ>の時とたいして変わりはなく、それからが研究の始まりでした。ちょうどこの頃からクルーが定着してきだし、毎週練習や、参考書片手にチューニングをしてきました。また小網代の他艇の方々にアドバイスをいただいたり、シートの取り方などのデッキレイアウトを参考にさせていただき、艇もクルーも少しずつではありますが、塩気のようなものも出てきました。

今、現在の<サーモンⅢ>の課題は艇速を落とさず豊かな食事をとるということです。もちろんレースの成績のことも考えていて、半期ごとのスコアを10位以内にしたいのですが、各々のレース結果を見て見ると、なかなか厳しいものがあるようです。ライバルとしている艇もあるのですが、プライドを傷つけると申しわけないのでここでは秘密にしておきます。

KFR以外にも、毎年鳥羽レースや小網代カップレースには参加するように努力し、ますます氣勢を上げています。今後も積極的にレースに参加し、良いクラブ作りに貢献出来たらと考えています。

<はやとり>セーリングクラブ・草間

今日まで営々としてレース運営に携わってこられた、関係各位の熱意と努力に心から敬意を表したい。

フリートレースについて、まず想うことは、数年前までは、度々の参加呼びかけにもかかわらず、一年を通じて一・二度の出場がせいぜいで、毎年、今年こそ皆勤ではないにせよ過半の出場を果たしたい、と意気込んでついに例年の通りの有様に申し訳なさと淋しさと気恥かしさとの複雑な気持ちが去来したことが思い出される。

フリートレースの今までを顧みる時、きっと平坦な道ばかりでは無かったと思うが、我々<はやとり>セーリングクラブも同様に様々の変遷を経て今日に至っている。

<はやとり>一世時代、それは名当氏という卓越したリーダーを中心に強力なメンバーを揃えてがむしゃらに走りまくった。今にして思えば、無謀ながらも光り輝いた時代であったが、やがて、仕事に、家庭に、その上転勤等と、メンバーそれぞれまた事情によりひとり去り二人去りして辛うじて細々と灯をともし続けた時代も味わっている。新しい三人のメンバーを加えた<はやとり二世>の時代がフリートレースに顔を出し始めた頃かと思う。

<はやとり>は古く神話に由来し「鳥が空飛ぶごとく速い舟」を願って名づけたものである。レースでの<はやとり>の走りぶりは多分に腕前のためもあるが、「おそとり」が

相応しいのではないかと思われるほどであったことは諸氏の御存じの通りである。

いつのレースであったか、<はやとり>が最後のKマークを回航しようとさしかかった時、すでにレースを終えたコミッティーがKマーク撤収のため我々を待っていてくれ、我々の回航に盛んに声援を送ってくれた時のことが懐かしくよみがえってくる。

寄席の最後の高座を「トリ」と言ったように思うが、<はやとり>の役割は残念ながら「トリ」が多かったように思う。

ヨットライフの全てがレースではないにせよ「出場する以上は速く走りたい」、「足の速い舟が欲しい」がメンバー共通の願いでもあったし、<はやとり>セーリングクラブ発足以来、次々に誕生したメンバーの子たちも、20代から30代に及ぶほどに成長し「新艇造れ」のプレッシャーをかけてくる等、真剣に考えなければならない事態になったのを

きっかけとして、新艇入手を検討することとなった。

種々の舟を検討するうちにX-99に焦点は絞られていったが、資金面で暗礁に乗り上げ「とても我々の手に負えない」の結論しか出ないこととなってしまった。

描いた夢も水泡に帰して、つぎの世代に期待するようになっていた時、新艇建造を前提として加入を希望する若手の一人が自宅にまで来て深夜に及ぶ口説きに押されて「それほど言うのならもう一度相談して見よう」と再び俎上に上げて、ようようにして誕生したのが<はやとりⅢ世>である。

正に<はやとりⅢ世>は難産であったが、おかげで多くの新メンバーを得たことは幸いといえよう。

折しも世間を騒がせた消費税の恩恵により「清水の舞台からパラシュートをつけて飛び降りる」格好になってしまったのも幸いであった。

この折「利根」の寺田氏に多大の御支援をいただいたことは、今もって感謝の気持ちを抱くものである。

<はやとりⅢ世>は大きさもひとまわり大きくなり、それなりに足も速くなった。まことに有難いことで、かつての半分の時間でレースをフィニッシュできるようになり、かつては思いもしなかった優勝も夢では無くなったのである。おかげでコミティーも仰せ付かるようになり「海からだけでは無く」「陸からも」レースを見る機会もあって足の速い舟がフィニッシュしてもなお闘志を燃やして走り続ける舟、しかもラストでありながらも懸命にゴール目指して走る姿を見ると思わず声を大にして声援を送りたくなる。

ただそこで思うことはかつて<はやとり>がそうであったように常にブービーを奪い合った仲間の姿をそこに見る時は言いようが無く辛い。

今だから言えるのかもしれないが、レーティングは尊重されなければならないことは言うまでも無いが、いずれの舟にも勝つチャンスがつかめるような工夫は無いものだろうかと思われてくる。

他のレースには無い一味異なったものが盛り込まれたレース、それがフリートレースのある一面であってもよいような気がする。

少々考え過ぎとは思いますが多くが楽しめる温かみのあるレースでありたく思う。

小網代フリートのますます盛大ならんことを願い、諸氏の今後の健闘を祈る。

小網代フリートレースの思いで

<はやとり>セーリングクラブ

野村 清・和田・光正

<ナジャ>の白崎氏より、ウイスキーレースの15周年の記念フリート会報をまとめるので、何かおもいでの手記をまとめてほしいとのお話をいただき大変光栄に思い、今までの記録をたどってみることにしました。

元来私は人一倍の筆無精であり、その重い腰を上げての作文のため、思いつくまま自分たちの今日までの歴史をつづる、という形になってしまったことを御容赦いただきたい。

<はやとり>セーリングクラブは昭和35年七月、シーホースで大島クルージングに出かけ、身を持って海原の恐ろしさを感じたはずの3人が発起人となり、昭和36年都立小山台高校の海洋班（ヨット、ボート、フィッシングその他何でもやった部活）OBの先輩後輩6人ですたーとしたグループです。

<はやとり一世>（YOK-24）が進水したのが、翌37年7月中旬、いまでいうチュウニング無しで、1週間後第三回鳥羽パールレース出場という若気のいたりの暴挙でした。（幸い当時のAクラス優勝というおまけが付きしました）、当時の活躍は大先輩の名当りのリードのおかげも大であったと思います。

37年～41年の四年間はNORCの本部、関東支部の各レースは欠かさず出場し、そこそこの成績をとっていたと思います。

さてわれわれ<はやとり>が小網代フリートに参加させていただきしたのは、39年春よりであったと記憶しています。

当時われわれのホームポートであった葉山錨摺港が東京オリンピック競技の補助ハーバーに指定され立退を受けて、居を小網代に移しメンバーに入れていただき、以来今日に至っています。

当時の思い出は、他のフリートの方々述べられると思いますが、もっとまとまりのあった共同作業等、いまだに楽しい思い出となって残っています。

さて我々<はやとり>のウイスキーレース参加は、何回かの呼び掛けにもかかわらず、とうとうこの<はやとり一世>では実現出来ませんでした。

我々、各メンバーはそれぞれサラリーマンとして、社会人として会社や新家庭に囲まれ自由に海に出られなくなり、また艇の進化についてゆけずレーティングの変更など、レー

スへの熱が冷めてしまっていたからです。

自分の立場も、仕事で休みは充分とれずメンバー（特に学生クルー）も汐を引くように姿を見せなくなった。さびしいくはやとり一世>をただ維持するだけで精一杯のありさまでした。

それでもウイスキーレースのスタート、フィニッシュを時々見物し羨ましく、いつになったら我々も参加できるのか、との思いが絶えず心の隅々でうづいていました。

そーだ、新しい仲間を追加してもう一度走れる艇を持とう、そして皆が家族と楽しく集まれる艇を、という思いが身を結んだのがくはやとり二世>の誕生でした。

<くはやとり二世>（SK31）は昭和52年に中古艇を入手し、新たな仲間を加えた7人で再スタートしました。私、和田もこれを機会に正式にメンバーに加わることになりました。

SK31はクルージング向きの艇で非常に丈夫であったが、艇自体が重くレース向きとしては不適であったのではないかと思われる点が多々ありました。船幅も当時の他艇に較べ狭く、クローズでは腰が弱く少し強い風が吹くと、オーバーヒールし風を逃すことを余儀なくされるという状態で、他艇と競いあうには程遠い走りしか出来ませんでした。

この艇でのウイスキーレースの参加は、前期、後期で1～2回程度のものであり、いまさら述べるまでも無いが参加するたびにブービーを競っていたという状態でした。もちろんこの艇に合わせたチューニングが不足していたことも原因の一つでは無かったかと思いますが、しかしこれらは他艇の皆様の評価を待つほかはありません。

この艇での思いでは、やはりレースでは無く伊豆方面のクルージング、亀城沖の釣り、小網代でのサロンボート（宴会場）等であったと頭に残っています。

<くはやとり二世>は用途によっては丈夫で長持ちするスマートで、なおかつ美しい艇であつたと自負しています。

しかし、レースに出れば上位を走りたいという思いはだれでも同じで、たとえ月毎のウイスキーレースといえども毎回ブービーが続くといかに楽しい艇でも、年々小網代から足が遠のくのが当たり前であります。その結果、またまたくはやとり>の活動が下火になってきたのも自明の理ではありました。

やっぱりレースで走りたい。そして上位を目指したい、の思いが募り、晴海のポートショウにメンバーで出かけたり、各種の資料を取り寄せたりで、我々の手に負える艇の探し出しすなわちくはやとり三世>計画がスタートしてゆきました。

それはフリート各位のもつイメージと同じですが、安全で速く走れる艇、メンバーが家族同伴で集まっても十分な居住空間がある艇、そして一番大切なものが、我々が購入できる価格の艇であること。・・・その他目標はいろいろありました。

それには現在の艇の購入のキッカケになったくきんばち・X-79>について触れなければなりません。当時オーナーの森さんはくはやとりI世>と同世代の艇で独りぼっちになり、レースは他艇に同乗して楽しんでいる状態でした。バースを並べている隣のよしみで、走るウイスキーではないウイスキーを御一緒するチャンスが毎度のことでした。

「何とか走る艇が持ちたい。」この願望は誰でも同じで、つねづね彼も口にされており、そこですでに成人した、また成人になりつつある我々くはやとり>の二世たちがくきんばち>のメンバーに入れていただきX-79を購入しくきんばち>くはやとり>連合艦隊をめざし一番艇としてく新きんばち>が誕生いたしました。

その走りは素晴らしく、特に軽中風では大型艇に互しても見劣りしない素晴らしさであった。

昭和63年東京ポートショウで X-372を見てX-79と同様な素直な船型、居住空間も充分そして安全面での配慮も大丈夫と、この時資金計画を残し皆の心はほぼこの艇だと決まりました。（お尻が大きく安定感があると誰かの趣味が最優先で決まると悪口をいう仲間もいるが、決してそのようなことは・・・）

この資金調達を書き始めると紙数が何枚っても足りず、フリート各位も同じ苦勞をされていると思うので、それぞれのご想像に任せたいと思います。

昭和63年秋よりディーラーと細部仕様、価格等交渉を行ない、平成元年東京ポートショウに出品され、その雄姿を現わした我々の艇は想像以上の優美な姿を見せてくれました。

進水式は節税（物品税ー消費税）のため、四月まで延期となった。（000万円の節税・・・？）これで満足のゆく艇が手に入り、4月9日諸磯で進水式を行ない『新生くはやとり>セーリングクラブ』として10人のメンバーで再々スタートをし今日に至っています。

前置きばかりが長くなりましたが、ここで思い出に残るいくつかのレースを紹介させていただきたいと思います。

1・・・くはやとりIII世>のデビュー戦（平成元年前期初島レース）

このレースは今でも記憶に残るレースである。順風のスタートであったがその後、ブローが強く朝方初島回航時はSWの強風でジブはNO3、メインはワンポイントリーフで回航、回航後も風は落ちずスピンをはって一直線に小網代に向かい、朝9時前にフィニッシュし初戦を輝かしい優勝で飾るデビューができました。

### 2・・・<ナジャ>とのダルマ（ウイスキー）マッチ

<はやとりⅢ世>に変わってからフリートレースも毎月参加し、たびたびトップを引くようになった。<ナジャ>の白崎さんにより、フリートレースでダルマを賞品にする話が持ち上がり素直に挑戦を受けることになった。それからレースのたびにダルマがおたがいの間をいたり来たりしたが、やがておたがいにダルマも飲み飽きて、いつとはなしに沙太止みになりました。たかがダルマされどダルマのききめは大きく、かなり緊張感を楽しむことになりました。

### 3・・・幻のファーストホーム（平成元年後期初島レース）

コミッティーを<きんばち>の森さんを<はやとり>の桃崎、和田の3人引き受けることになり<はやとり>を本部船として零時に小網代沖をスタートさせてから〔ケロニアハウス〕で仮眠をとり、朝7時頃フィニッシュラインを設定しファーストホーム艇を待っていた。

8時ごろ沖に<はやとり>の姿が見えそのままフィニッシュラインを目指し、一直線に進んで来るのが確認できました。しかし帆走指示書では小網代湾口定置網の間は帆走禁止となっていたのにその間を通りフィニッシュラインを通過してしまった。まさかルール上知らせるわけには行かないし、ましてコミッティーなので仲間の<はやとり>に教えることも出来ずDNFの失格となった。それ以後<はやとり>では幻のファーストホームとよんでいます。

### おかま事件（平成2年1月レース）

順風でEコースのレースであったがKマークでだんご状態となり、<はやとり>はKマーク回航後<某艇>の後方で、Kマークとの間に水が開くかどうかの状況であった。<某艇>のコースどりを見ながらその後方を帆走していた。この時前方を行く<某艇>のスピードが落ち後方にいた<はやとり>はとっさに舵をきったが<某艇>の後部バルビッ

トに追突してしまった。追突の原因はティラーと舵輪では操作方法が逆となるため、舵輪の操作不慣れが原因のようであるが、当日のヘルムスマンのX氏は今でもそうではないと言っている。

とりとめの無い思いでばかり、それもレースの話が少なく、自分たちの艇の思い出が中心の記録になってしまいましたが、これからもウイスキーレースは皆勤出来るようメンバー一同、心に期しておりますので宜しくお願い申し上げます。

なお現<はやとり>はすでにメンバー2世の時代にはいっており、若者たちがフリート各位に何かとお世話になっていることを感謝し御礼申し上げます。また、このレースを末永くNORCの名物として、その名を高められることを期待し拙筆ながらまとめさせていただきました。

＜衣笠＞渡辺 康夫

昭和49年、大学を卒業して間もなく、私はNORCのレース委員として、レース運営に関わることになった。昭和40年代前半のNORCのレース運営は、小網代カップレースのように、各フリートがレース運営を担当し、また前回のレースの優勝艇がレースコミッティーをする等、ボランティア精神に則したものであった。レースに参加する側も、レースを運営する側も均等にレースを楽しみ、仕事を分担していた。

ところが当時のNORCはレースを各フリートから取り上げ、NORC直轄のレースとして中央集権化を図り、またレース委員会なる集団が幅を利かせるようになってきていた。まさに〇〇〇組とか〇〇〇会と同じ構図に思えた。

NORC組の大幹部（レース委員会）が、組織（我々レース委員会）を使って賭場（レース）を開催し、各フリートから上納金を吸い上げる。大幹部は上納金をいかに吸い上げるかに腐心し、また組員は、組からの小遣に一喜一憂しているように見えた。

勿論、レース委員長、レース委員の皆さんはボランティア精神に則して真面目に活動していたが、NORCの基本精神、組織体系、運営形態が結果としてNORC組となってしまっていた。

こんなことに嫌気がさしていた私は自分の責任で自分たちが楽しめ、自分たちで運営する、手作りのレースができないかと考えていたが、ある日曜日の午後、例によって小網代で＜天城＞＜ナジャ＞＜テティス＞＜ケロニア＞＜飛車角＞等が集まって酒盛りをしていた席上、レースの参加料ウィスキー1本、優勝艇は参加料のウィスキーを一切取りきりでレースをやることになり、ウィスキー取りきりの魅力に引かれてか、話はとんとん拍子に実現した。

ルールはひじょうに簡単で、小網代の防波堤の延長線上をスタートラインとフィニッシュラインとし、スタートは定刻、フィニッシュは自己申告、マークは葉山名島の定置網、＜ナジャ＞が参加料のウィスキーとしてトリスを出すおそれがあったので参加料のグレードはサントリーのホワイト以上というものだった。

レース終了後は優勝艇に皆集まって、優勝艇の自慢話や負けた艇の言い訳話をしながら、結局ウィスキーは全て空になっていた。その後、参加艇もどんどん増えていき、参加料がウィスキーから2000円に、自己申告制がコミッティーによる計測制に変わる等して現在の姿にいたっているが、クラブライフの基本である自分たちの責任で運営し、楽しむ精神は生き続けているし、この精神が続くかぎりウィスキーレースは不滅と思う。

最後に一言、15年前に戻って、レース終了後は優勝艇にサイドバイしてみんなで酒盛りを復活させましょう。

垣内 邦昭

我々の乗っている「PHOENIX」は昨年6月に購入した艇で、2度目のレースが鳥羽パールレース。チューニングも、たいした練習もしていないため恐くてスピンも上げず、ただ風に吹かれてフィニッシュしました。その後何度かフリートレースに参加しましたがなかなか思うように帆走できません。特に上りがだめでした。初島レースでは最悪で、上り角35度が取れなかった。このため、帰ってからリギンを締め直し、ジブスライダーの位置をチェックし、ようやく上り角30度で帆走できるようになりましたがレースでは風に恵まれずその成果を確認できないでいます。

どうすれば速く帆走できるか、どうすればもっと風上へ上れるか考えていた時、舵2月号に掲載されていた記事が目に入りました。これによると水中翼ヨットが最高速度37.18ノットを出したと書かれています。いったいどういう条件下でこういうスピードが出せたのか、ヨットはどこまで速く帆走できるのだろうかと思い、手元の本<sup>1)</sup>を開いてちょっと計算してみました。

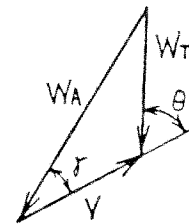


図1.

この三角形については幾何の公式より次の関係が得られる。

$$\frac{W_T}{\sin \gamma} = \frac{W_A}{\sin \theta} = \frac{V}{\sin(\theta - \gamma)} \quad (1)$$

$$W_T^2 = V^2 + W_A^2 - 2 \cdot V \cdot W_A \cdot \cos \gamma \quad (2)$$

帆に生ずる力は迎角と見掛けの風速によって変化する。その関係を図2.と次の式に示した。

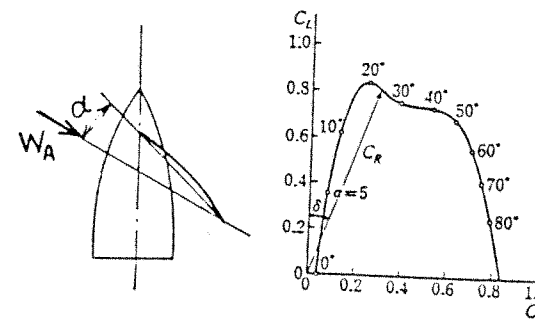


図2.

$$R = C_R \cdot (1/2) \cdot \rho \cdot W_A^2 \cdot S \quad (3)$$

$$C_R = \sqrt{C_L^2 + C_D^2} \quad (4)$$

ただし

$\rho$  : 空気の密度

S : 帆の面積

また、帆に生ずる力のヨットの進む方向への分力を  $R_v$  (図3.) とすると、 $R_v$  は次の式で与えられる。

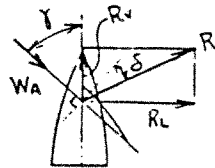


図3.

ヨットはこの  $R_v$  によって前方へ進むのであるから

$$R_v > 0 \quad \text{すなわち} \quad \gamma - \delta > 0 \quad \text{————— (7)}$$

でなければならない。また、 $R_v$  が正であってもヨットが必ずしも前方へ進むとは限らない。これは地面に置いたサーフボードに帆を上げた状態を想定すれば理解されるところと思われる。もし地面とサーフボードの間にコロを置けばボードはある一定速度で進むかも知れない。もし、コロの転がり抵抗や、水に浮かべたヨットの水面下の抵抗が無視できるほど小さいとした場合、ボードやヨットはどのくらいの速度が出せるだろうか。

いま、風速10ノットの下で、見掛けの風向30~120度で帆走できるとした場合の真の風向とヨットの速度を式(1)より求め、図4.に示した。

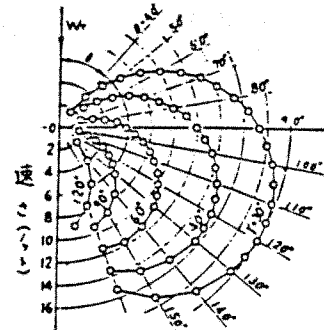


図4. 風速10ノットで、見掛けの風向30~120度で帆走できたときの真の風向とヨットの速度。

最高速度は風向120度、見掛けの風向30度のときに得られ、その値は20ノットである。また、このときの見掛けの風速は17.3ノットである。見掛けの風向が大きくなるにつれ、得られる最高速度は小さくなる。風上へは風向60度、見掛けの風向30度のときに最も効果的に上ることができる。また、20ノットの速度を出せるヨットも風向45度では5.2ノットの速度しか出せない。

最高速度37.18ノットを出した水中翼ヨットは、風速20ノット以上のとき、見掛けの風向30~60度、真の風向90~120度で波の低い水面を帆走したのではないと思われる。また、図4.は帆の面積に影響されず、帆が見掛けの風向30度以下では裏風が入るとすれば、風上へのヨットの速度はおのずと制限されることを示している。このことから、ヨットの真上りの速度はヨットの大きさ(長さ)に左右されないことが理解される。

風上への速度を速くし、この理論値に近づけるためには、リギンとセールを最適状態にチューニングし、ヨットを軽くし、ヒールを抑え、水面下の余分な抵抗を小さくするようにしなければならない。

#### 参考文献

- 1) 守屋, 鷺津; 力学概論, 培風館, 1974

フリートの皆様にご迷惑をかけた思いで

伊藤彰男

生来、不注意でドジな私は、ヨットを始めて以来、小網代においても心苦しい思い出を数々作ってきました。そこで、この度は誌上をお借りして関係した皆様にお詫びしたいと思えます。過去のことは水(潮)に流して今後とも宜しくお付き合い願えれば幸いです。

その1・・・元来辛いことが苦手な人一倍酔いする(船を見ているだけで酔った)私は12年ほど前にちょっとしたきっかけで「天下の天城」のクルーの一員になった。今にして思えばヨットのヨの字も知らないド素人の上にこれといった特技も無い私が<天城>のクルーになったのが間違いのもとだった。ヨットの神様渡辺艇長の訓練は私にとって厳しく(バウマンが失敗するとそこまで足が届かず、コックピットにいるクルーが蹴飛ばされたりした?)また乗船のたびに酔いし、結局2年ほどで首同然で逃げ出してしまった。その際幸運にも?<アルファ>オーナーの故関健治氏に拾っていただき、厚顔にも小網代に居座ることとなったが、顔を合わせた渡辺艇長は「今度は頑張れよな」とおっしゃって下さった。私がいまでもヨットに乗っているのは、あの時の一言のおかげだと思っています。

その2・・・レースに出る時は不要な荷物はクラブハウスに置いて行くことが多いのですが、海水で塗れたウエットスーツを置いていってしまいクラブハウスの床を海水で汚してしまっていたことがあった。翌日当然東出さんに怒られてしまったが、誠に非常識であったと反省しています。

その3・・・小網代湾浅瀬の折、油壺湾に臨時停泊していたわけですが、隣に停泊していた<ナジャ>の船体に2度もぶつけて<ナジャ>の船体に傷をつけてしまった。白崎さんには怒られてしまいましたが、それだけで許していただいたのは大変ありがたいことでした。船を満身に泊めることも出来ないのに、走らせることばかりを考えていたというお恥ずかしい次第です。

その4・・・フリートレースのコミッティーをやった時、レースにも出て点をとりた

かったので、コミッティーはテンダーでやることにしました。しかしその日は小網代に着くのが遅れ慌ててテンダーを引いて湾口に出たのですが。北風が強く潮流もかなりありました。あんのじょうテンダーが走錨したのでアンカーを打ち直そうとヨットでテンダーに接近したところ、潮流のためテンダーのアンカーラインをラダーに引っ掛けてしまい大変なこととなった。何とかアンカーラインを外しましたが、テンダーに海水が打ち込み半沈状態となり、おまけに走錨も止まらず焦っているうちに10・30分のスタート時間になってしまった。テンダーが動いてスタートラインが短すぎるのでスタートを延期しようと思ったが、今度はメガホンの音が出ない。時間どうり各艇はスタートしてしまっただが、何とかスタート延期を通告し走って行ってしまった艇には<ケロニア>が呼び戻してくれたので事無きを得た有様だった。

結局、荒れた海に沈没しそうなテンダーを残して行くわけにもゆかずヨットでコミッティーを行なったが、皆様にご迷惑はかけるは恥はかくはレースには出られないは、びしょぬれになるはで、最悪の一日だった。

などなど赤面のいたりの話は非常に多く、また、自分たちでは気付かずに御迷惑をおかけしたことも多かったのではないかと考えています。

今までの苦い経験を糧として、今後ともフリートの方々とともにヨットライフを楽しみたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

クルージングひまばなし

船越康男

ズイズズッコロバシっていうわらべうたしってるかい？

あー、知ってるよ。子供の頃、友達とか家族なんかから聞いて覚えたからー  
ズイズズッコロバシゴマミソズイ チャツポニオワレドッピンシャン ヌケターラド  
ンドコショ タワラノネズミガコメクッテチュウ チュウチュウチュウ オットサンガヨ  
ンデモオッカサンガヨンデモ イキッコナーシヨ イドノマワリデオチャワンカイトノ  
ダーレっていうんだらう。

そう、しかしこの歌の意味と云うのが、いまだによく分からないんだな。  
知らない人が聞いたら「ズーズーしい奴をズッコロバシしてしまえ、だなんてラッシュの満  
員電車の歌みたいだ」なんていうんじゃないかね。

たしかに調べたことがないんでよくわからないんだけど、なんとなく昔の子供の純朴  
さが出ているような気がするね。

茶碗を洗えと親からいわれた子供が、茶碗を割っちゃって、親から叱られてしまうと戦  
々恐々としていて、そこを他の子供達からからかわれているとか。

そう、それともなければ、井戸ばたの洗い上がった茶碗に、いたずら小僧が茶つぼをゴ  
ロゴロ転がしてぶつけて、茶碗と茶つぼと一緒に井戸から落ちてドッピンシャンと大きな  
音をたててしまったとか。

それで、それをやったいたずら小僧も、ほかの皆も一緒に逃げるんだけど、親が呼んで  
も絶対行くなよ、行けば誰ちゃんがやったと白状させられるから、鼠がやったといってお  
けばいいんだよ。

しかし今、思い出して見ると、結構懐かしい歌だね  
今ごろの都会の子供達には、そういう情緒と云うか情感というか、例えば「いじめ」では  
無くて「からかい」であるとか、子供なりの連帯だとか、そういったものがちょっと少な  
いんじゃないかなって気がするんだよね。けっして皆無だとはいわないけれどね。

そうだね、特に都会の子供達には、確かに部分的にすさんだところがあると思う。  
偏差値だとか受験戦争だとか息つくヒマも無く追い立てられていて「情感」なんてものが  
入り込むすきまもないくらいだ。

子供の教育をとりまく環境に問題があることは確かだな。

しかしそれは文部省の役人といわず、我々大人どもの責任だと思うね。



しかし、高級官僚の半数でもヨットをやって見れば結構、事態は違ってくるんじゃないかと思うんだけど、そんなことないかな？

そいつはどうかわからないが、政治家にしても役人にしても、そして我々にしたって、自分の仕事というものに対してあまりにギスギスになり過ぎているのかもしれないね。

たしかにさっきの唄のような情感と云うか雰囲気みたいなものは、こうやってクルージングしてどこかの漁港に入って、陸に上がって見ると、その港町のその辺の露地のどこにでも漂っているような気がするんだけど、そんな感じってないかい？

そういえばそうだね、漁港っていうのはどこでも何となくそういう雰囲気みたいなものが確かにあるな。

さあて、今日はどこに入る？伊東にはいるかい、稲取かい？

そうだね、暗くなりゃ伊東が楽だけど、明るいうちに入れそうだったら稲取まで行って浜の湯ホテルで風呂に入れてもらって、徳蔵丸でうまい魚でも食いたいね。

うんそれがいいな。

「今日は伊東か稲取か」ーとねえ。

何それ、なんかそんな歌あるの？

これはね、昔クルージング中にある人から聞いた歌の2番なんだ、その歌の一番の文句が気に入ってね、くりかえし何回か聞いて覚えただ。こういう歌だよ・・・

おかにはいても

潮騒の

サイレン招く

心はやる

私の耳は貝のから

海の響きをなつかしむ

という歌でね、後段はコクトーの借物だということだけだね。

ふーん、全然聞いたことのない歌だけどなー。

そりゃそうだ。この歌はその人と僕しか知らないんだ。というのはね、彼が言うには「長年、小網代から海に出ていて、なにか歌というものを作ってみたくなった。しかしいろんな歌にくらべるとあんまりつたなくて、人に聞かせたくもない、お前にだけだ」というんだ。それで、ふしはともかく、さっきの1番の詞と、それから途中でたしか3番だったと思うけど、変調するところがあって、そこは詞もふしも気に入って、今まで覚え

ているんだ。

風も波も今は去りて

船辺に寄する波静か

タラーラ ラーラ ラーララ

ララーララーラ

タラーラ ラーラ ラーララー

ラーラ ラーララ

わりと海の静かな感じが出ている歌だろ。

それでさっきの2番というのは、1番とふしは同じだけど曲想がちょっと明るくなっていて・・・

相模は晴れた

霞去りて

緑の江の島

富士は白く

行くて定めぬ波まくら

今日は伊東か稲取か

ここの「相模」っていうのは、飯島さんの船の名前を折り込んだんだそうだ。

ほかにも<天城>とか<<足柄>>とか、昔だから<ドンガメ>や<古鷹>じゃないけどね、あと竜王崎の沖でごんどう鯨の群れに突っ込むとか・・・

こんなのもあったよ

どこかの岬の沖を走っていると・・・

海亀がぶかぶか浮いてきて

首をもたげて

こっちのヨットを見て

ありゃーナ(ン)ジャ

というんだそうだ

そんな調子でね、いろんな船の名前が折り込めるそうで、わりと面白そうだったよ。

それじゃ、全部の歌を折り込んだら大変だね。

そうだね、何十番にもなってしまふから全部歌ったら夜が明けちゃうかもしれないね。

オッ、そろそろワッチ交代だ。連中起こそうか。

おーい、そろそろお次がよろしい時間だぞーっ。

おわり

<矢矧>は外洋を得意とする自慢のヨットである。私はその<矢矧>と、この夏初めて外洋に出た。クルーは八名。コースは小網代—下田—式根島—三宅島—新島—川名—小網代。

下田から式根島はベタなぎの機走となり、三宅島から新島までは台風の余波のため初めてのライフラインをつけ、オーナー自慢の荒海の体験となった。何しろ日頃、荒海での航海の様子を何度も聞かされていたので、期待も緊張もしていた。にもかかわらず、私ときたら出港前にこっそり飲んだ酔い止めの薬が効きすぎてしまい、あの荒海（3ポイントリーフで7ノット）の波の色さえ目を開けてみるができなかったし、その波を身体にかぶっても、とにかく臉が開かない。——そう、眠くてしょうがなかったのだ。時折その荒海の楽しさを満喫しているオーナーの鼻唄を耳にした感はあるのだが……。もちろん翌日オーナーより、

「あの荒海の波の色を見なかったのは実に残念だったね」と言われ私は恐縮するばかりだった。

この夏の外洋航海の中で、私の目や頭に焼きついたものがある。

ジブトリミングをしている時、バウ先に当たる波間に虹を見た時だ。帰途、小網代へ向かうこの航海をまさに終えんとしているとき、そしてそれを独り占めしようとした私の耳元で……。ホラ、虹が見える……。とつぶやく彼がいた。私ばかりでは無かった。あの虹を見たのは。

その時だろうと思う。波をかきわけ私達と一緒にいた<矢矧>がむしようにいとおしくなった。

その日小網代で目にした赤い夏の夕日も忘れないうら。素晴らしい体験をさせてくれた<矢矧>にそしてもちろんオーナーに感謝したい。

## 小網代フリートレース年表

小網代フリートレース15周年に際し、15年間のレースの一覧表を作り、主なできごとなどを入れて年表風にまとめた。

過去のレース結果については、15年前の開始当初の頃の記録をまとめたものがなく、不明の箇所も多いが、ここでは'91年10月1日までに入手し得た資料を基にした。

### 年表についてのコメント

- (1) 空欄は資料がないか、もしくはあってもデータの記入がないものである。
- (2) 艇数：そのレースに参加した艇数で、コミッティのみを担当した艇はこの艇数にはカウントしていない。
- (3) 気象：各レース結果の記述になるべく忠実に表現した。そのため表現や単位が不統一となっている。
- (4) コース：コースの呼び方にも変遷があるが、混乱を避けるため下記のように現在のコース名に読み替えた記号で表現した。

A： 名島沖大謀網まわり	K： Kマーク行ってこい
B： 長者ヶ崎沖大謀網まわり	Y： イエローブイ行ってこい
C： 立石沖大謀網まわり	Y2： イエローブイ行ってこい（2往復）
D： 荒崎沖大謀網まわり	初： 初島レース
E： K→釜根ブイ→K	下： 下田ランデブーレース

イエローブイは、亀城礁沖に設置されていた海洋観測ブイである。

- (5) 期別優勝：'77 前期から'79 前期までは期別の表彰はクラス別（S、A、Bなど）に分けて行っていた。この時期についてはそれぞれの艇の得点を調べ、最高点のものをその期の優勝艇とした。

1991.10.20  
小網代オーナーズクラブ  
レース委員会

小網代フリーストレース年表

©1992. 1.11  
小網代フリーストレース委員会

レース#	年月日	天候、風向、風速(kt)	艇数	コース	コミッテイー	着順1位	修正1位	期別優勝	コメント他
1	'76. 6.27		17	A		ひろ2			第1回ウエストレース 参加料:外71本or¥2,200 #3桁7分~11時間 LOA25'以下 10:00 LOA25'以上 10:30
2	. 7.18		9	A		足柄 幸2			#4~#11 この間のレース 結果等不明
3	. 8.29		19	A					
4	. 9.15								
5	.								
6	.								
7	'77. 2.20	S-SW 10m/s	4						
8	. 4.17	晴, SSE10	8						
9	.								
10	. 6.12	小雨, 曇 NE 微風	7	C					
11	. 7.3	薄曇, SW5~7	13	C	天城2	天城2	RED SHARK2	7 7 後期	#12桁 KFA 採用 KFA:小網代フリーストレース 参加料:小網代艇:¥1,000 ヒタ-艇:¥2,000
12	. 8.7	晴, NE5~7	8	C	天城2	天城2	天城2	RED SHARK2	
13	. 9.11	晴, SSW10	11	A	鷹取	鷹取	鷹取	鷹取	
14	. 10.23	快晴, NE10~15	12	A	鷹取	鷹取	鷹取	鷹取	
15	. 11.20	超微風	15	A	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
16									
17									
18	'78. 2.19	晴, SE5~SW15	11	A	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	#17日没後 3艇のみレース 1/22 中止
19	. 3.26	.....	8	A	NEPTUNE10	波勝2	波勝2	波勝2	
20	. 4.23	晴, SE => SW15	13	A	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
21	. 5.28	晴, NE10~0 => SW10~15	17	A	天城2	天城2	天城2	天城2	
22	. 6.25	晴, SSW15~20	13	A	ALEXANDRA	BIG APPLE	BIG APPLE	RED SHARK2	
23	. 7.23	晴, SSW10~15	8	A	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
24	. 8.20	晴, SW10~15	8	A	NADJA3	波勝2	波勝2	波勝2	
25	. 9.17	晴, SSW3~5	15	A	NADJA3	波勝2	波勝2	波勝2	
26	. 10.22	快晴, NE-E 15~10	10	A	NADJA3	波勝2	波勝2	波勝2	#24 伊東->小網代 (伊東09:00スタート)
27	. 11.19	晴時々曇, NNE3 => SSW12	15	A	KELONIA5	波勝2	波勝2	波勝2	
28	. 12.17	SE 微風	12	C	足柄	波勝2	波勝2	波勝2	
29									
30	'79. 2.18	WSW風力4~5	12	Y2	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	#28立石大誤網し
31	. 3.17	NE-E 5~10	10	Y	竜王	竜王	竜王	竜王	
32	. 4.15	NE10~0 => SW	11	A	ひろ2	ひろ2	ひろ2	ひろ2	
33	. 5.20	快晴, SW5m/s	18	A	KELONIA5	竜王	竜王	竜王	#32桁 SCANDICAP 方式採用
34	. 6.18	晴, SW5~7m/s	21	A	竜王	竜王	竜王	竜王	
35	. 7.1	曇後晴, SW20~25	18	C	天城2	天城2	天城2	天城2	
36	. 8.19	.....	14	A	ALPHA2	天城2	天城2	天城2	
37	. 9.9	薄曇, NW微風=>SW5	19	C	天城2	天城2	天城2	天城2	10/21 台風災害後始末済み 中止
38	. 11.18	NE 微風	12	C	竜王	波勝2	波勝2	波勝2	
39	. 12.16	.....	18	C	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	#38立石大誤網し
40	'80. 1.20	WSW風力4~5	18	Y	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
41	. 2.17	無風=>WSW	20	A	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
42	. 3.16	薄曇, NE7~8=>SW7~10	19	A	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
43	. 4.20	曇, NE15	19	Y	NADJA3	波勝2	波勝2	波勝2	
44	. 5.18	曇, NE15	15	Y	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
45	. 6.15	曇, SSW5~7	19	C	足柄+防衛大	波勝2	波勝2	波勝2	
46	. 7.6	曇, S-SW 微風	18	C	竜王	波勝2	波勝2	波勝2	
47	. 8.16	曇時々雨, N-NE 15	7	初	KELONIA5	波勝2	波勝2	波勝2	
48	. 9.21	晴, NE10~12	19	A	KELONIA5	波勝2	波勝2	波勝2	
49	. 10.19	微風	19	A	天城2	波勝2	波勝2	波勝2	第1回初島18:00スタート
50	. 11.16	曇, NE10~15	18	C	天城2	波勝2	波勝2	波勝2	
51	. 12.21	NE10 以下	23	A	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
52	'81. 1.18	NE-E 微風	21	Y	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
53	. 2.15	N5~6 =>超微風	19	Y	竜王	波勝2	波勝2	波勝2	
54	. 3.15	SW30	11	Y	矢矧	波勝2	波勝2	波勝2	
55	. 4.19	NE 風力3~2	19	C	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
56	. 5.17	雨, NNE風力4	14	C	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
57	. 6.21	NE10~ENE20	18	C	KAY SEVEN	波勝2	波勝2	波勝2	
58	. 7.5	SW8~10	15	C	全艇マシント	波勝2	波勝2	波勝2	..... => 5周年
59	. 8.16	晴, NE15	8	初	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	第2回初島00:00スタート
60	. 9.20	曇, NNE15~20	16	C	利根+SHARK S.S.	波勝2	波勝2	波勝2	
61	. 10.18	曇, NE10~15	19	C	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
62	. 11.15	快晴, SW3~4=>SW15~20	16	Y	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	
63	. 12.20	.....	16	Y	波勝2	波勝2	波勝2	波勝2	

レース#	年月日	天候, 風向, 風速(kt)	艇数	コース	コミッテイー	着順1位	修正1位	期別優勝	コメント	他
63	'82. 1.17	NE10~15	27	Y	波勝2	KAY SEVEN	青海波	8 2 前期	#64から 得点20点方式	
64	. 2.21	曇後小雨, NE5~10	18	B	足柄	MAX KAY SEVEN	矢矧	波勝2		
65	. 3.21	小雨後曇, NE15~20	18	Y	矢矧	MAX KAY SEVEN	衣笠			
66	. 4.18	無風⇒弱W, SW	22	Y	NADJA3	衣笠	KAY SEVEN			
67	. 5.16	晴, W-SW 4~5	19	Y	波勝2	KAY SEVEN	KAY SEVEN			
68	. 6.20	視界悪く, WSW微風	21	C	ALPHA2	KAY SEVEN	ALPHA2			
69	. 7. 4	晴, NE15~20	13	C	ALPHA2	一乗	ひろ2			
70	. 8.15	風弱し	17	初	ひろ2	全艇タイムリミット	一乗	8 2 後期	第3回初島00:00スタート	
71	. 9.19	NE10~15	20	C	ひろ2	一乗	一乗	ALPHA2	#73から 全艇 10:30スタート	
72	.10.17	晴, NE16~18	19	C	一乗	KAY SEVEN	ALPHA2			
73	.11.14	ENE10~12 後落ちる	13	B	一乗+ かまくら	KAY SEVEN	ALPHA2			
74	.12.19	曇, NE15~20	23	A	ALPHA2	KAY SEVEN	衣笠			
75	'83. 1.16	曇, NE12~15	21	Y	飛車角2	LAZY ALBATROSS	衣笠			
76	. 2.20	晴, NW15~18	16	B	矢矧3	衣笠	GULL	8 3 前期		
77	. 3.20	W⇒NW⇒S 風力2	18	Y	GULL	KAY SEVEN	KAY SEVEN	ALPHA2	#79から 初島レース 年2回(22:00スタート)	
78	. 4.17	雨, NE10	19	Y	ALPHA2	KAY SEVEN	NADJA3		#80 Y71 撤去された	
79	. 5.14	NE15~18 後落ちる	16	初	NADJA3	ALPHA2	ALPHA2			
80	. 6.19	晴, WSW10~12	20	C	ALPHA2	KAY SEVEN	かめら			
81	. 7. 3	曇, NE10~12	10	D	NADJA3	KAY SEVEN	TILDE2			
82	. 8.21	SW3~5m/s 後落ちる	13	C	TILDE2	SAMOAS	SAMOAS	8 3 後期	#83レース後HIRO宮崎島の海上葬参加	
83	. 9.18	ENE5~8	20	C	ALPHA2	衣笠	衣笠	天城2	#85から Kマフ設置	
84	.10.15	曇後雨, NNE15⇒25~30	16	初	波勝2	KAY SEVEN	NADJA3	RED SHARK2		
85	.11.20	.....	16	C	天城2	KAY SEVEN	EMILY2	(同点優勝)		
86	.12.18	晴, NE15	16	A	NADJA3	KAY SEVEN	KAY SEVEN			
87	'84. 1.29	晴, NNW35	4	K	天城2	KELONIA5	KELONIA5	8 4 前期	1/22日 大西の味1回延期	
88	. 2.19	NE8~10 ⇒0 ⇒S4~5	13	B	KELONIA5	全艇タイムリミット	一乗			
89	. 3.18	WSW2 後落ちる	15	C	KELONIA5	SAMOAS	SAMOAS	KELONIA5		
90	. 4.15	W⇒SW微風	16	K	KELONIA5	天城2	天城2			
91	. 5.19	NE10 ⇒20	20	初	天城2	KAY SEVEN	KELONIA5			
92	. 6.17	曇, S15	15	C	KELONIA5	くろしお3	天城2			
93	. 7.15	晴, SE10~15	20	C	天城2+BAHAN	KAY SEVEN	SAMOAS			
94	. 8.19	SW5~6m/s	19	C	矢矧3	KAY SEVEN	KELONIA5	8 4 後期		
95	. 9.16	曇時々雨, NE 微風⇒10	21	C	KELONIA5	KAY SEVEN	KELONIA5			
96	.10.20	小雨, NW10 ⇒W20~25	13	初	矢矧3	KAY SEVEN	かめら			
97	.11.18	NE15	16	B	天城2+利根, GULL	BIG BANG	衣笠	KELONIA5		
98	.12.16	曇, NE8m/s	14	B	波勝2, KELONIA5	THETIS2	衣笠		#98から エミリー2艇	
99	'85. 1.20	.....	18	—	.....	一乗	一乗		#99からタイムリミットの通過不十分	
100	. 2.17	晴, NNE20⇒15	14	A	KELONIA5, さんご	THETIS2	THETIS2	8 5 前期		
101	. 3.17	N10~15	14	C	THETIS2, 矢矧3	THETIS2	KELONIA5	KELONIA5		
102	. 4.21	晴, N-E-W-SW 風弱し	17	C	KELONIA5, ALPHA	衣笠	衣笠			
103	. 5.18	SW15~20	14	初	衣笠, 一乗	天城2	天城2			
104	. 6.16	晴, SE15~16	14	K	天城2, DJAGA, 利根	THETIS2	ALPHA			
105	. 7.25	晴, S微風	10	K	ALPHA, 一乗	THETIS2	NADJA3			
106	. 8.18	SSW8~12	13	C	NADJA3, 天城2	THETIS2	衣笠	8 5 後期		
107	. 9.15	N113~14	14	B	THETIS2, 衣笠	THETIS2	衣笠			
108	.10.19	晴, NNE10~15	12	初	THETIS2, 衣笠	THETIS2	衣笠	KELONIA5		
109	.11.17	WSW25~35	13	C	KELONIA5, 衣笠	TILDE2	足柄			
108	.12.15	晴, NW ⇒0 ⇒SW5~10	13	K	足柄, KELONIA5	衣笠	衣笠		#108, #109 は #0 二重探番	
109	'86. 1.19	.....	19	K	衣笠, ALPHA	THETIS2	一乗		86/2日 荒天でマクおひり中止	
110	. 3.16	風弱し	14	E	衣笠, THETIS2	THETIS2	KELONIA	8 6 前期	#110からレース担当交代	
111	. 4.20	.....	11	E	衣笠, THETIS2	THETIS2	NADJA3	ALPHA2	(渡辺 福永 ⇒大谷)	
112	. 5.18	.....	7	初	KELONIA, THETIS2	NADJA3	MARTHA		#122日 第10回初島レース	
113	. 6.15	晴, SSE10~15	15	E	NADJA3, DJAGATARA	MARTHA	MARTHA		.....⇒10周年	
114	. 7.19	曇, NNE3~12	13	E	KELONIA, 衣笠	衣笠	TILDE2		この年から小網代艇の大型化始まる	
115	. 8.17	晴, SW5~10	18	D	TILDE2, 衣笠	KAY SEVEN	白鯨	8 6 後期		
116	. 9.21	曇, N5 ⇒SW-SSE 5~10	17	E	波勝2, KELONIA	KELONIA	一乗	波勝2		
117	.10.18	曇後晴, NE5⇒N20	12	初	一乗, KELONIA	波勝2	ALPHA			
118	.11.16	晴, NNE10~15	19	C	ALPHA, 波勝2	KAY SEVEN	衣笠			
119	.12.21	晴, NNE5~8 ⇒SSE5	19	E	衣笠, KELONIA	KELONIA	KELONIA			
120	'87. 1.18	晴, NE ⇒S ⇒SE 0~5	18	K	KELONIA, 一乗	全艇タイムリミット	KELONIA	8 7 前期	#120から参加料一律(¥2,000 1日初島¥3,000)	
121	. 2.15	曇, NE14 ⇒7	22	B	波勝2, KELONIA	MARTHA	MARTHA	OUTLAW5		
122	. 3.15	曇, ENE15	16	E	波勝2, KELONIA	KAY SEVEN	KELONIA			
123	. 4.19	快晴, WSW5~7 ⇒ESE6~8	17	E	KELONIA, NADJA4	KELONIA	KELONIA			
124	. 5.16	曇, SSW12~15 ⇒SW10~20	8	初	KELONIA, THETIS2	ALPHA	ALPHA			
125	. 6.21	曇, SW5~10	21	C	ALPHA, DJAGATARA3	MARTHA	MARTHA		#125レース後白地艇上ラダグ-	
126	. 7.19	雨, S1~2	17	C	さんばち, 衣笠	全艇タイムリミット	さんばち	8 7 後期		
127	. 8.16	晴, SSW7~10	15	C	さんばち, 衣笠	どんかめ	さんばち			
128	. 9.20	曇, NNE-NE 10~15	15	B	さんばち, どん勝	古鷹	KELONIA,			
129	.11.15	曇, NNE15	16	B	KELONIA, 古鷹	八丈	NADJA4,		10/17 初島は 台風のため中止	
130	.12.20	晴, NE5⇒SW2~5	24	B	NADJA4, さんばち	全艇タイムリミット	一乗			

レース#	年月日	天候, 風向, 風速 (kt)	艇数	コース	コミッティー	着順1位	修正1位	期別優勝	コメント	他
131	'88. 1.17	晴, NE12~16	25	E	NADJA4, きんばち	NADJA4	MARThA	8 8 前期	#135初島 荒天でスタート延期 (05:00 スタート)	
132	. 2.14	曇, NE10~15	20	E	波勝2, NADJA4	NADJA4	SAMOA5	波勝2		
133	. 3.20	曇, NE10 ⇒ ENE12	23	A	KELONIA, 波勝2	NADJA4	NADJA4			
134	. 4.10	晴, S5~10	19	B	NADJA4, 古鷹	MARThA	PINK KISS			
135	. 5. 8	曇後晴, NE20~30	9	初	八丈, KELONIA	NADJA4	波勝2			
136	. 6.19	晴, SW-SE 5~8	20	B	波勝2, DJAGATARA3	古鷹	KELONIA			
137	. 7.17	霧雨, N-NE 10~15	14	K	KELONIA, 古鷹, MAX	HALFTIME	衣笠			
138	. 8.21	快晴, SW-SSW 7~10	18	B	どろ, DJAGATARA3	古鷹	ALPHA			
139	. 9.18	曇, NE8~10	15	初	ALPHA, きんばち	NADJA4	MARThA			
140	.10.15	晴, NE10~15	19	B	KELONIA, NADJA4	古鷹	MARThA			
141	.11.27	快晴, W-WSW 17~20	19	B	ALPHA, 波勝2, きんばち	古鷹	ALPHA			
142	.12.18	晴, N-W-SE 微風	19	K	古鷹, かまくら	古鷹	古鷹			
143	'89. 1.15	曇, NE15~20	18	K	NADJA4, どんかめ	古鷹	SAMOA5			
144	. 2.12	晴, NE-NNE 2~6	21	D	矢矧, 衣笠	NADJA4	SAMOA5			
145	. 3.12	晴, NE-W-S 5~10	22	D	KELONIA, 飛車角	MARThA	SAMOA5			
146	. 4. 9	晴, NNE-NE 10~15	30	D	きんばち, ALPHA	MARThA	ALPHA			
147	. 5.21	曇, S5~6 ⇒ SW10~20	14	初	かまくら, KELONIA	NADJA4	はやとり			
148	. 6.18	曇後小雨, NE5 8	22	B	はやとり, NADJA4	NADJA4	きんばち			#147初島が00:00スタート
149	. 7.16	曇, S ⇒ NW 2~5	25	D	きんばち, 古鷹	NADJA4	きんばち			
150	. 8.20	曇後晴, NE2~5 ⇒ S5	17	D	かまくら, 衣笠	はやとり	きんばち			
151	. 9.17	曇, N-NE2~5 ⇒ S2~3	26	B	きんばち, はやとり	全艇イリミット	はやとり			
152	.10.15	晴, ENE-NE 8~10	20	初	ALPHA, はやとり	MARThA	ALPHA			
153	.11.26	晴, NNE12 ⇒ 8	18	B	ALPHA, KELONIA	NADJA4	MARThA			
154	.12.17	晴, NE5~10	25	C	NADJA4, 波勝2	NADJA4	ALPHA			#154 立石大森網社
155	'90. 1.21	晴, NE10~15 ⇒ NNE6~10	22	E	THETIS2, KELONIA	NADJA4	NADJA4			
156	. 2.18	晴, NE10~15	20	E	NADJA4, 矢矧	THETIS2	KELONIA			
157	. 3.18	晴後曇, NET7 ⇒ 0 ⇒ SW4	21	B	KELONIA, THETIS2	THETIS2	THETIS2			#157 7人レース艇1艇のみ
158	. 4.15	晴, NW3~5 ⇒ W ⇒ S4 6	22	D	どろ, 矢矧, きんばち	NADJA4	NADJA4			#159からSCANDICAP MK II採用
159	. 5.20	晴, NE2~3 ⇒ N10 ⇒ NNW8	18	初	NADJA4, THETIS2	はやとり	THETIS2			#160 秋根久もみ (6/14 逝去)に
160	. 6.17	晴, WSW8~10 ⇒ S5~8	21	D	梓, はやとり	THETIS2	THETIS2			弔意の黒いレース
161	. 7.15	曇一時雨, SSW18~22	17	A	THETIS2, NADJA4	NADJA4	衣笠			#162 Kマークが西へは出た
162	. 8.19	晴, ENE-NE-NW 2~5	19	C	衣笠, 波勝2, どろ	全艇イリミット	はやとり			#164c フェイスト1艇
163	. 9.21	雨, ENE10~15	16	D	かまくら, どんかめ	NADJA4	はやとり			#165 立石大森網社
164	.10.16	晴, N-NNE 15~18	20	初	これすこ, ALPHA	NADJA4	これすこ			
165	.11.18	晴, NE-E 2~8	20	C	KELONIA, 梓	NADJA4	これすこ			
166	.12.18	曇後晴, NNE-NE-NW15 ⇒ 3	19	A	MAX, MARThA	NADJA4	これすこ			
167	'91. 1.20	晴, WSW15~18	21	E	どろ, NADJA4, 飛車角	NADJA4	NADJA4			
168	. 2.17	晴, NNW20~30	20	A	MARThA, KELONIA, MAX	NADJA4	NADJA4			#168c Kマーク 回収できず流失
169	. 3.17	晴, ENE-E 5~10	17	E	梓, 衣笠	THETIS2	THETIS2			
170	. 4.21	晴, NNE8 ⇒ 0 ⇒ S5~10	20	E	THETIS2, ALPHA, MAX	はやとり	はやとり			
171	. 5.19	晴, SSW-W-SW-S 0~10	19	初	どろ, SUNBEAM2	NADJA4	ALPHA			..... ⇒ 15周年
172	. 6.16	曇後晴, NE12~18	18	B	どんかめ, かまくら	NADJA4	KELONIA			(歴史編纂, 記念レース, )
173	. 7.21	晴, SSW5~8	12	E	ALPHA, 衣笠, どんかめ	NADJA4	矢矧			(記念トイ) などを企画
174	. 8.18	晴, ENE12~18	18	B	KELONIA, NADJA4, 旭	はやとり	KELONIA			#176 第1回下田マダガスカル
175	. 9.15	曇時々晴, ENE15~20	15	E	矢矧, はやとり	NADJA4	ALPHA			(参加艇: 2)
176	. 9.21	曇, NE-NNE 13 ⇒ 6	2	下	ALPHA, 衣笠, どんかめ	NADJA4	KELONIA			#177 第20回初島レース
177	.10.20	曇後晴, N-NNE10~15	17	初	白崎国方渡辺, 大谷	KELONIA	KELONIA			
178	.11.17	晴, NE 5~10	25	B	これすこ, 波勝2	NADJA4	ALPHA			
179	.12.15	晴, NNE5~8 ⇒ ENE 2~3	20	B	くろ, 城, 一乗3	はやとり	はやとり			
180	'92. 1.19	晴, NNE4~6 ⇒ 1~3	23	E	MARThA, 古鷹	全艇イリミット	全艇イリミット			
181	. 2.16	晴, W14 ⇒ 20	17	E	はやとり, NADJA4	古鷹	ALPHA			#181 レース後たか号合同競艇
182	. 3.15	曇, SW15~22	22	E	KELONIA, MAX	はやとり	ALPHA			祭参列
183	. 4.19	曇, SW30~40 荒天で中止	14	初	波勝2, MARThA	はやとり	ALPHA			
184	. 5.17	曇後晴, NE5~6 ⇒ 8~10	31	E	DJAGATARA3, 城, ぐろ	はやとり	MARThA			
185	. 6.21	晴, SSW7 ⇒ S9 ⇒ W20	13	E	THETIS3, IXORA	くろ	これすこ			
186	. 7.19	晴, SW8~5 ⇒ 2 ⇒ NNW2~3	19	E	これすこ, くろ	NADJA4	はやとり			
187	. 8.16	晴, SSW-SW5~10	19	E	NADJA4, はやとり	はやとり	はやとり			#187 大波で落水者が発生した
188	. 9.12	晴, NE-E 30~25~15	7	下	脇坂白崎国方渡辺, 大谷	はやとり	KELONIA			たが ぐろり か無事救助
189	. 9.20	晴, NE-E 15~20	15	B	THETIS3, きんばち	ALPHA	ALPHA			#188 第2回下田マダガスカル
190	.10.18	台風のため事前中止	1	初	(古鷹, KELONIA)	NADJA4	古鷹			
191	.11.15	晴, N-NE5~8 ⇒ E-S3~5	21	D	古鷹, KELONIA	ALPHA	ALPHA			
192	.12.20	晴, ENE-N2~3 ⇒ SW2~4	17	E	ALPHA, 城, ぐろ	ALPHA	ALPHA			#191 7人レース艇5艇のみ

# 小網代フリートレース各種記録

(15年・28期(#13~#172)分)

1991.11.6  
小網代オーナスクラブ  
レース委員会

1. 参加艇 (1回以上参加艇の数)  
104艇 (小網代艇 36艇, ビジター艇 68艇)
2. 最多参加艇レース 30艇 #146  
最少参加艇レース 4艇 #87
3. 出場回数ベスト
 

	①	145回	KELONIA	(皆勤賞: 18回)
	②	142回	NADJA	(皆勤賞: 16回)
	③	136回	波勝Ⅱ	(皆勤賞: 12回)
	④	132回	足柄+古鷹	(皆勤賞: 8回)
	⑤	127回	ALPHA	(皆勤賞: 10回)
	⑥	121回	天城Ⅱ+どんがめ	(皆勤賞: 10回)
	⑦	100回	一乗	(皆勤賞: 9回)
	⑧	99回	衣笠	(皆勤賞: 4回)
	⑨	98回	TILDE	(皆勤賞: 6回)
	⑩	97回	THETISⅡ	(皆勤賞: 6回)

	(ビジター)	①	99回	衣笠
		②	62回	RED SHARKⅡ
		③	48回	KAY SEVEN
4. 連続出場記録
 

	①	65回	KELONIA(#45-#109)
	②	49回	DJAGATARAⅢ(#112-160)
	③	42回	NADJA(#71-#110), 波勝Ⅱ(#106-#145)
5. 最多コミッティ
 

	①	36回	KELONIA
	②	24回	波勝Ⅱ
	③	22回	NADJA
6. 最多着順1位 (レース単位)
 

	①	21回	NADJA
	②	20回	KAY SEVEN
	③	15回	THETISⅡ
7. 最多修正1位 (レース単位)
 

	①	18回	衣笠
	②	16回	KELONIA
	③	12回	ALPHA
8. 優勝回数ベスト (半期単位)
 

	①	6回	KELONIA
	②	4回	RED SHARKⅡ, 波勝Ⅱ, ALPHA
9. 連続優勝記録 (半期単位)
 

	①	4回連続	KELONIA
	②	3回連続	RED SHARKⅡ
	③	2回連続	衣笠, ALPHA, 波勝Ⅱ

以上

小網代フリーレース成績【1976～80・期別】

©1991.10.8 小網代オナーズフリーレース委員会

順位	1976年		1977年		1978年		1979年		1980年		順位
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
1				* RED SHARK II	* RED SHARK II	RED SHARK II	* 竜王	* 衣笠	* 衣笠	* KELONIA V	1
2				* 天城 II	* 波勝	足柄	天城 II	{ * 天城 II	RED SHARK II	TILDE II	2
3				* 波勝	天城 II	波勝	衣笠	{ * RED SHARK II	* HIRO II	RED SHARK II	3
4				* 足柄	足柄	* NADJA III	{ * NADJA III	{ * 利根	波勝 II	HIRO II	4
5				* HIRO II	KELONIA	たかとり	{ * HIRO II	* 足柄	* 足柄	衣笠	5
6				* 一乗	* ALPHA II	( KELONIA	KELONIA V	* 竜王	* 竜王	天城 II	6
7				* 竜王	一乗	( HIRO II	RED SHARK II	{ * ACADEMY II	天城 II	( 天城 II	7
8				TILDE II	NEPTUNE X	ALPHA II	八丈	ALPHA II	ACADEMY V	NEPTUNE X	8
9				ALPHA II	HIRO II	ALPHA II	波勝 II	TILDE II	きんばち	波勝 II	9
10				* たかとり	ALEXANDRA	TILDE II	TILDE II	KELONIA V	NADJA III	くろしお III	10
11				THETIS II	利根	さがみ II	NEPTUNE X	八丈	* 一乗	CIMA III	11
12				KELONIA	たかとり	いほ	利根	HIRO II	ALPHA II	THETIS II	12
13				NADJA III	NADJA III	利根	THETIS II	波勝 II	KELONIA V	NADJA III	13
14				NEPTUNE X	桜工	一乗 II	たかとり	NADJA III	THETIS II	ACADEMY II	14
15				飛車角 II	THETIS II	NEPTUNE X	ALPHA II	INDEPENDENCE	飛車角 II	ACADEMY III	15
16				SIRENA	TILDE II	迎秀	GAMERA Z	ACADEMY III	たかとり	ACADEMY V	16
17				DOZEN-A	竜王	衣笠	BONTEN	ACADEMY I	ACADEMY II	矢矧 III	17
18				じろー	くろしお II	こんべい	足柄	LEADING LADY	ACADEMY III	GO-2I	18
19				かまくら	BIG APPLE	竜王	ACADEMY I	ACADEMY IV	ACADEMY III	竜王	19
20						かまくら	HOBEN	SAMOA	GO-20	ACADEMY I	20
21						かまくら	BLUE EAGLE	飛車角 II	GAMERA Z	きんばち	21
22						八丈 III	迎秀	さがみ II	NEPTUNE X	ゆうめい	22
23						SALMON I	ACADEMY II	GAMERA Z	SAMOA III	八丈 II	23
24							ACADEMY IV	一乗	TILDE II	一乗	24
25							かまくら	はやとり	利根	足柄	25
26							NORTH WIND	THETIS II	ACADEMY I	飛車角 II	26
27							飛車角 II	たかとり	AURORA	はやとり	27
28							さがみ II	きんばち	はやとり	たかとり	28
29							AURORA	かまくら	八丈 II	AURORA	29
30								NEPTUNE X	かまくら	J-24 (佐島)	30
31									くろしお II	ESMERALDA	31
32											32
33											33
34											34
35											35
36											36
37											37
38											38
39											39
40											40
計				19	20	23	29	30	31	31	計
延滞数				65	62	70	72	81	110	85	延滞数
						132		153		195	

小網代フリーレース成績【1981～85・期別】

順位	1981年		1982年		1983年		1984年		1985年		順位
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
1	* HIRO II	* 波勝	* 波勝	* ALPHA	* ALPHA	{ * 天城 II	* KELONIA V	* KELONIA V	* KELONIA V	* KELONIA V	1
2	* RED SHARK	* KELONIA V	* ALPHA	* KAY SEVEN	* KAY SEVEN	* RED SHARK II	* 天城 II	* 天城 II	* 天城 II	* 天城 II	2
3	衣笠	RED SHARK II	* RED SHARK II	* KELONIA V	* KELONIA V	* KAY SEVEN	* 波勝 II	* 波勝 II	* TILDE II	* NADJA III	3
4	NADJA III	* HIRO II	KAY SEVEN	衣笠	* RED SHARK II	ALPHA	* NADJA III	* NADJA III	* NADJA III	* 波勝 II	4
5	( 波勝	* 天城 II	矢矧 III	* 飛車角 II	足柄	* NADJA III	* 飛車角 II	* 飛車角 II	* NADJA III	* ALPHA	5
6	( 矢矧	* NADJA III	* HIRO II	一乗	* NADJA III	* KELONIA V	飛車角 II	* 足柄	THETIS II	THETIS II	6
7	* KELONIA V	CIMA III	* KELONIA V	* 天城 II	* HIRO II	SAMOA V	( 天城 II	波勝 II	* 足柄	天城 II	7
8	SAMOA III	THETIS II	* NADJA III	* HIRO II	* 一乗	* TILDE	( SAMOA V	* 矢矧 III	* ALPHA	波勝 II	8
9	* 竜王	TILDE II	衣笠	矢矧 III	矢矧 III	波勝 II	飛天	* 飛天	* 飛天	OUTLOW V	9
10	足柄	NEPTUNE X	* 飛車角 II	波勝	天城 II	EMILY II	KAY SEVEN	GAMERA	衣笠	足柄	10
11	ACADEMY IV	きんばち	* 飛天	飛天	( TILDE II	VANGUARD	TILDE II	THETIS II	* DJAGATARA III	飛天	11
12	TILDE II	矢矧 III	天城 II	NADJA III	八丈	足柄	ALPHA	ALPHA	竜王	GAMERA	12
13	{ 天城 II	足柄	八丈	竜王	飛天	GAMERA	ALEXANDRA VII	DJAGATARA III	飛車角 II	飛車角 II	13
14	{ * きんばち	くろしお	竜王	足柄	衣笠	* 竜王	衣笠	* 一乗	SUMMER KNOWS	飛車角 II	14
15	( くろしお	飛天	足柄	TILDE II	GULL	竜王	GAMERA	SAMOA V	UFO	飛車角 II	15
16	ESMERALDA	竜王	TILDE II	GAMERA	波勝	飛車角 II	HIRO II	* 一乗	DJAGATARA III	飛車角 II	16
17	ALPHA	一乗	THETIS II	RED SHARK II	THETIS II	TSURUGI	ACADEMY V	SILPHIDES III	飛車角 II	DJAGATARA III	17
18	( GO-2I	ACADEMY VI	THETIS II	THETIS II	飛車角 II	衣笠	飛車角 II	八丈	KAY SEVEN	SALMON II	18
19	CIMA III	飛車角 II	CIMA III	SAMOA V	SOLTAS III	THETIS II	矢矧 III	BIG BAN	矢矧 III	SEA CROWN	19
20	はやとり	桜工	くろしお	ESMERALDA	ALEXANDRA	HIRO II	ACADEMY VI	竜王	ACADEMY VI	ACADEMY V	20
21	GO-26	SIRENA	NEPTUNE X	ACADEMY V	GAMERA	飛天	THETIS II	飛天	( SUNGO	たかとり	21
22	SIRENA	KAY SEVEN	普海波	NEPTUNE X	AURORA	MERULUSA	たかとり	HIRO II	SIRENA	SAGAMI II	22
23	* 一乗	はやとり	ACADEMY V	たかとり	LAZY ALBATROS	ACADEMY V	SUNGO	ACADEMY V	八丈	矢矧 III	23
24	NEPTUNE X	ESCAPE	GAMERA Z	はやとり	SUMMER KNOWS	GULL	( 竜王	NEPTUNE X	SAMOA V	はやとり	24
25	たかとり	八丈	きんばち	八丈	ACADEMY V	( 矢矧 III	SOLTAS II	くろしお III			25
26	ACADEMY III		MAX	桜工	たかとり	八丈		ACADEMY VI			26
27	飛車角 II		* 一乗	ACADEMY VI	CIMA III	AURORA		たかとり			27
28	KAY SEVEN		SAMOA V	( きんばち	NEPTUNE X	( たかとり		SUNGO			28
29	ACADEMY V		迎秀	SOLTAS II	MAX	SOLTAS II		GULL			29
30	MANDARIN DUCK		はやとり	普海波	くろしお	( さがみ II		BAHAN			30
31	THETIS II		MISFIT	AURORA	竜王			AURORA			31
32			AURORA	利根	SIRENA						32
33											33
34											34
35											35
36											36
37											37
38											38
39											39
40											40
計	31	25	32	32	32	31	25	31	24	23	計
延滞数	102	73	100	105	110	81	73	103	91	75	延滞数
						191		176		166	

47-1

47-2

コメント

- 各期の成績表から抜粋した。但し、1976～1977年の期別集計データは発見できなかった。
- 初期の頃、艇の大きさ等によってクラス分け(A, B, S等)をして、それぞれ順位付けを行っているが、ここでは総合の順位のみとした。
- 艇名は、日本語起源は日本語表現で、外国語起源はアルファベット表現で表した。但し、起源不明のものはレース結果の表現に準じた。
- 艇名の後の数字(何世など)は付けたり、付けなかったりはっきりしないものが多いため、明確なもの以外はその期のレース結果の表現に従った。
- 記号説明

\* --- 皆動した艇  
 { --- 同順位を示す

小網代フリーレース成績【1986～90・期別】

順位	1986年		1987年		1988年		1989年		1990年		順位
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
1	* ALPHA	* 波勝Ⅱ	* OUTLAW V	* NADJA IV	* 波勝Ⅱ	MARTHA	* KELONIA	* MARTHA	* THETIS Ⅱ	* NADJA IV	1
2	NADJA Ⅲ	* TILDE Ⅱ	* 波勝Ⅱ	* DJAGATARA Ⅲ	* NADJA IV	ALPHA	* KELONIA	* KELONIA	* はやどり	てれすこ	2
3	* TILDE Ⅱ	一乗	ALPHA	* きんばち	* KELONIA	* KELONIA	* はやどり	* THETIS Ⅱ	古鷹	KELONIA	3
4	KELONIA	* KELONIA	* KELONIA	KELONIA	あずさ	* どんがめ	古鷹	* ALPHA	衣笠	ALPHA	4
5	* THETIS Ⅱ	* DJAGATARA Ⅲ	TILDE Ⅱ	古鷹	* てれすこ	あずさ	波勝Ⅱ	あずさ	* かまくら	* かまくら	5
6	* 波勝Ⅱ	矢矧	MARTHA	* 波勝Ⅱ	* DJAGATARA Ⅲ	古鷹	ALPHA	* 波勝Ⅱ	あずさ	衣笠	6
7	DJAGATARA Ⅲ	ALPHA	* DJAGATARA Ⅲ	ALPHA	古鷹	* 波勝Ⅱ	はやどり	* かまくら	* NADJA IV	* THETIS Ⅱ	7
8	天城Ⅱ	天城Ⅱ	* SUNGO	OUTLAW V	SUNBEAM Ⅱ	衣笠	* SUNBEAM Ⅱ	* きんばち	* はやどり	* はやどり	8
9	衣笠	MISFIT	* THETIS Ⅱ	* SUNGO	MARTHA	てれすこ	* きんばち	* 古鷹	KELONIA	* あずさ	9
10	足柄	MARTHA	衣笠	* どんがめ	PINK KISS	きんばち	* かまくら	NADJA IV	* IXORA	* SALMON Ⅲ	10
11	一乗	衣笠	矢矧Ⅲ	はやどり	一乗	NADJA IV	あずさ	* はやどり	SUNBEAM Ⅱ	MAX	11
12	矢矧	NADJA Ⅲ	KAY SEVEN	てれすこ	八丈	* DJAGATARA Ⅲ	矢矧	LAHAINA	つるぎ	* どんがめ	12
13	OUTLAW V	* 足柄	NADJA Ⅲ	衣笠	どんがめ	* SUNGO	* SUNGO	矢矧	MAX	* SUNBEAM Ⅱ	13
14	NEPTUNE X	OUTLAW V	てれすこ	* AURORA	THETIS Ⅱ	DOZEN-A	THEtis Ⅱ	どんがめ	はなこⅢ	MARTHA	14
15	MARTHA	KAY SEVEN	かまくら	TILDE Ⅱ	SAMOA V	* AURORA	衣笠	衣笠	LAHAINA	波勝Ⅱ	15
16	GAMERA	NEPTUNE X	足柄	TILDE Ⅱ	ALPHA	かまくら	* DJAGATARA Ⅲ	SALMON Ⅲ	SALMON Ⅲ	* IXORA	16
17	KAY SEVEN	LAHAINA	BASIC	SALMON Ⅲ	ALPHA	SUNBEAM Ⅱ	つるぎ	* DJAGATARA Ⅲ	ALPHA	古鷹	17
18	SYLPHIDES Ⅲ	THEtis Ⅱ	ripple	SUNBEAM Ⅱ	きんばち	SUNBEAM Ⅲ	はなこⅢ	はなこⅢ	* 飛車角	はなこⅢ	18
19	八丈	白鯨	きんばち	HIRO	THEtis Ⅱ	BASIC	MARTHA	TSURUGI	波勝Ⅱ	SILVER SALMON	19
20	ACADEMY IV	SALMON Ⅱ	PINK KISS	矢矧Ⅲ	たかとり	八丈	* AURORA	SUNBEAM Ⅱ	きんばち	AURORA	20
21	SALMON Ⅱ	竜王	AURORA	MARTHA	TILDE Ⅱ	THEtis Ⅱ	IXORA	SIRENA	* SUNGO	きんばち	21
22	SIRENA	かまくら	MAX	かまくら	* AURORA	PINK KISS	IXORA	BASIC	* DJAGATARA Ⅲ	* SUNGO	22
23	竜王	八丈	MISFIT	八丈	SALMON Ⅲ	MAX	LAHAINA	AURORA	AURORA	DJAGATARA Ⅲ	23
24	SUNGO	SUNGO	どんがめ	あずさ	MAX	OUTLAW V	一乗	一乗	どんがめ	TILDE Ⅱ	24
25	MAX	MAX	SIRENA	竜王	衣笠	HIRO Ⅱ	SALMON Ⅲ	PUSSY CATSV	MARTHA	たかとり	25
26	飛天	SIRENA	竜王	迎秀	はやどり	TILDE Ⅱ	MAX	MAX	てれすこ	八丈V	26
27	SIRENA	はやどり	KAY SEVEN	KAY SEVEN	矢矧Ⅲ	つるぎ	BASIC	八丈V	八丈V	TILDE Ⅱ	27
28	迎秀	迎秀	SALMON Ⅱ	MY FAIR LADY	MY FAIR LADY	KAY SEVEN	SUNGO	KAY SEVEN	KAY SEVEN	SIRENA	28
29	さがみⅡ	迎秀	NEPTUNE X	たかとり	OUTLAW V	たかとり	八丈V	たかとり	TILDE Ⅱ	KAY SEVEN	29
30	AURORA	AURORA	GULL	KAY SEVEN	KAY SEVEN	HALF TIME	CAPTAIN CARIB	飛車角	たかとり	たかとり	30
31	はやどり	はやどり	一乗	かまくら	かまくら	矢矧	SNOW WIND	SUNGO	BRAN 33	BRAN 33	31
32			SAMOA	HIRO Ⅱ	HIRO Ⅱ	HIGH SPIRIT	TILDE Ⅱ	くろしおⅢ	くろしおⅢ	SILVER SALMON	32
33			SUNBEAM				飛車角				33
34							てれすこ				34
35							OUTLAW V				35
36							TOA 75				36
37							SUN MAGIC				37
38											38
39											39
40											40
計	24	31	33	28	33	32	37	32	33	29	計
延艇数	69	98	102	87	116	99	127	131	124	111	延艇数
	167		189		215		258		235		

47~3-

小網代フリーレース成績【1991～92・期別】

順位	1991年		1992年	
	前期	後期	前期	後期
1	* ALPHA	* 矢矧	MARTHA	* はやどり
2	* NADJA IV	ALPHA	* KELONIA	* NADJA IV
3	あずさ	* はやどり	* てれすこ	* きんばち
4	* KELONIA	* NADJA IV	* ALPHA	* 古鷹
5	* はやどり	* KELONIA	* 古鷹	* KELONIA
6	* 衣笠	* かまくら	* 波勝Ⅱ	てれすこ
7	* てれすこ	衣笠	* はやどり	* かまくら
8	* かまくら	てれすこ	* かまくら	* 波勝Ⅱ
9	* THETIS Ⅱ	* きんばち	NADJA IV	どんがめ
10	波勝Ⅱ	波勝Ⅱ	* THETIS Ⅱ	ALPHA
11	SUNBEAM Ⅱ	くろしおⅢ	* IXORA	矢矧
12	矢矧	古鷹	* AURORA	THEtis Ⅱ
13	古鷹	SALMON Ⅲ	MISTRAL	KAY SEVEN
14	SALMON Ⅲ	八丈	くろしおV	* SALMON Ⅲ
15	MARTHA	KAY SEVEN	PHOENIX	SUNBEAM Ⅱ
16	どんがめ	あずさ	きんばち	AURORA
17	* IXORA	PHOENIX	DJAGATARA Ⅲ	あずさ
18	くろしおⅢ	どんがめ	MAX	SUNGO
19	はなこⅢ	AURORA	衣笠	MISTRAL
20	MAX	MARTHA	SUNGO	たかとり
21	きんばち	はなこⅢ	SALMON Ⅲ	PHOENIX
22	一乗Ⅲ	MISTRAL	あずさ	MAX
23	AURORA	IXORA	MOSSA	くろしおV
24	MISTRAL	THEtis Ⅱ	KAY SEVEN	DJAGATARA Ⅲ
25	SUNGO	SUNBEAM Ⅱ	SUNBEAM Ⅱ	衣笠
26	LAHAINA	MAX	たかとり	飛車角
27	DJAGATARA Ⅲ	MOSSA	どんがめ	IXORA
28	飛車角	SUNGO	つるぎ	MOSSA
29	たかとり	たかとり	RED SHARK Ⅱ	トリトン
30	PHOENIX	RED SHARK Ⅱ	トリトン	つるぎ
31		TILDE Ⅱ	飛車角	ブルーシャウト
32		あさひ	ARIADNE Ⅶ	
33		ELFIN	八丈	
34		つるぎ	桜工Ⅲ	
35		飛車角	仰秀V	
36		一乗Ⅲ	エスペランス	
37			フルードリス	
38			アカデミーV	
39			ネオバトス	
40			アランフェス	
計	30	36	40	31
延艇数	115	107	107	85
	222		192	

47~4-





小糸岡代フリートレース参加船集計(28期通算)(2/2)

艇名	年	'76	'77	'78	'79	'80	'81	'82	'83	'84	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	計	参加率 (%)	参加 期数	皆勤 数	優勝 数
	期	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前					
	レース数		5	5	6	5	5	6	5	6	6	6	6	6	6	6	6					
ACADMYIV					1	2												4	2.5	3		
ESMERALDA							1	2			1							4	2.5	3		
SUMMER KNOWS											1							3	1.9	2		
SILFIDES III												1						3	1.9	2		
TOA 75										2			2					3	1.9	2		
PUSSY CATSV															3			3	1.9	1		
GO-21							1	1								3		3	1.9	1		
青海波									1	1								2	1.3	2		
BRAN 33										1	1							2	1.3	2		
じろー			1													2		2	1.3	1		
BIG APPLE				1														1	0.6	1		
いほ					1													1	0.6	1		
ごんべい					1													1	0.6	1		
HOEN						1												1	0.6	1		
NORTH WIND						1												1	0.6	1		
BLUE EAGLE						1												1	0.6	1		
BONTEN						1												1	0.6	1		
INDEPENDENCE							1											1	0.6	1		
LEADING LADY							1											1	0.6	1		
GO-20								1										1	0.6	1		
ゆうめい									1									1	0.6	1		
J-24 (佐島)									1									1	0.6	1		
GO-26										1								1	0.6	1		
MANDARIN DUCK											1							1	0.6	1		
ESCAPE												1						1	0.6	1		
LAZY ALBATROSS													1					1	0.6	1		
EMILY														1				1	0.6	1		
VANGUARD											1							1	0.6	1		
MERLUZA												1						1	0.6	1		
あさま													1					1	0.6	1		
BIG BANG														1				1	0.6	1		
BAHAN												1						1	0.6	1		
SEA CROWN													1					1	0.6	1		
UFO														1				1	0.6	1		
白鯨III															1			1	0.6	1		
RIPPLE																1		1	0.6	1		
MY FAIR LADY																	1	1	0.6	1		
HALF TIME																		1	0.6	1		
HIGH SPILIT																		1	0.6	1		
CAPTAIN CARIBE																		1	0.6	1		
SNOW WIND																		1	0.6	1		
SUN MAGIC																		1	0.6	1		
AMAME II																		1	0.6	1		
PHOENIX																		1	0.6	1		

小網代フリートレース15周年記念誌 編集委員会

白 崎 謙太郎  
大 谷 正 彦  
武 田 晶  
佐々木 英 二  
岡 田 貴 子

小網代フリート・レース 15年

発 行 1992年3月1日  
発行者 小網代オーナーズクラブ  
レース委員会

印 刷