

1994  
JUNE

6  
NO.225

# Offshore

G.W.の相模湾を飾った2年ぶりのビッグイベント

## コルム ジャパンカップ 詳報!

「たか」提訴・その後。

便利で実用的になった会員カード  
NORCメンバーズカード情報







# CORUM JAPAN CUP

INTERNATIONAL OFFSHORE SERIES 1994

コルムジャパンカップ国際外洋ヨット選手権シリーズ



## 絶好の風を受けた精



ゴールデンウィークの相模湾を舞台に、2年ぶりに開催されたコラムジャパンカップ。本誌前号の速報でお伝えしたように、今回はIORクラス9艇、IMSクラス18艇の計27艇が参加。レースは終始風に恵まれ、全6レースにわたり連日白熱したシーンが展開された。

熱戦の末、栄冠を手にしたのは、IORクラス<カラス>(油壺/斜森保雄オーナー)。IMS Aクラス<ウインドウォー>(西宮/諏訪慎夫オーナー)。そしてミドルボート選手権とのダブルエントリーが認められたIMS Cクラスは<エスメラルダ>(シーボニア/植松真オーナー)となった。

<カラス>はレーティングを調整し、ワントンとして参加のうえで見事に王座を奪取。<ウインド・ウォー>は西宮から遠征した話題の

艇mam36。レース前からその走りが注目されていたが、終始上位をキープして勝利をものにした。また、3艇のみのエントリーとなったIMS Cクラスでは<エスメラルダ>がシリーズ戦をリードし、最終レースをリタイアしたものの余裕を持って総合優勝を飾った。

なお、最終ロングオフショアレース(コラムカップレース)では発達した低気圧が関東南岸を通過するとの予測から、急遽、レース本部では初島回航コースに短縮を決定。心配されたレースは低気圧が通過する前に全艇フィニッシュした。その後、海は40ノットをこえる時化状態となったが、的確なレース本部の判断がシリーズ最終レースを見事に演出したといっても過言ではないだろう。



# 鋭たちの熱き闘い



## レーティング改造を乗り越え、チームワークでつかんだ勝利。



2月上旬、オークランド(NZL)。今年の活動を開始。

例年であれば海にあまり近寄らないこの時期、夏の花でのシリーズレースを満喫した。

2月下旬、新橋某所。日本での社会復帰に苦しむ我々は、オーナー立ち会ひのもと集会を開く。いつものように酒に飲まれ、次第に薄れ行く意識の中で、次はジャパン・カップで勝つことを目標に活動する、ポートメンテ及び練習のマスタースケジュールといった事柄に関する話題が飛び交う。

グリーンブックの改訂により、1-tonレーティング取得のための大幅な改造が必要となり、ラダーの交換も重なり、3月は陸上での整備活動が続く。4月に入りようやく海上でのトレーニングを開始。アマトラ、ボーイをパートナーとした走り合わせ、ショートコースによるトライアルレースを繰り返してボートスピードおよびクルーワークの確認を行なう。この中で、我々が心配していた改造による影響は多少はあるものの決して致命的なものではないこと、クルーワークも他艇に対し対等以上に渡り合える状態に仕上がったことを確認する。

第1レース。強い逆潮の中、スタートラインを数艇身前に号砲を聞く。他艇は苦しみながらも我々の前方からラインを切ってスタートして行く。どん底のスタートの中、「シリーズレースは楽には勝てない。必ず苦しい状況に直面する……」。海面に向かうミーティングでの、タクティシャン石川の言葉が思い出される。まだ始まったばかりと気を取り直しいつものようにパフコール、

他艇報告等が次々に続く。1上へのアプローチまでに何とか先行艇団に近付き、ポートで最終アプローチ。「ジャイブセット」、後ろからの声に緊張感が漂う。1-TON勢が入り乱れてのマーク回航。先行艇がベアウエイで回航するのを横目にクリックして、すぐにジャイブ回航に各クルーがめまぐるしく動く。キマッ！。この瞬間、スタートからのもやもやが完全に吹き飛んだ。アフターガードからの満足気な声を聞きながら先行艇および下マークへ集中する。最終的に、このレースは2位でフィニッシュ。

第2レース、ショートオフショア。風早マークをトップ回航し、初島まではブローラインに合わせてジャイブを繰り返す。初島では軽風の中、先行するIMS艇団と入り乱れての回航。後ろから後続艇が追ってくる。そのまま初島までのリードを守り、トップフィニッシュ。序盤の滑り出しは上々である。

5/2のインショアレースにおいては2-5とポイントを落とすが、他艇も混戦状態で2位との差は逆に広がる。全般的にこのシリーズは、1tonフリート内でボートスピードの差がほとんどなくインショアレースにおいては5分、オフショアレースでさえも15~20分以内にほぼ全艇がフィニッシュするという非常にタイトなレースが続いた。

翌日のショートディスタンス。苦手とする軽風の中、胃の痛くなるような展開が続く。何とかトップをキープしているものの、すぐ後ろに1-TON勢が迫ってくる、後続艇のワッチを続けていたオーナーも、佐島沖

付近で疲れ果ててダウンビロー。油壺沖マークでミドルポート艇団とミーティングし、フィニッシュマークの確認ができないことも重なり、ヘルムスマンのストレスがピリピリと伝わってくる。

後続艇がすぐ下側を並走する中、ようやく上に本部船を確認し僅差を守りフィニッシュ。

最終レース。初島への住路、雨と霧のため視界が極端に悪く途中から他艇の確認がほとんど出来ない。艇団の南に位置していた我々の回りにはブルーノート、アーカンベいの2艇のみ。

初島回航時に他の1tonが後ろにいることを確認し、安定した南が入ってきた時点でようやく一息つく。最終レースを前に、2位との差を10点以上開けてはいるものの、デスマスト等のトラブルに細心の注意を払う。

ブローが上がってきたところで安全策を取り、1ポン&N03にて油壺に向かい3位でフィニッシュ。念願のジャパンカップを手中に納めた。

今回の勝利は、西村スキッパーのリーダーシップの下、ここ数年間続けてきたチーム活動の1つの成果であると確信する。そして、その活動を物心両面から協力にサポートし続けてくれた斜森オーナーの情熱なくしては成し得ないものであった。

最後になりますが、レース主催者・関係者各位および来々軒の皆様、大変お世話になりました。

KARASU 堀江正明



# IMS Aクラス ウィナーズ・コメント WIND WAR

## 日本におけるメジャーレースデビューで勝ちとった優勝



今日の世界のヨットシーンの主流はIMSになり、今回のジャパンカップにおいても、エントリー27艇中我々の艇を含め18艇がIMSディビジョンでのエントリーであった。

チームWIND WARのジャパンカップ初挑戦は、B・ファー設計によるインターナショナルワンデザインボートのMUMM36と一緒に。艇の準備期間や、練習にあまり多くの時間をかけることができなかったが、今回のレースがMUMM36の日本におけるメジャーデビューということもあり、その力を最大限に発揮すべくNZから4名のサポートを受け大会に臨んだ。彼らとともに過ごした期間は短かったが、我々日本人に欠けている実によく多くのことを学んだ。風のよみ方とコミュニケーション。彼らの風に対する感覚は、一部を除いた週末セーラーの日本人とは根本的に違う。やはり幼少からヨットに親しみ、研ぎ澄ました五感の成す業か。また彼らはよくしゃべる。無駄口は一切ないが会話が途切れることがまったくくない。実に密なるコミュニケーション。これこそチームの原動力だ。

緊張のうちに切られた第1レース。晴天、順風に恵まれ、WIND WARはカッ飛んだ。修正1位。第2レースは、大島〜初島間の微風のタクティクスが勝負の明暗をわけた。途中、クルーの1人が右手首負傷するというアクシデントにもかかわらず、修正2位。まずまずというところか。第3、4レースは軽風の中、静かなる熱き戦い。右へ左へ風を獲りに行く……2位〜1位。

問題は、第5レースの後半におこった。

先行艇が、回るべき小網代沖の灯標への進路からはずれ、マークへと向かっていく。WIND WARの艇上では、すったもんだの大き過ぎ。しばらくは收拾がまったくつかない。無論、出港前に公式掲示板にて、灯標と記された今日のレースコースをきっちり書き写してまで確認をしてある。が他艇のほとんどはマークへと向かう。我々は安全策としてマークと灯標の双方を回ることとする。帰港後、我々は、灯標を回らなかった11艇に対しての抗議を出した。ジュリーはレースの成立を第一と考え、我々には10分間の救済を提案してきた。

納得しないというクルーもいたがレース成立という意向をくむということで受け入れられることとした。

第6レースは、低気圧接近のためコースの短縮が行われた。無謀に強行するのではなく、勇気ある撤退を決断した大会本部にエールを送りたい。

結果、修正で1-2-2-1-2-2位とIMS Aクラス優勝。熱き日々が幕が降りた。今大会は、我々にとってMUMM36というボートが素晴らしい可能性があると感じさせてくれたし、また、日本のヨットシーンに対し多くの示唆を与えてくれたと思う。

世界のヨット界の流れが、多種多様なヨットが同じ土俵で、限りなく公平に近い形で戦うべく、IMSへと移行している中、日本にも本格的に普及してきている。我々はIMSの原点をもう一度考える時だと思う。

IMSとは、各艇の詳細なデータを元に、その艇の理想とする走りの数値が、各々の



ハンディキャップという形ででてくる。いかに自己の目標数値に近付けるかが基本であり、他艇と競い合いながらも同時に自己の理想の走りに挑むものである。今年の2月にNZで行なわれたIMSレガッタや今大会のように、クルーザー/レーサーディビジョンの艇が1%のアドバンテージをもらい、レーサーディビジョンと同じクラスで戦った。現行のIMSは大きく2つのクラスに分かれてきている。総合成績においてうまく機能させるため、あるいはミックスディビジョンで競うためとはいえ、このような装置がIMSの基本理念に沿っているといえるのだろうか？

実際、今回のクルーザーレーサーからの一艇にすれば、仮に1%のアドバンテージがなかったとしても、互角に戦えるだけの素晴らしい走りをしていた。

よりよき戦い方法を求めて生まれてきたIMSであるが、どうしてもグランプリ的な要素は生まれてくる。レーサー部門の普及とともに、IMS艇でも艇へのコストは安価なものではなくなるであろう。ハイレベルなレースを求めていく中での1つの答えがワンデザインである。今回、我々はMUMM36で戦った。このインターナショナルワンデザインボートが、現行のIMSレガッタの中でもハイレベルな戦いができたことに満足を感じている。一つの方向性として一石を投じることができたのではないだろうか。

ヨット界の大きな転換期に様々な方向性や提案が飛び交っているが、ヨットに関わるすべての人の手で日本のヨット界を築き上げるのが理想であり、単に外部から受け入れるだけでは少しさびしい気がする。

最後に、今大会に関わったすべての皆さま、ご苦労様でした。いいレースをありがとうございました。

WIND WAR 山之内 道明



## 優勝の陰に、反省の数々。



運営にあたられた皆様、お疲れさまでした。

〈エスメラルダ〉チームは昨年の関東選手権で〈シャラク〉に破れて以来、目標をジャパンカップに絞って準備してきました。

ヘルムスマンの高木裕を始め、メンバーは昨年来の顔ぶれ。さらに今の船の進水以来、家族ぐるみでおつきあいしている、オーストラリアのボブ・フレーザー（フレーザーセイルの社長）を加えて、チームワーク、技量、パワーすべて問題なし。オーナーの私自身も、マラソン大会に出場するなどして体力のアップを心がけました。

セイルはすべて新調。マストも倒して整備し、船底も塗り替えるなど、今年で船齢3年になる〈エスメラルダ〉の方も準備万端。

そして迎えたジャパンカップ。なんと出場艇がたったの3隻というのは、寂しい限り。結局ジャパンカップとして走ったレースは1レースのみになってしまい、印象として、ミドルボート選手権の事ばかりが記憶に残ったゴールデンウィークでした。

ミドルボート選手権は何本かのショートコースで行われるシリーズレースとして中／小型艇にとってはゴールデンウィーク恒例の人気イベントですし、対してジャパンカップは得点が2倍になるロングオフショアを中心とした伝統的な構成により真の外洋チャンピオンを競うという、性質の異なる2つのレガッタなわけで、できればスケジュールをずらしていただければ、というのが、おそらく多くの中／小型艇オーナーの

意見ではないでしょうか。

実際、35ftクラスも、ここにきて艇種が充実してきて、なかなか面白くなってきています。

依然として驚異的なスピードを誇る〈シャラク〉（N/M36）をはじめ〈ジュルピアン〉〈フローレンス〉〈クリストファー〉〈シュビシユノ〉やIMS1030 もドドッと迫ってきます。同型艇の〈センチュリーファースト〉にはなかなか勝てないし、さらにはIORの〈サエラ〉もIMSをとって参戦、という具合。

中でも、我々にとってこのゴールデンウィークの中最大のライバルは、なんといってもケン・リードが舵をもつ新トレーサー（高井34、ミドルにのみ出場）。〈エスメラルダ〉もニューセイルのおかげで、なんとか互角の勝負にまでは持っていけたと思うのですが、トップフィニッシュしたレースがキャンセルになってしまったり、リコールに気づかず、走り続けて失格になってしまったり、その上、マークタッチの後のペナルティーの履行が遅かった、とのことでジュリーの石井さんからおしかりを受けるなど、もう散々。結局レース巧者のケン・リードには完敗に終わりました。

そこで、ミドルの表彰式の時に、コンピューターのマッチレースシミュレーターで勝負を挑みました。これらも大きなリードはうばったものの、マークを回り間違えて敗れるという、今回のシリーズを象徴するような負けっぷり。もうケンちゃんには脱帽です。よし、今度はニューボートで勝

負だ、とわけのわからない約束をして別れました。

〈エスメラルダ〉チームは、かつてのフリート対抗の際、定員オーバーで失格になるなどお行儀の悪いことばかりしてかして参りましたが、これからはもっとレース経験を積み、運営スタッフの方々やジュリーの皆様の手を煩わせないよう、頑張る所存でございます。レース中ビールを飲むこともなく、もちろん食事時にも冷や酒なんかは飲まないようにし、精進してまいりますので、よろしくお願いいたします。

楽しいゴールデンウィークでしたが、惜しむらくは、せっかく新調した#3ジブを使うチャンスがなかったこと。残念です。はい、#3の走り。

ESMERALDA 植松真



コルム・ジャパンカップ国際外洋ヨット選権シリーズ (コルム・ジャパンカップ全日本外洋ヨット選手権シリーズ1994)

IORクラス 総合成績

参加艇数: 9 艇

| 順位 | SAIL.NO. | 艇名          | 艇種      | 第1レース |      | 第2レース |        | 第3レース |      | 第4レース |      | 第5レース |      | 第6レース |       | 総合得点   | オーナー  |
|----|----------|-------------|---------|-------|------|-------|--------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|--------|-------|
|    |          |             |         | 順位    | 得点   | 順位    | 得点     | 順位    | 得点   | 順位    | 得点   | 順位    | 得点   | 順位    | 得点    |        |       |
| 1  | 4500     | KARASU      | TAK 40  | 2     | 8.00 | 1     | 13.875 | 2     | 8.00 | 5     | 5.00 | 1     | 9.25 | 3     | 14.00 | 58.125 | 斜森保雄  |
| 2  | 4033     | ARE CAN BAY | FARR 40 | 7     | 3.00 | 6     | 6.000  | 1     | 9.25 | 2     | 8.00 | 6     | 4.00 | 1     | 18.50 | 48.750 | 後藤裕   |
| 3  | 4305     | BLUE NOTE   | FARR 40 | 3     | 7.00 | 2     | 12.000 | 7     | 3.00 | 6     | 4.00 | 4     | 6.00 | 2     | 16.00 | 48.000 | 五十井進  |
| 4  | 5040     | MATENROW    | J/V 40  | 1     | 9.25 | 5     | 7.500  | 5     | 5.00 | 7     | 3.00 | 5     | 5.00 | 4     | 12.00 | 41.750 | 青山紀   |
| 5  | 4870     | AMATORA     | FARR 40 | 4     | 6.00 | 8     | 3.000  | 3     | 7.00 | 1     | 9.25 | 2     | 8.00 | 6     | 8.00  | 41.250 | 佐々木義隆 |
| 6  | 4272     | PROPAGANDA  | FARR 40 | 6     | 4.00 | 5     | 7.500  | 6     | 4.00 | 4     | 6.00 | 8     | 2.00 | 5     | 10.00 | 33.500 | 石渡一夫  |
| 7  | 5050     | SEA HAWK    | J/V 40  | 5     | 5.00 | 4     | 9.000  | 4     | 6.00 | 5     | 5.00 | 8     | 2.00 | 7     | 6.00  | 33.000 | 世良直彦  |
| 8  | 3606     | BOY         | FARR 40 | 8     | 2.00 | 7     | 4.500  | 8     | 2.00 | 8     | 2.00 | 7     | 3.00 | 8     | 4.00  | 17.500 | 山田隆   |
| 9  | 4040     | SHADOW      | BRN-40  | 9     | 1.00 | 9     | 1.500  | 9     | 1.00 | 9     | 1.00 | 9     | 1.00 | 9     | 2.00  | 7.500  | 梅本寛   |

IMS A クラス 総合成績

参加艇数: 15 艇

| 順位 | SAIL.NO. | 艇名             | 艇種        | 第1レース |       | 第2レース |        | 第3レース |       | 第4レース |       | 第5レース |       | 第6レース |       | 総合得点    | オーナー  |
|----|----------|----------------|-----------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|
|    |          |                |           | 順位    | 得点    | 順位    | 得点     | 順位    | 得点    | 順位    | 得点    | 順位    | 得点    | 順位    | 得点    |         |       |
| 1  | 5177     | WIND WAR       | MUMM 36   | 1     | 15.25 | 2     | 21.000 | 2     | 14.00 | 1     | 15.25 | 2     | 14.00 | 2     | 28.00 | 107.500 | 諏訪禎男  |
| 2  | 4959     | FOUNDATION     | HKL-42    | 2     | 14.00 | 1     | 22.875 | 4     | 12.00 | 5     | 11.00 | 3     | 13.00 | 1     | 30.50 | 103.375 | 藤巻正人  |
| 3  | 4700     | BE-ONE         | TYL-43    | 3     | 13.00 | 6     | 15.000 | 3     | 13.00 | 3     | 13.00 | 2     | 14.00 | 4     | 24.00 | 92.000  | 合田耕平  |
| 4  | 2112     | FUJI V         | FRE 45IMS | 4     | 12.00 | 7     | 13.500 | 1     | 15.25 | 4     | 12.00 | 1     | 15.25 | 7     | 18.00 | 86.000  | 藤本達男  |
| 5  | 3519     | LA VIE EN ROSE | FARR 45   | 6     | 10.00 | 5     | 16.500 | 6     | 10.00 | 6     | 10.00 | 5     | 11.00 | 3     | 26.00 | 83.500  | 澤野裕治  |
| 6  | 3335     | ORIHIME        | FRE-41    | 12    | 4.00  | 3     | 19.500 | 5     | 11.00 | 10    | 6.00  | 5     | 11.00 | 6     | 20.00 | 71.500  | 古川保夫  |
| 7  | 4241     | G'NET          | J-39      | 8     | 8.00  | 4     | 18.000 | 11    | 5.00  | 7     | 9.00  | 12    | 4.00  | 5     | 22.00 | 66.000  | 神部 静江 |
| 8  | 4722     | DREAMPIC       | FARR 44   | 5     | 11.00 | 11    | 7.500  | 8     | 8.00  | 11    | 5.00  | 4     | 12.00 | 11    | 10.00 | 53.500  | 高城昌彦  |
| 9  | 2299     | BIG APPLE      | N/M 46    | 13    | 3.00  | 9     | 10.500 | 15    | 1.00  | 9     | 7.00  | 6     | 10.00 | 12    | 8.00  | 39.500  | 松田榮夫  |
| 10 | 3810     | MIWA           | TRIP 44   | 10    | 6.00  | 10    | 9.000  | 15    | 1.00  | 8     | 8.00  | 13    | 3.00  | 10    | 12.00 | 39.000  | 久保田浩  |
| 11 | 4755     | LOVE A' LUCK   | ELT 12    | 7     | 9.00  | 14    | 3.000  | 13    | 3.00  | 10    | 6.00  | RET   | 1.00  | 8     | 16.00 | 38.000  | 荒木義正  |
| 12 | 188      | CONTESSA X     | FRE 48    | RET   | 1.00  | 12    | 6.000  | 7     | 9.00  | 15    | 1.00  | 7     | 9.00  | 13    | 6.00  | 32.000  | 石原慎太郎 |
| 13 | 2523     | SOUTHERN-X     | NS-X 38   | 14    | 2.00  | 8     | 12.000 | 15    | 1.00  | 12    | 4.00  | 8     | 8.00  | RET   | 2.00  | 29.000  | 熊谷直重  |
| 14 | 4790     | CORUM J        | N/M 50    | 13    | 3.00  | 13    | 4.500  | 9     | 7.00  | 13    | 3.00  | 9     | 7.00  | 14    | 4.00  | 28.500  | 羽柴宏昭  |
| 15 | 4737     | TURTLE V       | ELT 12    | 9     | 7.00  | 15    | 1.500  | 15    | 1.00  | 15    | 1.00  | 14    | 2.00  | 9     | 14.00 | 26.500  | 増田順一  |

IMS Cクラス 総合成績

参加艇数: 3 艇

| 順位 | SAIL.NO. | 艇名          | 艇種       | 第1レース |      | 第2レース |      | 第3レース |      | 第4レース |      | 第5レース |      | 第6レース |      | 総合得点   | オーナー |
|----|----------|-------------|----------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|--------|------|
|    |          |             |          | 順位    | 得点   | 順位    | 得点   | 順位    | 得点   | 順位    | 得点   | 順位    | 得点   | 順位    | 得点   |        |      |
| 1  | 4821     | ESMERALDA   | TRIP 36  | 1     | 3.25 | 1     | 3.25 | DSQ   | 0.00 | 1     | 3.25 | 1     | 3.25 | RET   | 4.00 | 17.000 | 植松 真 |
| 2  | 2765     | OCEANID     | FARR MRX | 3     | 1.00 | 3     | 1.00 | DSQ   | 0.00 | 2     | 2.00 | 3     | 1.00 | 1     | 6.50 | 11.500 | 吉田貴彦 |
| 3  | 5015     | CHOVE CHUVA | IMS 10.3 | 2     | 2.00 | 2     | 2.00 | DSQ   | 0.00 | 3     | 1.00 | 2     | 2.00 | DNC   | 2.00 | 9.000  | 山本秀紀 |

ワントンカップ全日本 総合成績

参加艇数: 9 艇

| 順位 | SAIL.NO. | 艇名          | 艇種      | 第1レース |      | 第2レース |        | 第3レース |      | 第4レース |      | 第5レース |      | 第6レース |       | 総合得点   | オーナー  |
|----|----------|-------------|---------|-------|------|-------|--------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|--------|-------|
|    |          |             |         | 順位    | 得点   | 順位    | 得点     | 順位    | 得点   | 順位    | 得点   | 順位    | 得点   | 順位    | 得点    |        |       |
| 1  | 4500     | KARASU      | TAK 40  | 2     | 8.00 | 1     | 13.875 | 2     | 8.00 | 5     | 5.00 | 1     | 9.25 | 3     | 14.00 | 58.125 | 斜森保雄  |
| 2  | 4305     | BLUE NOTE   | FARR 40 | 3     | 7.00 | 2     | 12.000 | 7     | 3.00 | 6     | 4.00 | 4     | 6.00 | 2     | 16.00 | 48.000 | 五十井進  |
| 3  | 4033     | ARE CAN BAY | FARR 40 | 8     | 2.00 | 6     | 6.000  | 1     | 9.25 | 4     | 6.00 | 6     | 4.00 | 1     | 18.50 | 45.750 | 後藤裕   |
| 4  | 5040     | MATENROW    | J/V 40  | 1     | 9.25 | 5     | 7.500  | 5     | 5.00 | 7     | 3.00 | 5     | 5.00 | 4     | 12.00 | 41.750 | 青山紀   |
| 5  | 4870     | AMATORA     | FARR 40 | 4     | 6.00 | 8     | 3.000  | 3     | 7.00 | 1     | 9.25 | 2     | 8.00 | 6     | 8.00  | 41.250 | 佐々木義隆 |
| 6  | 4272     | PROPAGANDA  | FARR 40 | 5     | 5.00 | 4     | 9.000  | 6     | 4.00 | 2     | 8.00 | 8     | 2.00 | 5     | 10.00 | 38.000 | 石渡一夫  |
| 7  | 5050     | SEA HAWK    | J/V 40  | 6     | 4.00 | 5     | 7.500  | 4     | 6.00 | 5     | 5.00 | 8     | 2.00 | 7     | 6.00  | 30.500 | 世良直彦  |
| 8  | 3606     | BOY         | FARR 40 | 7     | 3.00 | 7     | 4.500  | 8     | 2.00 | 8     | 2.00 | 7     | 3.00 | 8     | 4.00  | 18.500 | 山田隆   |
| 9  | 4040     | SHADOW      | BRN-40  | 9     | 1.00 | 9     | 1.500  | 9     | 1.00 | 9     | 1.00 | 9     | 1.00 | 9     | 2.00  | 7.500  | 梅本寛   |



# 〈たか〉提訴、その後の推移

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

昨年の本誌12月号で、NORCが被告席に据えられた訴状の要旨をお伝えしましたが、その後ご報告が途切れてしまい、申し訳ありません。今回、一新されたオフショア誌の編集サイドから、裁判の進行具合を毎月必ずノテイスするように、改めて命じられましたので、現在（5月20日）までの経過を、とりあえず大急ぎで、ご報告します。

ご存じのように、昨年10月1日に新聞テレビが、近日中に、遭難した〈たか〉のクルーの遺族が損害賠償を求める訴訟を起こすと、いっせいに報道しました。不穏な噂は前々から小耳にしていたのですが、現実と直面して、「やはり」と「まさか」が入り乱れる複雑な思いに駆られました。同月の6日に〈たか〉のクルー3人の遺族が、〈たか〉の所有者、レースの主催者（NORC）、および捜索にあたった国の三者に対して、2億3千万円余の損害賠償を請求する訴状を、東京地裁民事部へ提出。司法記者クラブで、提訴の趣旨をアピールする共同記者会見を行いました。ここにいたって、JGYR92は、まったく新しい局面に突入したわけです。しかし、関係者一同への衝撃は、さらに続きました。

訴状が提出された段階では、故高瀬恒夫クルーの遺族、高瀬良夫氏と同壽子氏以外の原告の方が判らなかつたのですが、ほどなく東京地裁民事部からNORC事務局へ転送されてきた訴状本文の中に、故武市俊氏の遺族の方を発見。関係者一同は、驚愕、口にする言葉も失ったのです。

故武市俊氏は、いうまでもなく著名なデザイナーとして、またプロフェッショナルな乗り手として、間違いなく一時代を築かれた方です。さらにNORCの組織においても長年に渡って安全委員会委員長や帆走委員会委員長を担われ、しかも一時期、これらの専門委員会を統括する理事としても、NORCの発展に貢献されていました。それだけに関係者は、まず絶句、続いて混乱、そして、騒然という経過を辿りました。

とはいえ、NORCは絶句、混乱、騒然とし続けているわけには行かず、同月20日の総務委員会および同月27日の緊急理事会で、提訴は、全面的に受けて立つことを決定。同月下旬に、麻生利勝弁護士、田中保彦弁護士、山本隆弁護士による弁護団を結成。11月16日にNORC側関係者と弁護団の初会議を開きました。NORC側は、当面、当時の大儀見薫副会長、清水栄太郎専務理事、尾島裕太郎JGYR92レース委員長の3人に、雑用係として服部が

加わる体制で、対処することになりました。

同月17日に、NORCは訴訟代理人（弁護団）に依頼した「答弁書」（法廷用語のひとつで、この場合、原告の請求は認めないという返事。本文は数行で終わる書面）を、東京地裁民事部に提出、裁判はスタートしました。

話が前後しますが、NORCが賠償請求されるのは初めての経験で、最初に心配したのは、判決までに要する期間と経費でした。弁護士の方にまずお尋ねしたのも、この2点です。頂戴したご返事は、被告の国は妥協などしないで徹底して争うに違はなく、地裁でも1年では片付かない。数年は掛かる。高裁、最高裁と重ねると10年の覚悟が必要。経費の中の弁護士費用は、損害賠償請求事件の金額に相応した日弁連の基準でいうと、着手金が889万円、成功報酬が同額になる、ということでした。期間も経費も気の遠くなるような話で、でも避けて通れるわけがなく、覚悟を決めた第一歩を踏み出したのです。

第1回の裁判は、12月2日、東京地裁民事627号法廷で開かれ、傍聴に尾島氏と服部、他1人が出向きました。もっとも第1回は、担当する裁判官と原告被告それぞれの訴訟代理人の挨拶のようなもので、実務は、原告側からの訴状や、被告三者からの答弁書を確認するだけで終わった、いわばスタートの儀式でした。

同月6日に、弁護団との第2回の会議を開き、今回の裁判から始まる原告の請求原因に対する認否の検討を行いました。認否とは、事実関係や相手の主張を「認める」か、認めるわけには行かないから「否認」するか「争う」か、それとも関係がないから「知らない」か、大きく分けてこの3通りの分類があると弁護団から教わり、訴状の一言一句を丁寧にチェックしました。続いて今年の1月21日に、弁護団との会議第3回を開き、前回の会議で固めた認否のアウトラインに従い、弁護団が起草した「準備書面(1)」(これも法廷用語で、主張の要旨をまとめた書面。裁判の進行に沿って逐次原告被告双方が裁判官と相手側に渡す)の確認作業に入りました。

NORCが訴えられたところは、すでにお伝えしたように、主に、「横須賀海上保安部のレース中止要請を全く告知せず事故を拡大させた責任」とEPIRBを巡る「たか号の乗員がイーバブを作動させることができなかった原因は、被告協会の不正確で誤解を生む説明書及び説明にあった。被告協会はイーバブに関する明解な指示を与えなかったために乗員がイー

バブのスイッチを入れても作動せず、本件事故を発生させた」の2点です。したがって認否は、この2点を重要なポイントとして捉え、徹底して「争う」ことを決めました。弁護団からは、証拠になる各種資料の収集、および必要に応じたレポートの作成を求められました。

またこの会議で、NORC側は「主催者の責任と同時に、オーナー側が質されている責任も認めるわけには行かない。原告主張のオーナー責任がまかり通れば、今後オーナーは怖くてオーナーなどやっていられない。オーナーがいなくなれば、NORCの組織も崩壊する」と、弁護団に伝えました。

第2回の裁判は、2月3日、前回と同様、東京地裁民事627号法廷で開かれ、尾島氏と服部が傍聴しました。今回が実質的な始まりに近く、被告の三者が、それぞれの認否を行った「準備書面(1)」を提出しました。なかでも被告国の「準備書面(1)」は、22頁に及ぶ詳細なもので、もしかしたら国の威力を誇示するパフォーマンスかも知れませんが、とにかく国を訴えるのは容易ではないことを、十分に知らしめていました。また被告サンスイ(〈たか〉の所有者だった故水川秀三氏の遺族)の「準備書面(1)」には、「なお、亡武市氏は、太平洋の単独航海の経験を有する著名なヨットマンであり、かつヨット等の設計者でもある。亡水川が、同氏の経験と力量に対して、絶大なる信頼を寄せていたことも、想像に難くない。唯一の生存者である佐野氏も同氏のことをヨットの神様と、その手記の中で称している」などという、はなはだしく意味深長なコメントもあって、思わず緊張しました。この先、故武市俊氏の影響力が如何に大きかったか、それを述べる証人もおそらく現れるはずで、前途の厳しさにぞくぞくとした次第です。(以下次号)

## お詫びと訂正

前号の「海難審判判決傍聴記」に誤植と誤記が残りました。タイトルの「判決される」は「**裁決**下る」に、本文1段2行目の「司法での裁決」は「**司法**での**判決**」に、2段目の小見出し「判定後の記者会見」は「**裁決**後の**記者会見**」に、2段目終わりから14行目の「JCYR」は「JGYR」に、それぞれ訂正します。弁解ですが、ライターも校正者も馴染みがないにもかかわらず、専門用語を適当に解釈してしまった結果です。今後は十分に気をつけます。ごめんなさい。



# 「オフショア220号掲載座談会批判に対する説明」

座談会出席者 尾島裕太郎

以前、座談会の録音テープを逐次速記した文を見て、しゃべり言葉の酷さ、そのほとんどが文になっていない有り様に、驚いたことがあります。その場の雰囲気、おしゃべりする方の個性、共通の話題としての主語の省略、それに代わる代名詞の頻発などが、発言を支配していて、でもこれらは、場に居合わせない第三者にまったく伝わらないからだと思います。とくにジェスチャーの得意な方が「あれはこうなるから、次のところでこのようになって、そこに行くか行かないか、多分こちらになるはずで、やはり結論はそれしかない」など、同席した方々には通用したとしても、そのままの文で第三者には何も伝わりません。

今回の座談会の出席者は、JGYR92の事故発生後、安全対策のための討議を、いまま継続しているメンバーです。ですから記事の中に出てくる言葉の定義は、お互いにいちいち断らなくても、共通の認識が得られていました。しかし紙面に載った言葉以外の、その場でしか見られない要素が、読者の方々に理解されるわけがなく、配慮が行き届かなかったことを、深くお詫びいたします。

改めて、NORCの会員すべての方が、常に言葉の定義を隔たりなく行き交わせ、それぞれのヨットに関する文化を持ち、考え、行動することの重要性を痛感した次第です。

以下、児玉登氏（編集部注：関東支部正会員068937）のご批判を頂戴した部分を、説明させていただきます。

☆「船主とかオーナーとかの言葉を漫然と使っておられるし、責任についても法律上の責任と一般常識の責任とを混同しておられます」といわれますが、船主とオーナーの呼称は日本語と英語の違いだけで、使い分けに他意はありません。ヨット乗り同士の会話では通常ほとんどオーナーと表現していますが、ご承知のように、最近、審判や裁判に関わり、必然的にカタカナではない漢字の呼称が飛び出し、混用しているだけに過ぎません。

責任については、座談会出席者全員が法律上も一般常識も同じ線上に並ぶという見解を持っています。少なくとも、常識として問題はないが法には抵触するとか、非常識だが法的には問題ないなどの論理は考えていません。

この部分はきわめて重要であって、オーナー各位の十分な理解を頂き、法や経験則を含めたルールを踏まえることによって、運航上の安全も、さらにオーナーとクルーの信頼関係も揺るぐことなく確立され、ヨットを楽しめると、お考え頂きたいと思います。

☆「海難審判や民事訴訟などでは、法律上の船主責任などが論議されます。これに対して、

NORC内部で論議されねばならないのは、ヨットの管理運航の実際の責任者であるオーナー責任の問題であるはずですが」も前述と同じく、ヨットのオーナーといえども、一般の本船と等しく、港を離れたからには、様々な法に基づく責任を全うして無事に港に戻らなくてはならないのは、いうまでもありません。

☆「海難審判や民事訴訟での主催者責任——とは別に組織内部として、レースを行うにあたってなすべき責任を完全に果たしていたかどうか」、に関しては、海難審判は裁判が下りましたが、民事の方は始まったばかりに過ぎず、「謙虚に反省すべき」とのご指摘は、裁判の進行に連れて、明らかにされるとお考え頂ければと思います。

☆「オーナー教育とはどのような——法規制の強化を望むがごとき発言は、大変な間違い」は、若干の誤解をお持ちかと思われます。座談会で発言された要旨を繰り返すことになりましたが、かつての時代、艇を入手するには、まずデザイナーを訪問、自分の生き様を含めたヨットに対する自己の趣向を伝え、デザイナーは数多くの思考錯誤を経て、クライアントの希望に沿う型を具象化し、設計を完了させます。次にクライアントは造船所の職人を相手に、ほとんど同様なプロセスを繰り返して、ようやく艇のオーナーになれるのです。この数カ月、ときには1年を越える期間、オーナーはプロフェSSIONALの人々と会話を交わし、結果的ですが専門知識と貴重な経験則が学べたのでした。しかし現代は、格別なワンオフでもない限り、艇の購入を決心したオーナーは、カタログを集め検討、艇の候補を選び、セールスマンを呼び条件を提示させ、係留場所を相談、そして合意後、代金を払えばいいのであって、まったく自動車を購入する場合と変わらなくなりました。極端にいえば、今は思い立ったら一日でオーナーになれる時代です。しかし広大な外洋に臨むために必須な、他に甘えない強固な自己責任の確立は、一日では得られません。かつては設計の段階でまた造船の段階で、最低限にしろオーナーは海のことを知り得ましたが、そのチャンスさえ今は失われているのです。「オーナー教育とは」が包括するところは、これらの周辺の状況であって、NORCとしても、委員会を設置し討議を重ねています。

☆「まして法規制の強化」は、座談会のどの箇所なのか探しましたが、心当たりが見付かりません。お知らせ願えば、再度、ご説明したいと思います。

☆「法律とヨットレースのルールと実態とのミスマッチ」とは何か、理解に苦しむと述べ

ておられますが、この点は座談会出席者の事前の了解事項が優先していて、説明が不足していたと反省しています。法律とレースルールのミスマッチは、NORCが要求する備品と国内法規が要求する備品が異なる点です。法律と実態のミスマッチは、検定の備品と実際に扱い易い備品の差、また海外の環境に比べ大きな隔りがある電波法の拘束などを意味しています。

☆その他児玉氏の論調は、NORCのレース中心の現状を批判、「全般的にレース活動オンリーの議論に終始しております」と結論されておられますが、NORCは、様々なレース活動を通して、外洋ヨットの運航上のノウハウを蓄積し、レースに参加しない会員の方々にもそれらの情報を還元しています。たとえばORCからの安全対策の新しいバージョンの解説、安全フェスティバルの開催、各種講習会の開催などです。しかしながら、これらの活動とヨットレースのボリュームとの配分比は、今後の課題として、再考して行きたいと思っています。

☆「ある程度の数の艇やオーナーに相応しいレースを設定しなければなりません」は、まさにご提言の通りです。しかし児玉氏が続けていわれる「ある程度厳重な参加基準を設けるべき」は、IYRUが定義するヨットレースの、参加する艇と、オーナー、クルー、レース委員会、プロテスト委員会などが、共同で運営という中の、乗り手側だけを拘束し、選別してしまう新たな困難を生じます。だいたい、あのオーナーは、通常のセーリング感覚は並だが、大時化の最中での艇の管理能力は抜群などと、主催者側に判るわけがなく、かりに判ったとしても、それを如何にランク付けるのが公平なのか、処理の難しさはさらに進みます。といったこの課題の放置もまた問題であって、今後とも意見をお寄せ頂ければ幸いです。

☆終わり近くで「艇や会員の大部分がレースに参加していないのが実態なのですから、その実態から論議を始めなくてはなりません。何故レースに参加しないのにNORCに入っているのかを考えてみるのが先ではないでしょうか」とご叱責を頂戴していますが、類似の形で、会員がNORCから受けるメリットは何かという論議に、最近よくぶつかります。たしかにカード会社や航空会社がいうようなメリット、とはいってもこれは、ユーザーがすでに支払った中からの少々の還元過ぎませんが、とにかくこの形のメリットはNORCにはありません。NORCの会員が得るものは、ナショナルオーソリティーのNORCを通し、ORCや



と、オーナーやクルーの権利と義務が明確になるという、概念的に近いものしかありません。しかしここで示される基幹の原則は非常に大事なセオリーで、会員各位の再度のご確認をお願いしたいと思います。JGYR92訴訟の原告と被告の津は、このORCやIYRUルールの基幹を認めるか認めないかに他なりません。

以上私見で、しかも抱かれた疑問すべてに、ご理解頂けるようなご説明ができたか不安に駆られますが、ただいま現在、考えられる範囲でせい一杯、お答えしました。

われわれ一同は、現在も、外洋ヨットの安

全に関して討議を続行、最善の選択肢を模索しています。今後もわれわれの活動を支えるパワーの一部として、この度のようなご鞭撻とご支援を賜りますよう、お願いします。

以上

一会員の方から、下記のような投稿を頂戴しました。オフショア誌は、従来から会員各位の生の声を求めてきましたが、なかなか思惑通りには運ばませんでした。しかし今回、オフショア企画のJGYR92事故に関する座談会に対してご意見を頂き、さらにそれに対するご意見を頂いたのです。

「たか」訴訟以後、多くのオーナーの方々から、NORCの主催者責任はさておき、原告のこのような形のオーナー責任が認められたら、もうヨットなど乗ってられないという、きわめて率直なお話を伺っています。今回続いてご意見を頂戴した自体も、その一線上に並ぶ、会員各位の大きな関心の表れと思っています。今後も、NORCへのご批判はもちろん、関連の様々な分野へご意見をお寄せ頂き、論議を深めたいと思います。ぜひご協力下さい。

オフショア編集部

投稿

## 「格好だけの外洋ヨット」とは？

### 会員からの意見

いつも私達の活動を支えてくださりましてありがとうございます。少々遅くなりましたが、オフショア第233号（1994年3・4月号）「事故の向こうに見えてくるもの」に関する投稿記事を読み、この投稿者か何を言いたいのかよく解らないため、質問、おたずねさせていただきます。

1. 「責任」の問題を法律上と一般常識上に分けて話を進めると言っておられますが、それによりどの部分がどう変わってくるのか、文中からは全然解りません。私は基本的に法律上も一般常識上も同じで良いと思います。

2. 「シビア外洋レースへの出場艇が減少した

—、私も全く同感です。しかしNORCの運営にあたる立場としては、この中のシビア外洋レースとNORCの運営とはまるで別の次元の話ではないでしょうか。艇の維持管理、何を装備しどんな活動をするのか、クルーの教育、レースに出る出ない、NORCに入会するしないは、すべてはオーナーの責任の元に行われることであり、NORCに入会しているからという問題ではないと考えます。さらに「オーナーや艇が駄目になったで済む問題ではありません」と言っておられますが、ではどうしたいのか読み取れません。

3. 「格好だけの外洋ヨット」とは何を指してい

るのでしょうか。

装備が格好だけ、オーナーやクルーの着ているものが格好だけ、艇が外洋で嵐に耐えるだけのポテンシャルを持っていないなど、色々な解釈ができます。どれも具体的な説明が無いため、私にはこの記事は事故の後に新聞やテレビで報じられる〇〇の責任追及といった内容にしか感じられませんでした。

〒463 名古屋市守山区森孝東1-512 四軒家住宅907

法月 雅雄（東海支部正会員）No.T078040

## 東京・夢の島マリーナで開催された、 関東支部安全講習会

関東支部安全委員長 前田泰明

今年もシーズンを前にして海事思想普及と航行安全を目的に、去る4月24日180名の参加のもと東京都夢の島マリーナにおいて、古川関東支部長、土井東京ヨットクラブ副会長の挨拶で安全講習会が開催されました。

例年、油壺方面で開催されていましたが、今回は素晴らしい施設を持ち艇数も増えてますます充実著しい東京ヨットクラブ（夢の島マリーナ）が会場となりました。これは、NORC関東支部のフリートとして東京中央フリートが設立されたのを機に、安全委員会と協力し、ぜひ開催したいと申し入れたところ快諾を得て実現したものです。

開催に先立ち内容について協議を重ね、素晴らしいアイデアがいろいろ提案されましたが、限られた時間内での講習のためすべてというわけにはいきませんでした。

今回は先に報告された平成5年度第三管区海上保安部管内で発生した海難の状況から、一位はプレジャーボートで全体の53%、その原因は気象海象の急変に対応出来ず、読みの甘さを指摘されたのを受け、講習では特に気象と例年時間不足で出来なかったダミー人形を使つての救命実習を中心に、東京海上保安部、三洋商事、興亜加工、東洋ゴム、各社の協力を得て行われました。

気象コンサルタント社の馬場講師からは、狩猟農耕民族の時代の人々も気象情報をうまく生かして生活していたのであり、現在の我々も事前に情報を十分に収集し生かすことが大切であるという基本的なことや、温度差が低気圧を生み、それが北よりに進めば発達し、低気圧の後ろに寒気があれば前線通過後に強風をもたらす、発表される風、波の予報は平均値であり、実際の最大風速は1.5倍、ブローで2倍、波高も1.3倍から1.9倍の大波が来る確率という講義は大変有意義でした。

東京海上保安部の平野航行安全課長、小松専門官によるビデオを使つた保安庁の活動の紹介、海難事故の事例の紹介とその防止、マナー等の講義、自らもヨットマンの長沢ドクターの指導で参加者全員による人工呼吸の実習、池内通信委員長の衛星対応のイーバブ、無線通信の必要性、免許取得についての説明があり、屋外に移動してからは巡視艇上での舳舻銃発射曳航法の説明、ライフラフト展開、フレアー等安全備品の扱い方の実習を行いました。

今年もいよいよレースにクルージングに海本番を迎え、なお一層海難防止に気を配ってシーズンを迎えたいと思いますが、急に降りだした雨の中最後まで受講して下さった参加者の皆さま、貴重な一日ご苦労さまでした。





新理事  
の  
横顔

国際小委員会担当理事

## 戸田邦司氏に聞く



戸田邦司氏は先頃、運輸省海上技術安全局局長を退任、現在は、造船業基盤整備事業協会の理事長を務められている。

長年にわたり、運輸省において造船関係を主体に幅広い行政経験をもたれ、ご自分でもヨットに関する豊富な知識と経験をお持ちのことから、このたびNORCとしても、理事として国際小委員会を担当していただくことになった。

戸田氏は、横浜国立大工学部に入学すると同時にヨット部に籍を置き、造船工学を勉強するかたわらスナイプ乗りとして活躍。昭和34年、大学を卒業すると運輸省へ入省した。

仕事のかたわら、氏は〈しおかぜ〉(岡本造船建造28ft)に乗り、クルーザーレースを開始。〈しおかぜIII〉を皮切りにヨットの設計も行なうようになり、〈マウビティ〉、〈インデペンデンス〉、〈ミニコンテッサ〉などのデザインを持った。

ご自身は、建造の際に技術的な相談を受けた〈K・7〉に乗り込み、しばらくの間スキッパーとして活躍。その後、ノルウェーのオスロへ転勤になったときも、地元の1/2トナーに乗るなど積極的なヨットライフが展開され

たが、年々忙しくなっていく仕事のために、ここ10年ほどレースから遠のいていた。

今回の理事就任は、石原現名誉会長ならびに大儀見元副会長からの熱い要請に応えたものの。

「元々はクラブ活動的な規模からスタートしたNORCも、いまでは5000人の会員を擁する大組織に成長しました。いま、構造改革が叫ばれていますが、本部と支部が、それぞれどのような機能を果たしていくべきか、基本的な認識を整理しなければならないときに来ていると思います。その上で、安全や技術、規制問題などに関し、ヨットの環境をよくしていくための提言を積極的に行なっていくべきではありません。国内でしっかりした提言が行なわれなければ、ORCなど国際的な場所でのアピールもままなりません。他の公益法人、諸団体とも横の連絡を取り、おたがいの予算を有効的に活用しながら一つ一つの問題に対して協力し合っていくことも大切だと思います。」

就任してからまだ日が浅いものの、意欲あふれる抱負を語っていただいた。戸田新理事。ニックネーム「ボパイ」のようなパワフルな今後の活躍を期待しています。

〈取材／編集部〉

## 環太平洋ヨットレース1994レース状況報告

準備事務局 小林 昇 (内海支部)

### 1. エントリー

合計101艇

|             |               |
|-------------|---------------|
| ロスアンジェルスコース | 11艇(レース中は10艇) |
| ブリスベンコース    | 26艇(レース中は25艇) |
| ウラジオストックコース | 18艇           |
| 釜山コース       | 10艇           |
| 上海コース       | 37艇           |

### 2. レース状況

#### ●ロスアンジェルスコース

4月24日、カルフォルニアヨットクラブ運営によりマリナー・デルレイ沖を定刻に9隻がスタート。内1隻はその後リタイア。レートスタートにて2日後に2隻がスタート。現在10艇がフィニッシュを目指している。

トップの〈NORTH WEST SPIRIT〉はすでに、5/16現在160度E付近に達し、残り、1,553マイルに迫り、25日前のフィニッシュも有り得る状況。

#### ●ブリスベンコース

5月8日、ロイヤルクイーンズランドYC運営によりブリスベンを定刻26隻がスタート。内1隻

がその後リタイア、現在25艇がフィニッシュを目指している。トップの〈QUEENSLAND BOBSLED〉は赤道を超えており、残り2,204マイルで5月末のフィニッシュとなる。

\*アルゴス・ロールコール情報も順調に入電している。

#### 〈準備状況〉

4月中旬より内海支部が組織的に運営管理体制に入り、従来の準備状況をベースに山村彰レース委員長の指揮下にて活動中。現在は、未スタートコースの準備、レース中コースのウォッチ、フィニッシュ受け入れ体制の確立に励んでいる。

FAR-EASTERN SAILING FEDERATIONによる運営で、NORCより3名が5/19にスタート管理に出席。参加艇18隻は全てロシア艇となった。ロールコールはFESCO (FAR-EASTERN SHIPPING COMPANY) が担当、FAXにて結果が入電される。

#### ●釜山コース

玄海支部・韓国外洋帆走協会によるスタート運営。釜山レース実績をベースに入出国までお世話して頂いている。参加は10艇。



4月24日、5コースの先陣を切ってマリナー・デルレイ沖をスタートした、ロスアンジェルスコース  
(写真：矢部洋一／提供舵社)

#### ●上海コース

最大のフリート(37隻)であり、外洋ヨットに関する背景が皆無の地でのスタート運営は不確定要素も多く係留地から予定スタート海面まで30マイルの河口部の航行等困難が予想される。上海への航海の経験者でもある小林東海支部長始め、内海支部よりも5名が運営に当たる。

以上、既にレースに突入した状況の中で、併せて準備を平行作業中という異例の運営状況であります。



# 主催者保護保険、運用開始

総務委員長 児玉萬平

従前から導入を検討しておりましたレース主催者保護のための保険が保険会社との検討、協議の結果、次の様にまとまり本年4月1日より運用を開始いたしました。

この保険の発端はとりもなおさず「たか号」の訴訟問題であり、主催者の責任を問うて総額2億数千万円もの賠償金請求を受けたことによるものです。請求金額そのものも多額ですが、そのための対応としての弁護士団や対策委員会の編成その運営費に多額の支出が予想されましたが、当協会にその備えが無かったことから訴訟運営費として臨時会費を徴収しなければならない事態になり、会員のみならず多大なご負担をおかけする結果となりました。

一方、今後わが国でも欧米並に訴訟社会の到来が予想され、「たか号」訴訟の帰趨はともかく、こうした事態の再発に備えることが急務であるとの認識に立って主催者の責任を担保する保険の検討を進めて参りました。しかし、こうした保険は過去に前例がなく、また内容的にも不確定な要素が多いことから、その実現には相当な紆余曲折

がありました。最終的に実現の決め手になったのは「たか号」訴訟においてヨットレースの基本原則を終始主張し続けるNORCの基本スタンスが保険会社側に理解されたことです。いわば「たか号」訴訟を結審まで変わらずやり遂げることがこの保険成立の条件なのです。

日頃、会員の皆様もお感じのようにレースの主催や運営を担当するときの不安として「このレースで万が一のことが起きたら自分の責任になるのか、経済的にも時間的にも自分にその余力があるのか」などの思いがよぎる場面がおりになると思います。この保険の導入で、少なくともこうした不安に相当程度お応えし、レースの企画や運営を安心してご担当いただけるようになるかと思っています。いずれにせよNORCは本部でも支部でも全国どここのレースでも、こうした活動を支える会員を守っていくのだという姿勢をご理解いただけるようになると思いますし、こうした姿勢にご賛同いただける仲間が各地に多く生まれることを期待しています。

保険の内容は次の通りです。

保険名称：主催者保護保険

補償対象：NORCの本部、支部が主催または共催する全ヨットレース（グラムレースを含む国内レース）

補償内容：NORCのレース運営上の過失とされる事象によりレース参加者など第三者の身体・生命を害し、または財物を損壊したことにより、NORCが負担すべきとされる法律上の賠償損害に対して、損害賠償金及び訴訟費用を補償する。

対人賠償保険金額 1名 5000万円

1事故 5億円

対物賠償保険金額 1事故 5000万円

保険期間：1年間（94年4月1日開始）

契約条件：現在係争中の「たか号」裁判をNORC主張通り継続すること。

お問い合わせ：保険小委員会、NORC保険デスク

〈フリーダイヤル〉

0120-024-410

## 第35回鳥羽パールレースへのお誘い

NORC本部帆走委員会

前号でお知らせしたように下記のとおり本年度の鳥羽パールレースを実施します。ふるってご参加ください。

スタート日時：

Aコース 7月29日(金) 12:00

Bコース 7月29日(金) 12:20

タイムリミット：7月31日(日) 18:00

コース

Aコース 鳥羽⇒神津島(反時計)

⇒三崎港(180M)

Bコース 鳥羽⇒三崎港(150M)

参加資格：

〈Aコース〉

1) IORもしくはJORまたはIMSの有効なレーティングを所有している艇。

〈Bコース〉

1) 有効なNORCクルーザーレーティング(CR)を所有している艇

〈A、Bコース共通〉

1) NORC登録艇、または会友艇であり、艇長はNORCの会員であること。乗員は4人以上であること。また、1/2以上はNORCの会員であること。

2) ORC特別規定カテゴリーIII以上および

NORC-B以上の安全検査に合格している艇で、『鳥羽パールレース特別規定』としてライフラフトを搭載のこと。(船検定員の半数以上が乗れるもの)。

2)-2ただし、ORC特別規定カテゴリーIIIの10、61「船舶用無線送受信機」の項について、「通信手段 1)SSB、2)国際VHF、3)マリンVHF、4)アマチュア無線、5)船舶電話、のいずれかを搭載していること」とします。

\*陸上の携帯電話は使用できません。

〈クルーザーレーティングのHSCについて〉

1) 下記の艇種等でCRクラスに参加する場合は、CRルール3.8によりハンディキャップを与えます。

ELT935 (エリオット)、IMS950 (ツボイ)、IMS10.3 (ツボイ)、YR9.5IMS (YAMAHA)、NEWS IMS59.5 (N/M)

FST Class Challenge、

J92、SWING31、SWING34

〈ハイテク素材艇〉

2)詳細は艇長会議までに決定します。

3)IMSとCRの両方のレーティングを所有している艇は、Aコースで参加して下さい。

参加料：出艇料 1艇 6,000円

乗員参加料 会員1名 2,000円

非会員および会費未納者 6,000円

15歳未満 2,000円

参加申込：〆切7月1日(金)18:30

出艇申告：7月28日(木)10:00~14:30

(時間厳守)

於 鳥羽グランドホテル

提出書類：A、Bコース共通

出艇申告書(2部)、会員証のコピー

「鳥羽パール特別規定」申告書(連絡会議で配布)

NORC安全検査証コピー

艇長会議：7月28日(木)15:30~16:30

於 鳥羽グランドホテル(4F三つ島)

安全セミナー：7月28日(木)16:30~17:00

於 鳥羽グランドホテル(4F三つ島)

連絡会議：〈東京〉7月8日(金)18:30~

於 国労会館 8Fホール

〈東海〉7月13日(木)18:30

於 東海会館 華寿殿

\*必ずどちらかの連絡会および安全セミナーに出席のこと。

※詳細は本誌前号(オフショア224/5月号)10頁をご参照ください。



# 新会員証カード発行の背景

専務理事 児玉 萬平

オフショア5月号でご案内致しました新会員証(クレジットカード)の企画につきましては、会員の皆様から大変な反響をいただき、お問い合わせも数多くまいっております。セーラーズ保険も含めて、問い合わせ窓口の担当者も会員の皆様のご質問には極力わかりやすくお答えしたいと努力しておりますが、背景説明については今一言葉足らずになってしまっております。そこで、ここでは今回の新会員証の導入の背景について、本部の立場から何項目か説明をさせていただきます、ご回答の一端とさせていただきますと思います。

## 1. 会費の早期徴収が財政再建の鍵

協会活動の基盤となる年会費の徴収については毎年2月に会員の皆様に個々に振込をいただいております。しかし、期日までに振込みいただけるのは約半数の2,500人ほどに過ぎません。後の方々はレース参加の間際になって振込いただくか、7月に行っております2回目の督促で振込いただくかしております。それでも年度末までに入金いただけないで除名予定者リストに載ってしまう方が例年400名ほどおられます。何度も督促の通知を発行する費用もばかになりませんが、会費徴収の遅

れは財政運用上大変大きな障害で、健全な資金繰りを行なうためにも会費の早期徴収が必要とされております。そのため会員の皆様には今回の新カードでの自動引き落としに極力ご協力いただきたいと考えています。また今回は会員の手間を省き手数料を無料にすることはもちろん協会の徴収コストも極力ゼロに近くなる仕組みを導入しております。一方、関東支部の相当数の方は以前から自動引き落とし制度にご協力いただいておりますが、こちらは協会が引き落とし手数料を負担しております。従いまして、この方々にはお手間をおかけして誠に申し訳ありませんが新カードへの切り換えに改めてご協力をいただきたいと思います。

## 2. 会員証発行費の削減

現在会員証の発行には毎年一人あたり約500円がかかっており、事務局の発行作業の手間も相当なものがあります。新カードに移行いただくことのコストはカード会社の負担になります。

## 3. 年会費協会負担の仕組み

通常、団体契約のカードの募集の場合、個々には年会費が必要ですが一方で募集手数料が団体に

支払われます。今回はこれを申し込んでいただいた会員にそのまま還元し年会費と相殺いたします。手数料は協会に残りませんがこのカードに切り替えていただくだけでそれ以上のメリットが協会に生まれるからです。

## 4. なぜUC(ソニーカード)か

会員の利便性を考えれば、協会のコスト削減や事業企画に積極的に対応する条件を提示してくれるカード会社であれば数多くの会社とおつき合いする必要があります。しかし、今回は会員証に代わるカードですのでNORC会員NO.、艇名、フリートコード等の情報が券面に表示されている必要があります。こうした情報を管理するシステムを当協会のために用意いただきたいのか唯一UCであったということです。

## 5. 様々なサービス提供が可能になる

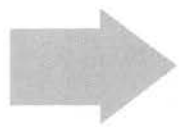
会員メリットを色々企画検討いたしました。その料金の徴収方法がいままでネックでした。こうした決済機能を持ったことで様々な企画が実現できます。前回ご案内したセーラーズ保険などもその一例です。今後の企画にご期待ください。

## NORCメンバーズカード通信vol.1



従来の会員証

新カード、出航



〔カード表面〕



〔カード裏面〕

## レースでは得られない<特典>をのせて、生まれ変わったカードです。

Offshore 5月号でご案内しましたが、今回よりシリーズで「NORCメンバーズカード」ならではの楽しい特典や加盟店などを紹介するコーナーを設けました。従来のNORC会員証と同じ役割を持つと同時に

に、充実したクレジットカード機能をあわせ持ち、協会員の皆様にメリットのあるご利用場面を増やしていきたいと思っております。会員の皆様からのご意見や加盟店のご紹介をお待ちしております。

### ●NORC特典は何

〈NORC年会費の自動引落し〉

NORCの年会費を、カード指定口座より毎年2月5日に自動引落としとなり、従来のようなご送金の手間が省けます。

〈お得なカード年会費〉

レギュラーカードは無料。

(ゴールドカードは6,180円)

一般のクレジットカードより割安です。

〈会員だけのセーラーズ保険〉

〆切は6月30日です。お早めに申込みください。

### ●お申込み先

社団法人日本外洋航海協会 TEL.03-3504-1911

### ●新しくNORCメンバーズカード加盟店がふえました。

〈シェルバック原宿店〉

115年の歴史を誇るヘリー・ハンセン。英国の伝統ヘンリー・ロイド。この2ブランドの専門ショップでNORCメンバーズカードがご利用いただけるほか、セールのご案内やヘリー・ハンセン等の新商品カタログ送付があります。

お問い合わせ先/TEL03(3408)2810

東京都渋谷区神宮前1-21-15 ナポレ原宿1F



シェルバック原宿店



# セーラース保険 募集内容の訂正

NORC保険デスク

NORCメンバーズカードが誕生し、特長あるサービスを利用することができるようになりました。

オフショア5月号で会員の皆さまへお知らせするとともに、UCカードとしてもプレス発表するなど、各方面からも注目されています。

セーラース保険は、メンバーズカードの特典としてカード会員だけが申し込みできる自動継続の傷害保険としてご案内し、申込受付中ですが、補償内容のご紹介に充足されない表示がありましたので、ここにお詫びをして訂正させていただきます。

セーラース保険で対象となる事故の範囲について、「NORCレース中（往復途上・宿泊旅行中を含む）」との表示を訂正し、「会員活動のセーリング中（往復途上・宿泊旅行中を含む）」となります。

## 〈訂正部分〉

誤：NORCレース中（往復途上・宿泊旅行中を含む）

正：会員活動のセーリング中（同上）

オフショア5月号誌上および募集用チラシでご案内した内容は、セーラース保険で対象とする事故の部分的な表示となってしまうしました。

会員活動として、練習中のセーリング時であっても補償される内容で、会員の皆さまにとって安心していただけるものです。

団体ヨット保険に引き続いて第2弾として、会員1人1人が会員自身の会員活動中の事故に対して安全帆走を考えていただくことを願って、セーラース保険が生まれました。

オーナーである特別会員の皆さまには、貴艇クルー全員に対してセーラース保険への加

入を義務付けるよう、ぜひともお願いします。

オーナーはオーナー責任としてヨット保険加入をもってその義務を果たすとともに、クルーに対しては、クルー自身の安全はクルー自身としても手当てすることを指導するべきと考えます。

クルーとして活動する正会員および準会員の皆さまには、どの艇に乗って会員活動をする場合でも、クルー自身の責任としてクルー自身の安全への見きわめとその対応を考えていただきたいのです。

従来は、セーリング単位での傷害保険としてクルー傷害保険をご案内していましたが、スポットの保険であったために、手続きが面倒だったり、というっかり忘れてしまうようなこともあったと思います。

今回のセーラース保険はそのような問題をすべて解消し、会員活動を続ける限りメンバーズカードが有効に機能する限り、自動的に更新される便利な申込方法を採用しています。申込み詳細は前号チラシをご覧ください。

|                      |         |        |         |
|----------------------|---------|--------|---------|
| 申込料<br>1会員<br>1,600円 | 死亡・後遺障害 | 最高     | 2,000万円 |
|                      | 入院      | 1日につき  | 4,000円  |
|                      | 通院      | 1日につき  | 1,500円  |
|                      | 対人賠償    | 1人につき  | 1億円限度   |
|                      |         | 1事故につき | 5億円限度   |
|                      | 対物賠償    | 1事故につき | 500万円   |
| 見舞金                  | 心臓マヒ等死亡 |        | 120万円   |

●募集期間／第1期：1994年6月1日から1994年6月30日まで

●保険期間／第1期：1994年7月15日から1995年3月31日まで

（第2期は1995年4月1日から1996年3月31日まで）

（1994年7月1日から1994年11月30日まで）

での到着分は第2期申込み扱い）

## 1. 傷害保険について

NORCメンバーズカード会員が会員活動によるセーリング中および往復途上に、急激で偶然な外来の事故により被った障害および傷害に起因する後遺障害、および死亡を対象として保険金を支払います。死亡保険金と後遺傷害保険金は事故日から180日以内、入院保険金は事故日から180日限度、通院保険金は事故日から180日以内で90日限度となります。（注）入・通院保険金支払いは入院日数と実通院日数合計が4日以上の傷害に限られます。また、健康保険や他の保険からの給付・賠償金などに関係なく支払われます。

## 2. 賠償責任保険について

NORCメンバーズカード会員が会員活動によるセーリング中および往復途上に、他人に怪我をさせたり他人の物を壊したりすることによって、法律上の損害賠償責任を負った場合に保険金を支払います。

NORCメンバーズカード会員が艇の所有者である場合、レース中（風力を原動力とする）の賠償責任事故も補償できますが、NORCメンバーズカード会員が艇のクルーである場合は、その艇の所有者に対する賠償責任は補償されません。損害賠償金には、逸失利益・治療費・休業補償費・慰謝料・修理費・弁護士報酬・争訟費用等を含みます。

なお、示談に際しては事前に保険会社と十分ご相談ください。

## 3. 共済見舞金について

NORCメンバーズカード会員の会員活動によるセーリング中および往復途上に、発生した突然死、および日射病・熱射病による死亡が対象となり、原則として発症から24時間以内に死亡したものに対して、支払います。

お問合せはフリーダイヤル:0120-024410（オフショアヨット）  
NORC保険デスク

〒101 東京都千代田区神田錦町1-9 天理ビル 東南興産株式会社 東京営業所

## ●編集長より●

待ちに待った夏はもう目の前。ジャパンカップが終ったのもつかの間、関東水域では鳥羽レースや裕次郎レースなどの準備に余念がありません。各支部それぞれ夏のイベントを計画されていることと思います。どしどしレポートを本誌までお送りください。

（今月の表紙：油壺で出番を待つジャパンカップの精鋭たち。写真/添畑 薫）

## OFFSHORE

第225号 平成6年6月15日発行

毎月1回15日発行

昭和52年7月21日 第三郵便物認可

1部定価300円（郵送料別）

発行 社団法人 日本外洋航海協会

発行人 今岡又彦

編集人 市川和彦

東京都港区虎ノ門1-11-2（第2船舶振興ビル5階）

電話・東京03(3504)1911～3 〒105

郵便振替番号2-21787

印刷 株式会社気生堂印刷所



# 第20回サントピアヨットクラブ・オレンジカップレース ／第13オレンジフェスティバルレース

## 小型艇神話、完全復活！



第20回オレンジカップレース、第13回オレンジフェスティバル・レースが5月3日から淡路島・サントピアマリーナを舞台に約100艇の参加を得て開催した。このレースは、開催にあたり我々は、①参加艇にとって満足出来る質の高いレースにする。②参加者に存分に楽しんでいただくとともに我々クラブ員も大いに楽しむことをコンセプトとしている。

3日間のレースは、当初、強風波浪注意報が発令され不安があったが、レース参加艇の熱意とスタッフの誠意によって、変化に富んだ絶好のレース日和となった。レース運営上もっとも気がかりだった点は、マークブイと本部艇の走錯で、レース海域は潮流が速く、底質もヘドロ状でアンカーの利きが悪く、これをどのように解決するか大きな課題だった。そのためレースまでの間に何度かの実験を行い、試行錯誤の結果、万全を期すことができた。

今回のレース運営には例年以上に多くのクラブ員に参加していただき、その成功への熱意と努力が良い結果を招いたものと、実行委員長として誠に感謝しております。この3日間、“我々もともに楽しもう”と、本部の中で80人ものスタッフが一堂に会して食事をし、飲み、交流を図った。早朝から夜遅くまで肉体的には疲れていたが、そ



れ以上に仲間との交流は楽しいものとなった。今回は特に、スタッフの食事の世話や、パーティーの運営などを担当する運営委員会を置いたが、彼等裏方の人達の苦労は大変なものだったと思う。

オレンジカップレース、フェスティバルレースを当ヨットクラブのメンバーによる、手づくりの伝統あるレースとして、より一層楽しく質の高いものにできればと願っています。

大会実行委員長／塚本洋一  
(内海支部)

### 第1レース(5月3日)

距離2マイル 風速5%  
スタート10:00

ほとんど風の振れはなく、潮流も小さく

影響は見られなかった。レース途中から少し風速が増し、全艇フィニッシュ。所要時間:1位艇/クラスI、1時間37分12秒。最終艇/クラスII、2時間28分15秒。

### 第2レース(5月3日)

距離2マイル 風速7%  
スタート14:10

スタート後急速に風速が増し、スタート3分後には平均12%、瞬間18%位まで上昇。1上までに3艇がディスマスト、その後マスト折損1艇、ブーム折損2艇、DNF12艇。なお、ブーム折損艇は2艇とも完走。あの程度の風でこれだけの損傷は少し考えさせられた。所要時間:1位艇/クラスI、1時間50分27秒。最終艇/クラスIII、4時間50分35秒。また、レース海面付近でモータークルーザー(35フィート位)が炎上・沈没するハプニングが発生。レース艇と運営艇が乗り組みの家族4名を救助。賞賛に値する。

### 第3レース(5月4日)

ショートオフショア(沼島回航約30マイル)  
スタート7:00

前日のトラブルで8艇がDNC、46艇出場。風向は安定しなかったが風速は落ちず最後まで吹く。所要時間:1位艇/クラスI、6時間57分36秒。最終艇/クラスII、8時間9分2秒。

### 第4レース(5月5日)

距離1.5マイル 風速6%  
スタート8:00

陸からの風でよくシフト。コースが短いので小型艇も健闘した。所要時間:1位艇/クラスI、1時間10分22秒。最終艇/クラスII、1時間44分57秒。

### 第5レース(5月5日)

距離1.2マイル 風速2%  
スタート11:00

スタート直前まで270度方向の風。140度の風でスタート。コース中ほどで北風の艇団と南風の艇団とに分かれる。結局270度方向7%位に安定。所要時間:1位/艇クラスI、1時間20分15秒。最終艇/クラスII、2時間0分55秒。

レース委員長 濱永 裕(内海支部)  
〈成績表は次号掲載〉



# taka-Q Cup

## IMSクラス ケン・リード率いる〈TRACER〉、貫録の優勝

●REPORT: 西脇豊／蒲谷和行 ●PHOTO: ミドルボート広報

ゴールデンウィークの土日祭日を利用し4日間のシリーズレースとして定着してきた「日本ミドルボート選手権」も今年で6回目。今回は、地元相模湾より45艇、東京湾より12艇、東海及び関西より7艇、合計64艇が参加し佐島沖を中心とした海域で4月29日より5月3日まで開催されました。

〈成績表は次号掲載〉

この時期としては珍しく荒天によってレースが中止されることなく天候に恵まれましたが、5～10ノットの軽風の下でなかなか風向が安定せず度々コース変更を余儀なくされました。またスタート直前に風が振れてどちらかのサイドが極端に有利になったり、潮の状態によってゼネラルコールが繰り返されるのが例年の常ですが、今年は艇長会議で「リコールは徹底的にとります!」と宣言した通り、第4レースでは22艇がDSQ、特にIMSクラスでは24艇中13艇がDSQとなりエスメラルダとシャラクが上位入賞を逃す結果となりました。

13艇が参加したIORクラスは、シルフィードが終始安定した走りで行って全レース1位をとり完勝。前年度優勝の再見は第4レースのDSQで3位に落ち、リップルが2位となりました。

24艇と参加数が激増、ミドルのなかで一番の激戦となったIMSクラスは、海外からの助っ人外人と新艇ラッシュが目立つなかで、トレーサーが巧みに風を拾い抜群の走りをみせ1-2-1-2で優勝。2位には後半2-1と追いあげたサモアが入り、太健闘のアフロディーテは惜しくも3位となりました。

前年度はIMSレーサーの参加で攪乱されたCRクラスは、本年度より本来のクラスの形に戻り7.5mでA・B両クラスに分割されました。Aクラスでは碧南フリートより遠征してきたテイクワンが昨年に続いて優勝、王座に返り咲いた。2位にメルルーサ、3位は後半惜しくも逆転されたラハイナが入りました。Bクラスでは未央が安定した走りをみせ優勝する同得点となった2・3位は、レーティングの小さいエルフィンが2位。は組が3位となりました。



シリーズが無事に終了した後のパーティーの席で、トレーサーに乗艇してIMSクラスで優勝したケン・リード選手に今回のレースに参加した印象を尋ねたところ、「とても素晴らしいレースだった。とてもハッピーである。でも一度も太陽の顔が半めなかったのが一番残念!」とのことでした。来年のゴールデンウィークは、太陽が燦々と輝く下20ノットオーバーの風のなかで、また皆様と激しくワクワクドキドキする「ミドル」の楽しいレースを共に走ることを祈念しております。

レース委員長 西脇豊

### 大クラブレースに成長

このシリーズが終る時、いつも思う事は自分達の手作りレースを楽しむ事を原点としてスタートしたクラブレースが大きく成長して本シリーズがある事に誇りを感じます。この為にはクラブ員全てが順次運営メンバーとして納会時に選出され事務局長を中心に各正・副委員をもって前回の反省点をふまえより良い次のシリーズの成功めざし行動を開始します。詳細に作られた一年間のタイムテーブルを処理しておりますが、各自の個性は十分尊重し決定すべき事項に大きく反映させております。

このようにプレーヤーであった者が会員運営サイドに廻り前年より良いレースをとの想いで一年がかりで作り上げた本シリーズが無事終わった時はレースで優勝した時よりも大きな満足感と充実感があります。来年も良いレースを作り皆様をお迎えしたいと思っております。最後に御支援御協力をいただいた皆様に厚くお礼を申し上げます。

大会会長 蒲谷和行



オースターリングの予感。



## ヨット・モーターボート総合保険

東京海上火災保険株式会社  
住友海上火災保険株式会社

お問合せ先：会員代理店またはNORC保険デスク（フリーダイヤル0120-024-410）





**SAILING JACKET SG-7354/¥32,000**

- カラー：(29) ネイビー×レッド (58) オレンジ×グリーン (65) レッド×ネイビー
- サイズ：M. L. XL. (29のみSサイズあり)
- 素材：ナイロン100% PVC



**POLARTEC BLOUSON SG-7390/¥14,800**

- カラー：(19) ブラック (15) グレー (25) ロイヤルブルー (65) レッド
- サイズ：M. L. XL.
- 素材：ポリエステル100%



**POLARTEC JACKET SG-7391/¥14,800**

- カラー：(19) ブラック (15) グレー (25) ロイヤルブルー (65) レッド
- サイズ：M. L. XL.
- 素材：ポリエステル100%



**SAILING TROUSERS SG-1354/¥22,000**

- カラー：(29) ネイビー×レッド (58) オレンジ×グリーン (65) レッド×ネイビー
- サイズ：M. L. XL. (29のみSサイズあり)
- 素材：ナイロン100% PVC



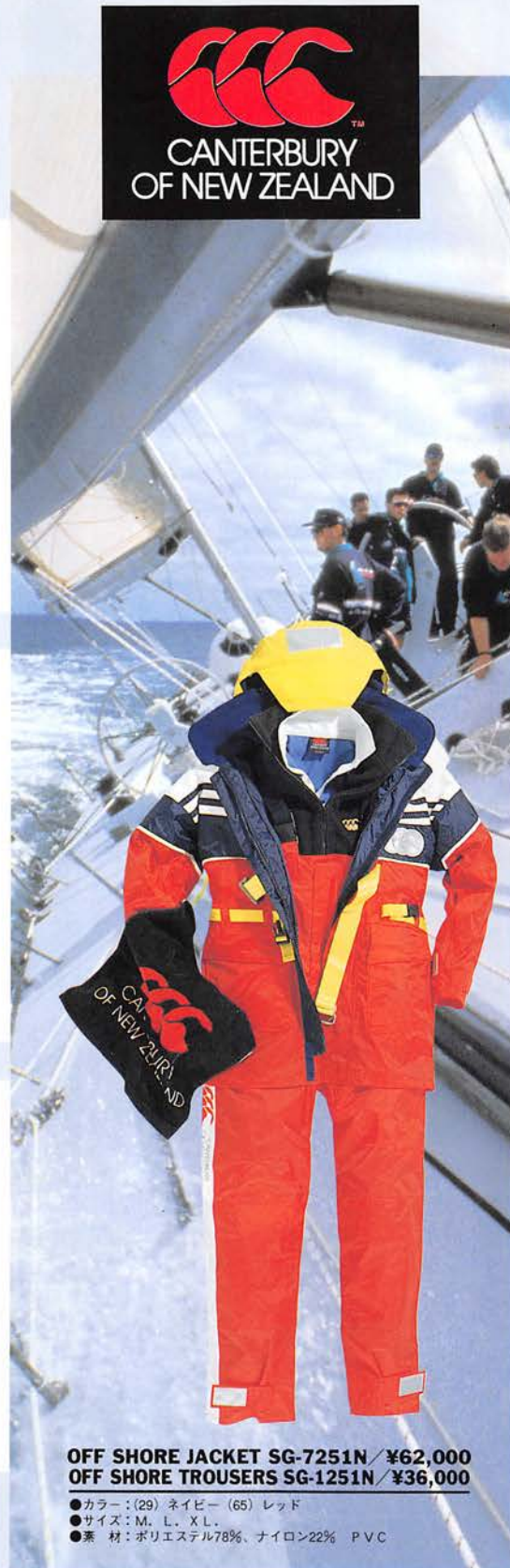
**POLARTEC PARKA SG-7392/¥14,800**

- カラー：(19) ブラック (15) グレー (25) ロイヤルブルー (65) レッド
- サイズ：M. L. XL.
- 素材：ナイロン100%



**POLARTEC PANTS SG-1390/¥14,800**

- カラー：(19) ブラック (15) グレー (25) ロイヤルブルー (65) レッド
- サイズ：M. L. XL.
- 素材：ポリエステル100%



**OFF SHORE JACKET SG-7251N/¥62,000  
OFF SHORE TROUSERS SG-1251N/¥36,000**

- カラー：(29) ネイビー (65) レッド
- サイズ：M. L. XL.
- 素材：ポリエステル78%、ナイロン22% PVC

# SAILING GEAR

## C O L L E C T I O N



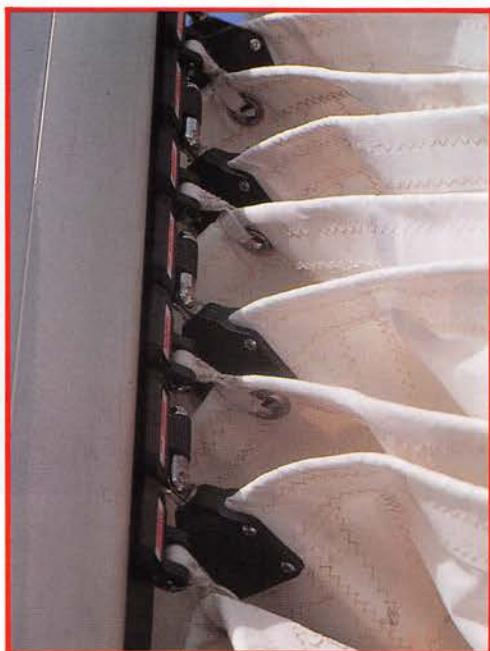
# HARKEN

## Batten Traveler Systems

### ハーケン/バットカーシステム

グループに固定したトラックとベアリング入りスライドカーにバットスライドのレセプタクルを組み合わせたハーケンバットカーシステムは、驚くほどにスムーズに軽く、しかも安全にセールのアップ、ダウン(素早くブームの上に折りたためる)が可能です。

SYSTEM A 48ftまで対応/SYSTEM B 60ftまで対応/SYSTEM C 80ftまで対応



#### ハーケン/バットカーシステム(A) セット価格例

|                                  |         |           |          |
|----------------------------------|---------|-----------|----------|
| S. Bバテンカー                        | W/NYLON | @25,000x4 | ¥100,000 |
| S. Bラフカー                         |         | @11,000x5 | ¥55,000  |
| S. Bヘッドボードカー                     |         | @58,000x1 | ¥58,000  |
| システムA用トラック205cm                  |         | @73,000x7 | ¥51,100  |
| マウントキット                          |         | @9,000x7  | ¥63,000  |
| エンドキット                           |         | @3,000x1  | ¥3,000   |
| TOTAL(消費税は含まず・パーツのみの価格例)¥330,100 |         |           |          |

●取り付けに関してはセール加工が必要です。

詳細はハーケンジャパンまたは、お近くのセールメーカーにお問い合わせください。

他に廉価のSAIL POWER SYSTEM製もお問い合わせください。

### JIB REEFING & FURLING FEATURES

ハーケンレーシングドラム仕様ハーケンジブリーフィング&フurlingシステムは、コックピットから簡単にセイルを縮められるシステムです。しかもスムーズな回転や強度を備えています。通常のリーフィングシステムではリーフィングごとにセイルが深くなり、過剰な性能に悪影響をおよぼしていますが、ハーケンシステムは、ヘッドステイ中心部がドラムとピンより速く回転しはじめドラムとピンが遅れて回転するため均一に巻け、フurlingしてもセイルが深くなる心配がありません。



#### 1994 ジブフurler価格表

| UNIT-0                           | 20-29ft (ヘッドステイ5mm)    | C MODEL  | ワイヤー込み   | RACE MODEL |
|----------------------------------|------------------------|----------|----------|------------|
| ピン〜ピン13.8mまで                     |                        | ¥180,000 | ¥190,000 | ¥200,000   |
| UNIT-1                           | 28-37ft (ヘッドステイ5-7mm)  | C MODEL  | ワイヤー込み   | RACE MODEL |
| ピン〜ピン14.2mまで                     |                        | ¥280,000 | ¥300,000 | ¥305,000   |
| UNIT-1.5                         | 33-38ft                | C MODEL  | ワイヤー込み   | RACE MODEL |
| 33-38ftでヘッドステイ8mm                |                        | ¥300,000 | ¥340,000 | ¥325,000   |
| ピン〜ピン14.2mまで(スタック標準装備)           |                        |          |          |            |
| UNIT-2                           | 36-46ft (ヘッドステイ8-10mm) | C MODEL  | ワイヤー込み   | RACE MODEL |
| ピン〜ピン18.4mまで                     |                        | ¥498,000 | ¥550,000 | ¥530,000   |
| UNIT-2.5                         | 36-46ft                | C MODEL  | ワイヤー込み   | RACE MODEL |
| 40-50ftでヘッドステイ22                 |                        | ¥180,000 | ¥190,000 | ¥200,000   |
| ピン〜ピン18.4mまで(ロッドアダプター標準装備)~17~22 |                        |          |          |            |

取り付け、加工工事費用等、消費税は別途。

# HARKEN

ハーケンジャパン株式会社 〒662 兵庫県西宮市西宮浜2-21-9 TEL. 0798-22-2520/FAX. 0798-33-2100

**OSPC**  
OSAKA BAY  
SAIL PRACTICE  
CLUB  
大阪湾ヨットクラブ・練習船・KAPASIS  
OSPCホームページもご覧ください。





# CORUM

*Maîtres Artisans d'Horlogerie*  
 SUISSE

*Admiral's Cup*

海とそのスポーツをこよなく愛する人に。勝利の象徴“アドミラルズ・カップ”。コルムから。

Ref.99 810 31 V52 (18K YG/SSガンブルスチール、クォーツ、カレンダー、プレスレット付) ¥710,000(税抜価格)

