

Offshore

1994
JULY

P

NO.226

ウィットブレッド (YAMAHA) 優勝

無線講習会・国家試験受験記

関東支部9310委員会

「吹き始めた新しい風」





優勝艇のみに与えられたテムス河凱旋帆走

第6回ウィットブレッド世界一周ヨットレース W60クラス「YAMAHA」優勝

レポート／豊崎 謙
写 真／添畑 薫

今回でウィットブレッド世界一周ヨットレースは6回を迎えたが、W60クラスの登場により今までのウィットブレッドとは様変わりした。W60はウィットブレッドのために開発されたクラスでその開発目標は同サイズ他クラス艇に比してより速く、安全に安価に、そしてコンペティティブなレースが展開できるようにというものだった。

優勝した〈YAMAHA〉をはじめ、今回、上位を占めたW60クラス艇を見ると、この初期の目的は十分に達成したと言えよう。マキシの〈ニュージールランド・エンデヴァー〉こそ総合所要時間120日03時間09分23秒と全フリート中の最短時間で走っているが、その次には〈YAMAHA〉が位置し、さらにマキシクラス3位の〈メリットカップ〉の前に〈イントラム・ジャスティシア〉、〈ガリシア〉、〈ウインストン〉と3艇のW60が入り込んでいる。また、W60上位4艇の所要時間は40時間以内にひしめき合っていることから、コンペティティブなレース展開という目的は十分に果たされたと言えよう。

〈YAMAHA〉艇長ロス・フィールドの語る勝因は、「どの艇が勝ってもおかしくない状況だったが、平均してみれば〈YAMAHA〉が他艇よりも全体で少し上回っていたのではないかな」という控えめなものだったが、〈YAMAHA〉に乗る唯一の日本人セーラー小松一憲選手の分析はもう少し細かい。

〈YAMAHA〉が前半、不調だったのはセールス開発が遅れていた事、ナビゲーションに正確さを欠いていたこと、W60と新しいクラスの性能を十分に引き出せなかったことなどが考えられるが、小松選手によると、これらの欠点が第3レグを終了し、オークランドでの1ヵ月あまりの整備・休養期間を境に改良されていったという。

まず、ナビゲーションに関しては、第4レグ以降、気象解析者のニック・ホワイトを乗艇させることによって適格な天候予測ができるようになった。彼はニュージールランド気象庁や空軍に勤務したこともあり、コンピュータにも造詣が深い。艇上では外部から送られてくる情報と自らの観天望気により局地的な天気図をつくり、それを艇長に渡し、艇長がその情報をもとにナビゲーションを行うという役割分担をおこなっていたという。

次にセールに関しては、レグを経るごとに徐々に良くなっていた。典型的な例としてスピン類の素材をポリエステルからダクロンに変えたことだという。南氷洋に代表されるような大波と強風を想定して、伸びの少ないポリエステルを採用したのだが、結果として破れることが多かった。小松選手の分析では、「南氷洋のように波のある海面ではかえって伸びる繊維のほうが波による衝撃を吸収しやすくなる」ということである。

また、第4レグに入ってから〈YAMAHA〉の走りがそれまで

上位を走っていた〈トキオ〉に非常に接近してきたという。それまではどうしても前へ出られず、艇速自体に問題があるのではとの観測もあったが、このレグから互角のスピードを持つようになっていた。これは、レグを重ねるごとに〈YAMAHA〉がW60クラスの走りに慣れてくるようになったからというのか小松選手の観測である。なるほど、第3レグまでトップを邁進していた〈トキオ〉の2位艇との時間差18時間強は、第1レグの赤道無風帯で稼いだ10時間強のアドバンテージによるところが大で、その後はそれほど時間差がつかなくなってきた。〈トキオ〉の当初の優位は、彼らが2ポートテストを行い、セールを開発をはじめとするW60の特徴をいち早くつかみ、そのスピード・ポテンシャルを引き出していたことに起因する。それがレグを経るにつれて、他艇もようやく〈トキオ〉と同様の走りができるようになったというわけだ。逆に言えば、〈トキオ〉の艇長クリス・ディクソンの戦略がズバリ当たったことになるのだが。

ここまでの経過に関して小松選手はこんな例を上げて説明していた。「高校野球のような一発勝負ではなく、プロ野球のペナントレースのように長期戦だからこそ、こういうやり方が許された。試行錯誤の結果が第4レグ以降いい形になってあらわれた」

■ うして第4レグ以降〈YAMAHA〉の走りが見違えるように
 ■ よくなり後半戦への見通しが明るくなってきた直後の第5レグで、それまでトップの〈トキオ〉がディスマストし、優勝戦線から離脱した。そして、それまで3位の〈YAMAHA〉が2位の〈イントラム〉を抜き、一挙にトップに踊り出たわけである。

このディスマストに関して〈YAMAHA〉の艇長ロス・フィールドは、「このレースは結局のところ、フィニッシュしなければ絶対に勝利を手にはできない。私自身も神経症になるくらいマストには気を使っていた。絶対にあってはならないディスマストを彼らはしてしまった。それ以外のなにものでもない」と語っている。

「フィニッシュしなければ 絶対に勝利することはできない」



こうして第6レグを固く走りきった〈ヤマハ〉がW60クラスで初の優勝という栄誉を獲得することになった。

〈YAMAHA〉のクルーたちは仲のいい家族のような雰囲気だった。その中にエイリアンのようにボツンと紛れ込んだ小松一憲選手。しかし、時間がたつに連れて小松選手も周囲になじむようになり、最後には選手全員の信頼を獲得するまでになった。また、〈トキオ〉の原健選手、女性艇〈ハイネケン〉の松永香選手の活躍も忘れてはならない。彼ら3人のウィットブレッド体験はこれから徐々に、彼らの口から伝わっていくだろう。そうして日本人独自のウィットブレッド初挑戦につながっていけばと思う。



〈YAMAHA〉クルー 小松一憲

スタートしたときは何やら冷たく感じたワイト島の白い崖が、フィニッシュするときは少しかすんで温かく迎えてくれるようだった。ついにやり遂げたという感覚が強く、「投げたらあかん」の言葉どおり我慢してやってきたからこそ、優勝というおまけがついてきたんだと思っている。最後のレグは指折り数えて、あと何日、あと何時間、もういくつ寝るとの心境だった。少し落ちついたら、ヨットでのんびりと一人旅でもやってみよう。



〈YAMAHA〉艇長 ロス・フィールド

今回はどの艇もよく走った。上位艇のなかでとくに何がというものはなかった。それぞれがある部分でアドバンテージを持っており、全艇どこか勝ってもおかしくないメンバーを揃えていた。ただ平均して見れば〈ヤマハ〉が他艇よりも若干、上回っていたと言えるのではないだろうか。次回もやるつもりだが、作戦は言えない。今回に比べれば前回はクルージングだったし、次回に比べれば今回はクルージングだったと思うようになるだろう。



〈YAMAHA〉シンジケート会長、
ヤマハ発動機株式会社会長 江口秀人

〈YAMAHA〉のフィニッシュを見て、昨年9月のスタートのとき、クルー全員、無事に帰ってきてくれ、と祈ったことを思い出した。今こうして彼らの元気な姿を見て、〈YAMAHA〉というヨットそのものが大きな生き物のように見え頼もしい。小松選手も言葉の壁を乗り越え唯一の日本人としてよくやってくれた。完璧主義者でこれまで周囲とうまくいかないなんてことも耳にしたことがあるが、これでひとまわり人間が大きくなったことだろう。

タカキューカップ'94 第6回 日本ミドルボート選手権 成績表

'94 JAPAN MIDDLE BOAT CHAMPIONSHIP 1994.04.29-1994.05.03

IOR クラス 総合成績 参加艇数:13艇

順位	SAIL.NO.	艇名	艇種	Rating (feet)	第1レース 順位 得点	第2レース 順位 得点	第3レース 順位 得点	第4レース 順位 得点	第5レース 順位 得点	総合得点	オーナー
1	3002	SYLPHIDES 3	FARR 3/4	24.58	1 13.25	1 13.25	1 13.25	1 13.25	1 13.25	53.000	蒲谷 和行
2	3306	RIPPLE 3	YOK 3ISR	23.21	3 11.00		4 10.00	5 9.00	3 11.00	41.000	碓 俊 弘
3	4379	SAIKEN	YOK 30R	23.23	2 12.00		2 12.00	DSQ 0.00	2 12.00	36.000	高橋伸博
4	3001	HALF TIME	YOK-35	25.9	4 10.00		5 9.00	3 11.00	11 3.00	33.000	朝 河 清
5	5172	U.L.A.LA	YAM 30R	23.38	6 8.00		6 8.00	8 6.00	4 10.00	32.000	松浦孝志

IMS クラス 総合成績 参加艇数:24艇

順位	SAIL.NO.	艇名	艇種	Rating (GPH)	第1レース 順位 得点	第2レース 順位 得点	第3レース 順位 得点	第4レース 順位 得点	第5レース 順位 得点	総合得点	オーナー
1	5203	TRACER	T34 IMS	611.0	1 24.25		2 23.00	1 24.25	2 23.00	94.500	三宅智久
2	3055	SAMOA	FARR 31	646.7	5 20.00		12 13.00	2 23.00	1 24.25	80.250	大 石 厳
3	3373	APHRODITE	FC CHAL	655.9	4 21.00		3 22.00	3 22.00	13 12.00	77.000	菅 野 道
4	5118	CENTURY FAST 2	TRIP36	632.1	11 14.00		7 18.00	5 20.00	5 20.00	72.000	蝦名久美
5	4821	ESMERALDA	TRIP36	625.8	2 23.00		1 24.25	DSQ 0.00	4 21.00	68.250	植 松 真

CR-Aクラス 総合成績 参加艇数:16艇

順位	SAIL.NO.	艇名	艇種	Rating (m)	第1レース 順位 得点	第2レース 順位 得点	第3レース 順位 得点	第4レース 順位 得点	第5レース 順位 得点	総合得点	オーナー
1	4512	TAKE I	SWING 34	8.25	1 16.25	5 12.00	1 16.25	2 15.00	6	59.500	武部芳宣
2	2466	MERLUZA	SWING 31	7.65	2 15.00	4 13.00	8 9.00	8	2 15.00	52.000	杉田泰一
3	3592	LAHAJNA V	SWING 31	7.65	3 14.00	1 16.25	2 15.00	11	11 6.00	51.250	佐藤文昭
4	4316	MANIJU	SWING 34	8.25	4 13.00	6 11.00	4 13.00	6	4 13.00	50.000	吉田比呂充
5	3749	STARBAORD JR.	YAM 31S	8.05	8	3 14.00	6 11.00	5 12.00	7 10.00	47.000	村越一夫

CR-Bクラス 総合成績 参加艇数:11艇

順位	SAIL.NO.	艇名	艇種	Rating (m)	第1レース 順位 得点	第2レース 順位 得点	第3レース 順位 得点	第4レース 順位 得点	第5レース 順位 得点	総合得点	オーナー
1	4469	MIO	X-312	7.00	2 10.00	3 9.00	1 11.25	1 11.25	5	41.500	荒木 紘一
2	4577	ELFIN	YAM 28S	6.65	6	1 11.25	2 10.00	3 9.00	4 8.00	38.250	松井久芳
3	3518	HAGUMI	YAM 26IIS	6.90	1 11.25	4	4 8.00	2 10.00	3 9.00	38.250	野口隆司
4	4280	SARA	YAM 30S2	7.10	5 7.00	5 7.00	3 9.00	5	1 11.25	34.250	渡辺俊一
5	4012	IF	X-312	7.05	RET	8 4.00	5 7.00	4 8.00	2 10.00	29.000	石 井 敦

'94 THE 20th 淡路島サントピアマリーナ

'94 THE 20th ORANGE CUP RACE成績表

(クラスI) 参加艇数15艇

順位	SAIL.NO.	艇名	艇種	オーナー	I	II	III	IV	V	合 計
1	5181	KONAKAI BABY	MUM-36	原 信 二	13.00	15.25	18.000	15.25	13.00	74.500
2	3553	SWING	J/V 45	鈴木重行	15.25	14.00	16.500	13.00	14.00	72.750
3	3215	DONKY IV	FARR 45	土井収二	14.00	13.00	15.000	14.00	15.25	71.250
4	2211	CARINO VIII	FARR 40	古川浩二	12.00	1.00	21.000	12.00	7.00	53.000
5	1725	SUMMER GIRL	FARR 40	馬場益弘	11.00	11.00	12.000	11.00	8.00	53.000
6	4647	KONAKAI	X-412	原 信 二	5.00	9.00	19.500	9.00	9.00	51.500

(クラスII) 参加艇数:17艇

順位	SAIL.NO.	艇名	艇種	オーナー	I	II	III	IV	V	合 計
1	5211	BIRD	FARR-31IM	上野 純 一	17.25	16.00	25.875	17.25	17.25	93.625
2	3999	EMI	YOKO 33R	宝 迫 皓 一	12.00	14.00	24.000	12.00	15.00	77.000
3	5010	VOYAGER V	JEAN-35	吉本 裕 二	15.00	12.00	18.000	16.00	16.00	77.000
4	2055	MARMALADE III	J-35	岡田 真 一	14.00	15.00	16.500	14.00	14.00	73.500
5	3989	TOKIWA	X-382	清水 隆 雄	13.00	17.25	19.500	15.00	6.00	70.750
6	3533	WIZARD VI	カレラ290	日 柳 政 俊	16.00	13.00	10.500	13.00	11.00	63.500

(クラスIII) 参加艇数:20艇

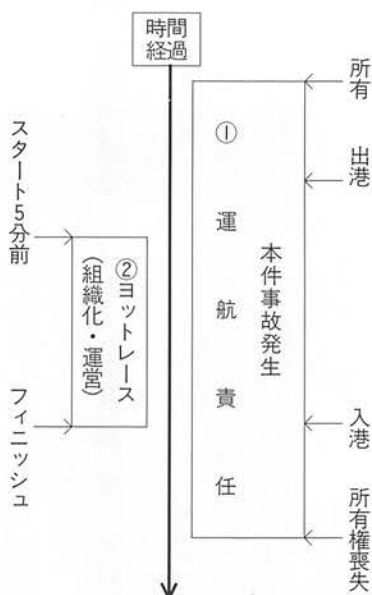
順位	SAIL.NO.	艇名	艇種	オーナー	I	II	III	IV	V	合 計
1	5026	PUFF MAGIC	J-29	巳 斐 健 一	20.25	20.25	28.500	20.25	20.25	109.500
2	3926	RYUSEI V	YOKO-30SR	古賀正行	17.00	19.00	15.000	12.00	18.00	81.000
3	5104	TINKERBELL	Y-26 IIS	中尾行延	19.00	1.00	24.000	17.00	17.00	78.000
4	3827	HANAE	YOKO-30R	佐川久司	16.00	16.00	16.500	16.00	11.00	75.500
5	5086	TOP OF THE MORNING	Y-31S LTD	高山智光	15.00	15.00	13.500	7.00	19.00	69.500
6	3455	IZUMO	Y-30 S II	伊藤耕磁	18.00	14.00	21.000	13.00	1.00	67.000

〈たか〉提訴、その後の推移

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

NORC側の認否をまとめた「準備書面(1)」は、簡にして要を得たのが過ぎたのか、原告側の代理人は苛立て、裁判のスムーズな進行のために、もっと具体的に言えと迫りました。裁判官からも、双方の争点をはっきりさせるのが必要だから双方はのために協力して欲しい、というアドバイスがあり、NORC側は次回で認否の補足を行うことになりました。なお、本日の若干の混乱を見た裁判官が、実際の審議に入る前に、お互いに納得できる争点を確立するための折衝を行おうと提案して、したがって次回は、普通に見られる、一段と高い位置に裁判官が3人並んで、その下段の両サイドに原告被告双方の代理人が向き合う形ではなく、大きな円卓を、裁判官と双方の代理人が囲むといった形式になるそうです。

同月22日、弁護団と第4回の会議を開き、「準備書面(1)」の認否を補足する「準備書面(2)」を作成しました。また弁護団から、艇の運航管理責任に関するNORCの主張をまとめた「準備書面(3)」のテキストを受取りました。続いて同月25日に5回目の弁護団との会議を開き、長時間の検討を続け、4訂版を重ねた「準備書面(3)」を、ようやく完成させました。「準備書面(3)」の概要は、冒頭で、レースが催される海上は人知の管理が及ぶわけがない場であることを述べ、レースの主催者はスポーツとしてのレースを公平に行うために様々な実務を担うが、レース参加各艇の運航に関する領域には、まったく関与できないと続けました。次に、世界に共通しているIYRRやORCの特別規定が明記する、「艇と乗組員の安全の確保は、オーナーまたはオーナー代理の避けられない責任」や「レースのスタートをするかしないか、またレースを継続するかしないかは、各ヨット独自の責任である」などはもちろん、NORC外洋レース規則、第一条「責任の所在」全文を引用掲載しました。さらに一般船舶に適用される海事関係の法令は、船舶であるヨットにも当然に適用されるとして、オーナーはヨットを所有したときからその所有権を喪失するまでの間、ヨットレースのあるなしに関わりなく、関係法令に基づく運航責任を負わなくてはならないと指摘、レースの参加艇は、スタートの5分前からフィニッシュまでの間に限り、関係法令にオーバーラップさせて、レース規則に従うに過ぎないと説明しました。以上は大事なところだけに、視覚にも訴えようと、イラスト化を試みたのが右記の図です。これなら海のことをおそらくよく知らない裁判官の方にも、納得して頂けるだろうと、若干ですが自画自賛しています。



イラストの後には、「本件の事故はレース中に発生したが、艇の運航に一切の関与ができないNORCには、責任が発生しない。また、ヨットレースが管理が不可能な海上を舞台にしたスポーツである限り、海上で遭遇するかも知れないリスクは、乗組員全員が事前に承知していると」結びました。

また、イーバブに関して、「オーナーは、船体、スパー、リギン、セールおよびすべての備品を確実に整備し、また安全備品が適正に維持格納され、それらの使用方法と置き場所を乗組員に熟知させておかねばならない」「NORC外洋規則、NORC安全規則およびその他の規定の制定、適用およびこれら諸規定に基づく検査の実施によって、オーナーの全面的責任は何ら軽減されるものではない」という基幹の規則を引用、NORCには責任が発生しないことを述べました。そして「準備書面(3)」は、「以上の主張をまとめると、①本件事故が船舶の運航責任の領域で発生したものである以上、レースの組織および運営面にのみ責任を持つ被告協会には、本件事故に関する責任はまったくない。②イーバブの使用説明に関しても被告協会には、何らの責任がない」と結論しました。

3月2日に、裁判官と訴訟代理人の円卓会議が開かれましたが、非公開かも知れないということで、傍聴には出掛けませんでした。同月7日に、弁護団と6回目の会議を開き、主に2日に行われた裁判官との円卓会議の報告を受けました。裁判官はイーバブの流通経路やイーバブに添付された取扱説明書の和訳の出所、また海難審判の経過などに関心を示しているとのことでした。

同月28日、明日に予定された海難審判判決に向けてのプレスリリースを作成。当日の判決には、大儀見氏、尾島氏、および服部が傍聴に出向き、判決終了後、共同記者会見に臨みました。判決の内容や記者会見の様子は、本誌前々月号に記載した通りです。

4月12日に、弁護団と第7回の会議を開き、次の「準備書面(4)」で、イーバブに関するNORCの見解をはっきりとまとめることにしました。弁護団からは様々な資料の収集を要望されましたが、ご承知のように、こちら方面の実務を担当されていた方々に不幸が続き、過去の事業関係を辿るだけでも苦労しました。でもなんとかレポートを作成、弁護団にお渡しました。

同月25日、山本弁護士、尾島氏、および服部が会合、「準備書面(4)」の最終稿検討しました。同月27日、東京地裁民事702号室で前回に続く裁判官と訴訟代理人の円卓会議が開催され、とくに非公開ではないということで、尾島氏と服部が傍聴に出掛けました。ここでも国側の代理人は10人近くが並び、また運輸省関係のお役人と思える団体(やはり10人前後)も現れ、改めて国の一面を知らされました。円卓会議は、裁判官が整理役を担い、原告被告双方の主張をうまく噛み合わせる場であって、通常の法廷とは一味違って、聴き応えがありました。裁判官が準備書面を手にして、「そちらは次回までに、これに対する反論を用意して下さい」とかの手際は鮮やかで、最後の方での裁判官の科白、「どうですか、争点はそろそろ合ってきましたか」などには、多少の皮肉も感じられ、なかなかのものでした。NORCとしては、すでに2通の「準備書面」で、訴状に対する認否を終え、大きな争点である艇の運航責任の所在と、イーバブの取扱に関する事項にも、それぞれの「準備書面」を作成、提出していて、当面は原告からの反論を待ち構えるだけで、この連休前後はやっと一息付けた次第です。

6月22日に3回目の円卓会議が開かれましたが、こちらに不手際があって傍聴できませんでした。代理人の報告によると原告と被告のサンスイから「準備書面」が提出されたが、双方ともNORCに信及していないとのことでした。次回の円卓会議は7月27日で、いましばらく一息の待機が続くそうです。

以上

国際色豊かに5コースから 次々とフィニッシュ

内海支部 小林 昇



写真提供/舵社

本年9月の関西国際空港開港を記念する事業として大阪府の企画によりNORC主催にて開催された本レースも6月20日最終艇到着にて無事終了した。環太平洋の5都市から時を違えてスタートさせ、大阪港南部の新空港沖にほぼ同時にフィニッシュさせるレース企画は画期的なもので、それだけに準備に当たっては各地のヨット組織や行政団体との折衝に、レース運営についても膨大な人員と時間と資金が費やされた。参加艇については、エントリー締切時には135隻を数えていたが直前の取り消しもあり、ロスコースを皮切りに上海コースのスタートまで、最終的には合計98艇が次々と各地のスタートラインをきった。参加艇の国籍は11カ国を数え、ユニークな国際レースとなった。また、大阪府は各スタート都市で天神祭、薪能やだんじり、お茶会等の日本文化紹介を展開し新空港の広報活動を行った。

●ロスアンゼルスコース 6200マイル

4月24日マリナデルレイ沖を9艇がスタート。2艇が1週間後にスタートした。1艇が数日後にリタイアしたが、各艇はハワイ諸島付近を経由し貿易風に乗って航海を

続け、トップ艇の〈NORTHWEST SPIRIT〉は所要32日16時間2分のコースレコードでフィニッシュ。日本艇〈KINEKINE 7〉は3着クラスB 2位となった。日本からの回航中に漂流し救助された〈酒吞童子〉がマスコミを賑わせたが、まずは無事生還を喜ぶべきであろう。

●ブリスベンコース 4000マイル

5月8日モートン湾内を26艇がスタート、日本からは3艇が参加。〈Q.BOBLED〉と〈WAKAYAMA M.C.〉が終始トップをせり合い最終的に後者が所要29日9時間24分でフィニッシュ。クラスCでは〈LUCKY LADY 5〉と〈WILD PERSEUS〉がクラス1・2位と日本艇が気を吐いた。

●ウラジオストックコース 2200マイル

5月22日ロシア艇のみ18艇でスタート、順調にレースは展開したが無線通信に応じない艇が多く、状況把握には苦労したコースとなった。〈REEF〉が8日23時間53分にフィニッシュし、その後1週間以内に全艇が到着した。

●釜山コース 600マイル

5月29日玄海支部主管にて釜山沖をスタート。直前に〈飛梅〉がリギントラブルでDNC、8艇のレースとなった。長崎西方海域の夜間に〈ALICE OF ADELAIDE〉が漁船に追突され瞬時に沈没の事故が発生、乗員2名は幸いにも無事であった。〈ELEPHANT〉が5日14時間7分にトップフィニッシュを果たした。

●上海コース 800マイル

5月30日長江河口部を34艇がスタート。中国艇の〈上海〉が、中日合同クルーで出場した。外洋ヨットの背景がない地でのスタートは泊地をはじめ、参加者には何かと困難を強いたが全艇無事に往復の航海を成し遂げたのは見事なシーマンシップであった。5日5時間17分で〈NEO COSMOS〉がトップフィニッシュ。釜山コースと共に天候には恵まれたが風は穏やかであったようだ。



淡輪フィニッシュ

フィニッシュ後入港の府立淡輪ヨットハーバーでは、落成なったクラブハウスなど完備した施設や桟橋で国際色豊かに地元との交流も繰り上げられた。

終わりに、与えられた字数では報告出来ない事項や問題点、さらには、お詫びや、感謝を述べる事が本当は沢山あります。ここでは表層の報告で終わる事の後ろめたさもありますが、お許しください。

最後に、このようなユニークなイベントを開催する機会を与えていただいた大阪府と関係者各位に厚く御礼を申し上げます。

「これが大島レースのいいところ」

第44回大島レース 1994年5月28日11:00スタート

レース委員長 田中 一美

9:30 本部艇葉山マリナー出港。名島沖のスタートエリアに向かう。エントリーは23艇あったが、前日の艇長会議の出艇申告は17艇と例年になく寂しい「花の大島レース」となった。出艇数が少ないため残念であるが伝統のクラス別スタートをやめ、全艇一斉スタートとすることを前日連絡した。

うねりは残るが前々日の初夏のあらしか嘘のような良い天気となった。初島に直角にスタートラインを設置するが、うねりのためアンカーが流れる。アンカーを打ち直し、「L」旗を掲げ参加艇を再確認する。北東の風7~8m/s絶好のコンディションで全艇フェアでスピンスタート。リップルIIIのみポートタックで南下。他の艇はスターボーで初島に向ける。スピンをイカ状態に掲げた艇や提灯になっている艇もいるがまずまずのスタート。11:20スタートラインを撤収してひとまず葉山マリナーに戻る。

12:00 小生が葉山FMでレースの歴史、概要、スタートの状況などを15分間しゃべる(葉山FMでのレース情報放送予定も艇長会議で連絡済み)。まだ北風は残っているが弱まっている。南に変わりそう。昼食を済ませて帰ってくると南西に変わっていた。しかも悪いことになりかなり弱い。長期戦の予感がした。

14:44 フジVから電話が入る。『初島の手前約2マイルで回りに13パイ見える。南東の風3~4m/s、フジVは3番手に着けている』

16:16 また、フジVから電話。『風が弱く潮も強いので初島を回れない。各艇苦労している。シルフィードIIIとしょうがく坊Sはかなり岸に近づいている』

16:37 三崎ヨット局の通信委員長の池内さんから電話連絡。『16:28雪風VI、16:37コンテッサXともに初島回航』

17:10 またまたフジVから電話。『ようやく初島を回ったが風向110°でほとんど風なし。回りにタートルV、シルフィードIII、伊東方面にはしょうがく坊S、青海波、後ろにコンテッサXが見える』

17:15 漁業気象を聞く。『観音崎風弱し、大島灯台東南東4m/s』

18:15 アズーラから『初島を回った。後ろにマウピティ、海援隊。ウィッシュIIIも回った』

20:25 雪風VIより。『川奈崎沖に団子状態で漂っている』

21:25 漁業気象。『観音崎風弱し、大島は南東の風2m/s』

23:34 最初のリタイア情報が入る。意外にもコンテッサXからであった。

24:06 ナポレオンからもリタイア情報。『全く風なし状態。初島と川奈崎との間に漂っているが前方に航海灯が見える』。レース委員は交代で仮眠を取った。

5:10アズーラからリタイアの報告。『元町

沖、回りには3パイ見えるがジブは降りている』

5:15 漁業気象。『大島西南西2m/s。その他の地点は風弱し』。葉山も北の風1~2m/s。

6:23雪風VIから電話。『2:15千波と門脇の間でリタイアを決めた。たった今江ノ島に着いた』

6:27 ウィッシュIIIからも連絡。『風早と門脇の間にいるが潮が2kno近くあり、全く進まない。残念だけどリタイアする』

7:30 あずさから電話。『3:15 川奈崎でリタイアを決めた。機走で三浦半島に向かっている』

7:55 フジVから電話。『竜王埼を回ったところでリタイアを決心。東の風そよそよ。前にタートルV、後ろに青海波が見える』

8:15 レース本部でNHKの日曜討論を見てたら石原さんが出ていた。これがコンテッサXがはやばやとリタイアしたワケだったのか。

8:36 グレートビーブルから風早埼沖でリタイアの報告。

8:40 葉山の海援隊からは連絡がないが機帆走でこちらに向かってくるのがレース本部の双眼鏡から見えた。

8:48 コンテッサXから電話『今油壺に着いた』

9:00 ミストラル元町沖でリタイア

9:21 三崎ヨット局からしょうがく坊Sが三崎を通過したとの連絡あり。葉山マリナーで待機していた本部艇のデルフィナIIIがあわててフィニッシュラインを設定に新宿湾口に向かう。実は続々リタイアの報告が入ってくるためと天気の良さで久し振りにデッキにセールを出して干していたところであった。

9:40 海援隊葉山マリナー着。乳ヶ崎北2マイルでリタイア。電話が不調であったとのこと。

10:37 タートルV三崎通過。

10:41 リップルIIIから報告『門脇沖でリタイアする』。続いてマウピティからも『風早灯台7マイル沖でリタイア』の報告。

12:07 青海波から『9:00の時点でリタイアした』

11:47/38 しょうがく坊Sがデインギーとキス釣りのボートの群れをぬうようにファーストフォーム。



12:17 フリュードリスVIから『10:00乳ヶ崎の西でリタイアした』。沖合いにシルフィードIIIのセールナンバーを双眼鏡で確認する。

12:36/36 シルフィードIIIフィニッシュ。裕次郎灯台の向こうにタートルVの赤いスピンの見えた。

12:51/31最終艇タートルVフィニッシュ。

13:00 横須賀海上保安部川本氏に無事終了した旨連絡。本部艇のアンカーを引き揚げた葉山マリナーに戻った。

15:00 結果をまとめてレース終了。今回は参加艇数が少なく結果をまとめるのが楽だったが、ロングレースの参加艇の減少が嘆かれるレースであった。たった3パイの完走艇の航跡図を見ると微風時の初島の回り方と回った後の大島への向け方で勝負が着いたようだ。即ち、完走艇はセオリー通り潮を避けて東側から岸に沿って初島を回り込み、伊豆半島沿いに川奈、門脇をなめて八幡野辺りから黒潮の分流を渡り野増から千波埼付近に突っついており、他艇が川奈崎沖辺りでもがいている時すでに竜王埼を回って北上していた。

おわりに、通信委員会の協力で三崎ヨット局と各艇とのVHFによる交信結果の連絡を受け、またレース本部はVHFを搭載していない艇から電話で連絡をもらったので、特に今回のようにリタイア艇の多いレースでは各艇の状況が把握でき非常に良かった。例年リタイア艇はなかなか連絡してこない。『これが大島レースのいいところ』

来年はデルフィナIIIも出るぞ!!

— 以 上 —

(レース運営:デルフィナ グループ)

第44回大島レース成績表

IORグループ (参加艇7 完走艇1)

SAIL#	艇名	艇種	初島回航	大島回航	到着時刻	RATING	修正時間	順位
3002	SYLPHIDES III	FARR 3/4	17:25	02:30	12:36/35	24.58	75704	1

IMSグループ (参加艇10 完走艇2)

SAIL#	艇名	艇種	初島回航	大島回航	到着時刻	G.P.H	修正時間	順位
1579	しょうがく坊 S	MUIR 41	16:41	02:15	11:47/38	567.8	88493	1
4737	TURTLE V	FLT 12	16:55	03:55	12:56/31	558.8	93391	2

女性誌の中吊りを見上げながらブツブツ…カナ中毒に。

〈NORC無線講習会/二級海特国家試験受験記〉



1)いやはや、簡単、やさしかった。完璧、合格間違いなし。2)たぶん、多分、大丈夫。1〜2問解らないのがあったが…。3)しかし、子供のころに80点は取れると思ったら60点だったりしたから、今回も合格点すれすれ、危ないかな。4)あんなに何度も見直したが、どこかで勘違いをしているかも知れないな。…上記4つのうち、正解と思われるのをマークシートに記入せよ。

ひさしぶりに教科書2冊分と問題集1冊分の記憶すべきものを、普段詰め込まない頭の中にバンバンに無理やり入れたものだから頭の中がぼぼと発熱状態。その上、和文の送受話テストがあるという。「コレガ、バカニデキナイ」。カタカナライシキシナガラカイトコトガイナシ、マシテヤ「ハジメマス、ホンブン、コドモノコ、レンゲノレ、カワセノカニダクテン、クギリテン、ハガキノハニダクテン、カワセノカ、ニッポンノニ（ところで、日本をニッポンを読むかニホンと読むかは和文通話表では結論がでているようでニッポンと読むらしい）。テガミノテニダクテン（テレビノテではないのです）、キッテノキ（キスノキではない）、ナゴヤノナ（であってナントカシテヨノナといっても、なんともならない。

ましてや、イロハノイ（となつかしくて、イロゴトノイとはならない）、ダンラク、…オワリ。そう言えば、あったな何十年か前、なつかしき新制小学1年生で初めて教わったのは、サイタ、サイタ、サクラガサイタ。コマイヌサン、ア。コマイヌサン、ウン。なつかしいなあ。ハタ、タコ、コマ、ハト、マメ、ヘイタイ ガ ナランデ キマス。アノ ハタ ラゴラン ナサイ。アレ ガ…。なにをやっているところかという、岐阜の犬山・明治村で買った尋常小学校讀本・巻一を練習に読んでいたところなのです（*注：けっして本人が習ったのではないよ）。こんなことを特別にしくても良くて、電車の中にはカナ文字が溢れている。何十年の付き合いの世間様への恥を捨てれば、とくにぶら下がっている女性誌の中吊りポスターを満員通勤電車内で読むのが良いかもしれない。それを片っ端からカナだけ読みあげる。心の中で読むよりは、本番試験では声を出して読むわけだから声を出してと…そこまでしなくても、覚えてたので嬉しくてカナ中毒になり、つい女性誌を見上げながらブツブツ言ってる自分の姿を発見してゾッとする体験をしても、めげずにやりましょう。なにしろメイジとか、ヤマトとか、

ミカサとかヘイワ、ラジオ、クラブ、ヒコウキ、マッチ（タレント名ではない）、と2分間で100文字の文章を、早くもなく遅くもなく「受信者が筆記できる程度の速度で」「語辞を区切り、かつ、明瞭に発音して」（*注：法規・運用15条、16条）、試験官を前にして一対一で出されたカタカナ文章を読み上げる試験がありますから、疑問も理屈も一時の恥も外聞も忘れましょう。もっとも試験官は血も涙もない人ではなく、和やかな雰囲気を出して受験生を上がらせない配慮を見せてくれます。

この時の自分のことはと言えば、前々から書き取り練習でクギリテンとダンラクが少々戸惑って怪しいかなと思っていたのだが、送話試験でやっぱり出ましたエート、ダンラク、モトエ、テイセイ、クギリテン。終わっての講評は、「2分少々はみ出したがまあ良いでしょう。訂正する時は少し文章の前にもどってテイセイとするのが良いでしょう。しかし、100点を上げましょう」。…ムムッ、ヨカッタ、ホッ。それにしてもこの試験に呼ばれるまでの間、廊下で待機中にひらがなの50音表で読取りをしていた人がけっこう何人もいたがトレーニングとしては意味がないと思うのだが彼等は何のためにやっていたのだろうか、今で

葉山マリーナヨットクラブ 安田勝彦

も気になっているのだが、2分間に100文字を送受信するのは、文章として読みながら受けるながら中身を理解しようとしても初心者としては無理で、チラッとでも文章が気にかかる間違えたり遅れたりしてあせってしまいますね。あくまでもクールに通信技術者として文字をあつかったほうが試験としては安全だと思います。それよりも、NORCの講習会で教わったカナの「ハ」と数字の「八」、「二」と「二」の書き分けでの癖付け方法に真剣に注意を払っていた方が良いと思います。ついでに…文章は縦書きです。電報文のように濁点・半濁点の後の一角アキはいりません。

アマチュア無線局を運用している方には何でもないことですが、三級海上特殊無線の取得後からこの二級をはじめると「和文送・受話」が物珍しくてつい長々と書いてしまいましたが、「法規」は教科書の厚さがあるて内容が多くなってはいても、三級海特と試験問題自体がそうそう変わるものでもなく、必要ポイントは同じですから思い出すものが一杯あり、一夜づけ勉強でも大丈夫の人はいられるでしょう。「無線工学」は私が受験した頃の二級とは違って三級はレーダーがあるので、暗記分量は多いですがそれほど訳もなく難しいことはありません。レーダーを持ってみた人なら関心が高いわけだから、もっと受験以外にも色々知りたいと思うでしょう…という個々の関心事のところでは少々物足りない感じなのですが、「工学」とはいても大学受験生のように覚えなくてはならないわけの解らない数式がいっぱいあるのではない。教科書を読むとそうか、そうかと思えて来て嬉しいもので、元ラジオ少年だった人ならもっと難しいことを理解したり計算したりしていたはずだし、小学校上級生の理科を大人の言葉で書かれているとか、中学生の物理ぐらいだったと受験が終わってゆとりのある今は思う。しかし、知らねばならない分量が多いので一夜づけは多分ちょっと無理でしょう。

5月18日のNORC講習会(5日間×3時間)をきっかけに勉強を始めたのだが、受験まで約2週間の夜にかかる仕事や付き合いは確かに少々犠牲にきてきたし、予習・復習で睡眠も少々不足した。私にとって少しラッキーだったのは息子の中間テストの期間だったので、夜は



机を並べてがんばる相手がいたので寂しくなくて良かった。受験は60人強位だったが、この講習会の受講者は今回は4人。2人はアマチュア無線の免許取得者とのことで、1人は三級海特だから、初めての無線をという方は一人という少人数の構成。教科書どうりに進行させる無線協会(三級の経験のことでありますが…)ではなく、夕食のお弁当(受講料に含まれる)から始まる雑談だったり、妙に詳しい内容になったり、すっとばしたりしますから、軽く予習・復習をしておいて、講習会で頭の中に引き出しを作っていくようにすると特に受験直前日の猛烈一夜づけがいらないでしょう。しかし、仕事を終えた後なので突然に話が遠くなっていて眠くなったりするのですよねこれが…。しかし、たばこをふかすことが出来る気楽な空気を醸し出している講習会なので助かったが、私としては、連日ではなく一日置きの講習会のほうが時間調整が楽だったのではないかと思います。

さて、皆さんが関心を持つであろう本番試験問題のことなのだが、財電気通信振興会から発行されている「無線従事者国試予想問題解答集・特殊無線技士」を正解チェックトレーニング出来れば、見たことのあるのとほとんど同じ問題が出てくることになるのではないのでしょうか。今回の受験した「法規」「無線工学」計24問・1時間の例では、完全に見たことがないという気がした法規は1問。もしかしら教科書のどこかに書いていたのかなという気がする問題が1問。工学ではしっかり計算式を使わなくてはならない問題はなかった。解答は1問について自動車運転免許法規試験と同じようにマークシート式で4解答中1つ選択式。

その間の受験までの費用計算は、
*申込み用紙は財日本無線協会が財電気通信振興会で入手のための用紙・郵送代。今回はたまたまNORCで入手。
*日本無線協会への専用払込み用紙による国家試験申込み費用 3,530円

*郵便局、銀行の払込み手数料と申込み葉書による受領書郵送代
*NORC通信委員会の講習会費用(夕食とお茶付)と教科書代 24,400円
*受験票につける規定サイズの写真代(ついでに免許証用も含め) 4枚で1,000円
*NORC講習会への5日間の交通費
*受験場・日本無線協会・晴海への交通費(ついでに次回10月)

で多分、免許はとれるでしょう。これだけお金と時間が掛かっているわけだからというわけで、ついでに「4級アマチュア無線予想問題集」を見るとなんか同じようなものがないでいそうなので、忘れないうちに受けてみようかな、と資格マニアになりつつあるのです。

ハジメマス ホンブン
スウジノロク カワセノカニダクテン
ツルカメノツ スウジノゴ カワセノカ
ダンラク
エイゴノエ オシマイノン ケシキノケニダク
クテン ルスイノル ホケンノホニダクテン
チョウオン オシマイノン
クギリテン
ヤマトノヤ スズメノス タバコノタニダク
テン
オワリ
6月5日 エンゲルボーン 安田

ところで、ヨットでの気分の良い休日を犠牲にして、何でこんなことをしてしまったのだろうか。ものごとの弾みの集積なんだか、荒れた93年の鳥羽レースで積載のアマチュア無線機が古くなってなのか飛ばなかったのと、ハンディ機も小電力のためかコンタクトが取れなかった。この件は船舶電話のアンテナを2mのアンテナポールに抱かしていたから各種情報収集には問題がなかったが、通信機の新調発言をきっかけに、うちのクラブはいつもの例によって何を搭載するかで喧嘩がぐくぐく自己主張とお金がかかるからなくても良いよという無関心との混在状態であったのと、確か昨年オフショアに講習会の案内があったなと思ってNORCに立ち寄ったら申込み締切り直前のその場の雰囲気にも巻き込まれてしまって決心してしまったためであった。

6月30日。編集子にご本人から連絡あり。「合格しました」とのことでした。おめでとうございました。

ロランCチェーンの変更について

本部通信委員会 池内貞二

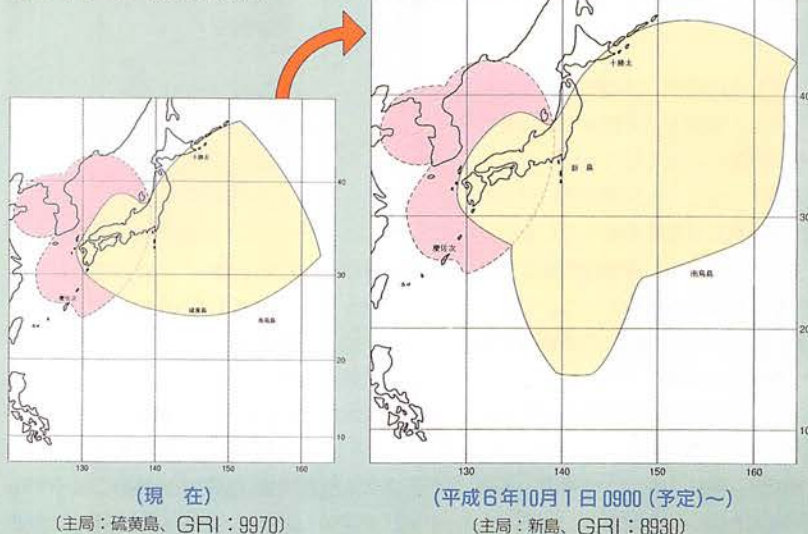
本年10月1日09:00より、北西太平洋ロランCチェーンの主局が硫黄島より伊豆諸島の新島に移り、認識符号(GRI 9)が8930Iに変わります。これに伴い有効範囲(図参照)が拡大しますが、現在の9970チェーンは9月末で利用が出来なくなります。今回の変更により、多くの外洋ヨットが搭載している経度・緯度を自動表示したりブロック表示できるロラン受信機では、改修が必要となりますのでご注意ください。

今回の変更では、主局の位置が変わるのでLOP値を利用している場合は新LOP値が記載された海図を入手し利用することになります。また自動的に経度・緯度を表示させる受信機のうち、1983年以前製造の受信機ではメーカー工場の改修、1984年以降製造のものではROMの交換が必要となります。

新チェーンの試験電波は、8月末から9月末まで発射されますので、この間に新チェーンによるLOP(位置の線)値の確認を行うと良いと思います。

各機器の改修は、遅くとも試験電波発射前の8月中旬までに行う必要があります。詳細は、購入先・販売店等にお問い合わせ下さい。

●ロランC有効範囲図



△ピンク色の部分は、東アジアチェーン (GRI: 5970) の有効範囲で、従来と変わりません。

「東京みなと祭」/「東京港ポート天国」協賛イベント

TOKYO BAY CUP '94 OPEN YACHT RACE

関東支部 東京フリート
フリートキャプテン 内藤恒夫



去る5月28日(土)に東京海上保安部の後援のもと、標記ヨットレースを開催しました。歩行者天国のマリン版「ポート天国」は1988年から海上保安部の音頭により、全国の主要港湾で開催されており、東京港でも7回を数えます。

今年は東京港の振興と発展を目的とする都民の祭「第47回東京みなと祭」の一環として海上での

にぎわいに協賛いただけないかとの保安部からの依頼を受け急速協力することにいたしました。さっそく、フリート役員を召集、委員会においてインフォメーションの時間が短すぎる、土曜日なので何艇くらい参加いただけるか等の問題がございましたが、参加費無料、各役員がくちこみで勧誘する、フリートの公式掲示ボード(7カ所)に掲

示する、等々で対応することにいたしました。

当日は、陸上で吹奏楽演奏、多数の模擬店。海上ではレインボーブリッジを背景にナックルフォア・エイトの国際レガッタ、ヘリコプター等による救難展示訓練、当フリート主催のクルーザーヨットレース等々、さまざまなイベントが目白押し。見物に來られたお客様も(昨年実績:7万5千人)大変楽しい一日をすごしたことを思っております。

一般の方の目線でクルーザーヨットレースを行う事により社会的にヨットの理解を深め認知していただく、またヨットマンには安全に楽しむための意識の高揚を図る等、意義のあるイベントであったと思っております。

最後になりましたが、関係省庁各位、協力くださったメンバー、及びレースに参加いただいた皆様に紙面をお借りして、お礼申し上げます。

成績表

総合 順位	艇名	艇種
1	TUPAMAROSS	YOK 33
2	プリティウーマン	ELT 5.9
3	DONKEY IMPULSE	X 3/4
4	ボンバ	EAGLE 21
5	FUJI TOKYO	YAM 30S2
6	風小僧 東京	YOK 33
7	ミネルバ	FSP 32
8	カサグモ 6	JOYL 26
9	CAPRICORN	YAM 28S
10	Big Bird	YAM 31S
11	海鈴	HUN 37.5
12	Arc of Ulysses	FST 35S5

多種多彩な110施設を思いのまま 新・システム「西洋ネットワーク倶楽部」 ただいま会員募集中！

セゾングループの西洋ネットワーク倶楽部が、まったく新しい会員制レジャーシステムを展開しております。
全国に広がる様々なご利用施設は、目的に合わせて選択していただけます。



タラサ志摩

●ホテル… (全16施設)
ホテルサホロ／ホテル西洋 銀座
ホテル高輪／池袋ホテルテアトル
ミッドハム グランド
インターコンチネンタル ホテル
ハケ岳高原ロッジ／今井浜 今井荘
南山荘／土肥 今井荘
金沢国際ホテル
タラサ志摩／京都ロイヤルホテル
ホテルたけべの森
広島エアポートホテル
ホテル西武オリオン
ホテルエドモント



ハケ岳高原ロッジ

●リゾート… (全8施設)
○リゾート
サHORリゾート
サHORハケ岳高原海の口自然郷
旅行村たけべの森
○マリナー
逗子マリナー／葉山マリナー
シーボニア／マリノア
○ゴルフ
サホロカントリークラブ

新・システム。
■キーワードは「身軽なステイタス」。1年間の短期
会員制のレジャー商品です。
北海道から沖縄まで。
■ご利用施設のネットワークは、ホテル・レストラン・
リゾート・マリナー・アミューズメント。
バラエティに富んだホテル。
■全国の部屋総数はなんと23000ルーム。シーズ
ンにも予約の取りやすさが大きな魅力です。
ギフトにも。
■会員証による割引の他、ご本人以外の方でもご
使用できるご利用券がセットに。ギフトにも喜ん
でいただけます。



仏料理レストラン・パストラル(ホテル 西洋 銀座)

●レストラン… (全60施設)
○ホテル内レストラン ホテルサホ
ロ(ゆきざさ・北海道郷土料理)／ホ
テル 西洋 銀座(パストラル・仏料理)
／ホテル高輪(伊皿子・寿司)／ヨコ
ハマ グランド インターコンチネン
タル ホテル(ラヴェラ・イタリア料
理)／金沢国際ホテル(桜蘭・中華)
京都ロイヤルホテル(清華・四川料理)
／ホテルたけべの森(旭川・神戸牛鉄
板焼)他。
○マリナー内レストラン 逗子マリ
ナー(レストランセゾン・シーフ
ード料理)／葉山マリナー(はやま亭
・和食)他。
○HARUMI MAY KISS(西洋料理)
／牛や(しゃぶしゃぶ、すき焼)／新宿
龍苑(中国料理)
○キャバレー クラブハイツ(歌舞
伎町・新宿・渋谷)



スーパーファミリア

●アミューズメント… (全23施設)
○遊園地 パラディッソ／アオイア
○映画館 テアトル・セゾン系
映画館21館

いまなら入会金は無料、 年会費103,000円(消費税込)

●ご利用券による特典

ホテル宿泊無料券	3枚
ホテル宿泊50%割引券(通年利用券)	4枚
ホテル宿泊50%割引券(期間限定利用券)	4枚
レストラン同伴1名様無料券(ご飲食総額)	10枚
映画館無料招待券(テアトル・セゾン系)	2枚

●会員証による特典

ホテルご宿泊	20%割引
レストラン(ご飲食総額)	10%割引
その他	10%～50%割引

西洋ネットワーク倶楽部はこんなに大きな違いがでます

1.夫婦でリゾートに出かけたとき

通常の場合	西洋ネットワーク倶楽部会員
ホテルのツイン2泊+ ルームチャージで	ホテル宿泊無料券 を2回利用で
6万円	0円
レストランで1万円の コースディナーを2回	レストラン同伴1名 無料券2回使用で
4万円	2万円
合計10万円	合計2万円

2.大切な方とレストランで食事

通常の場合	西洋ネットワーク倶楽部会員
フランス料理を 二人分とワインで	レストラン同伴1名 無料券1回使用で
6万円	3万円
合計6万円	合計3万円

※あくまで一般的試算です(税・サービス料は含まれておりません。)

●この2回のご利用で、すでに年会費の10万円をクリアしています。まだまだご利用券はたくさん残っています(宿泊無料券／1枚、宿泊割引券／8枚、レストラン同伴1名様無料券／7枚)。上手に使えばさらにお得になります。

■資料請求等お気軽にお問い合わせください。

(株)西洋ネットワーク倶楽部

東京 ☎0120-05-2188 大阪 ☎0120-55-9055

〒170 東京都豊島区東池袋4-23-15 第2キンズメンビル4階

SEIYO
ネットワーク倶楽部

関東支部に吹き始めた新しい風（その1）

9310委員会 委員長 高田尚之

いままでも関東支部には幾度か新しい風が吹き、そしてその風は、いつも、それなりの効果をあげながら吹きすぎていきました。

しかし今回の風は今までの風と著しく吹き方が違います。

どこがどう違う風なのか、どんな風なのか…を、皆さまに知っていただき、関東支部の全会員に、この風にどう対処するのかいいのか、を考えていただきたいのです。そして、そのお考えを私たちは出来るだけ早く、正確に知りたいのです。私たちはそのお考えの最大公約数を集約し、条文化し、提言し、それを今後の関東支部、ひいては今後のNORCの運営に役立てたい、と思っているのです。

多分、関東以外の方は、「ああ、俺たちには関係ないや」とお思いかもしれませんが、どうか、是非、読んで下さい。これからご紹介するものの中には他の支部の方々にも共通する問題が沢山含まれているはずです。そして、関東に吹き始めたこの新しい風についてのこの解説には、他支部の会員の方々にも必ずご参考になり、お役に立つものが沢山含まれているはずです。

知っていますか…？

関東支部の組織・運営の全面的・抜本的な見直し作業が、すでに1年前から始まっているのをご存じでしたか。今、その作業は、問題点の洗い出しがほぼ終了し、検討の方向づけの目鼻がついた段階まで来ているのです。これから、この秋までに諸問題についての文章化が計られ、代議員会で採決されます。その結果、場合によってはそれらにより関東支部誕生以来の大変革が起こるかも知れない状況なのです。

本来なら、関東支部の会員は、全ての人がもうこれらの事については十分に情報を得ていて、それぞれの立場で各々が考えを決めておられ、それを定められたルートに従って反映し、それらの採否にも積極的にいかかわってくるはずの段階なのです。

ところが、残念なことには、大部分の会員の処までには、まだ情報が殆ど流れていないのが現状でしょう。一応は、従来、組織的には全ての情報が代議員なり、フリート・キャプテンなりを通じて、或いは会報なりを通じて流れることにはなっています。

しかし、残念ながら、組織が硬直化し、巨大化し、柔軟性を欠いてしまっていて、建て前と現実とがひどくかけ離れてしまっているのです。あるいはまた、会員の間にも、広く、無関心、無気力がはびこっていて、それが情報の流れを阻害している大きな要因の一つにもなっているのです。

少なくとも会員に直接利害が及ぶような問題については、正確な情報の伝達をもっと重要視されるべきです。

従来の発想を越えて…

実は、私たちの委員会が、「関東支部の組織と運営の問題点を徹底的に検討している委員会」なのです。まず、名称が変わっています。意味するところは、93年10月に発足したことを常に忘れるな、ということです。

そして、もっと変わっている点は、私たちの委員会の寿命はこの年末までと限られている点です。非常に短い期間で、重い使命を担うことになりました。「グズグズやっていたはイカン！」というわけです。従って私たちは、目下、極めて広範囲な課題を、極めて積極的に検討しています。また、毎回詳細な議事録を作成しています。あとで、何を、どう検討したのか、が点検できるようにする為です。

さらに、もっと変わっていて且つ重要なことは、私たちの委員会は現執行部からは完全に独立した委員会になっていることです。これは画期的なことといえます。現執行部に不利なことでも自由に検討し、決めることすら出来るからです。全く自由な立場から「全面見直し」や「抜本改革」を検討する場合には極めて大切な条件です。

（私たちの委員会は代議員会の諮問機関として、代議員の中から選出された13名の委員で構成されています。）

なぜ、こんな自由な雰囲気のある委員会ができたのか、ということは後にまわすことにして、当面の課題について少し触れておきましょう。

目下、論争の中心は支部の細分割…

いま、私たちの委員会は大きな方向性を決定するための分岐点にたち至っています。一つの方法は現在の関東支部の大きさをそのままにしながら組織・運営を考えて行く方向か、関東支部から東京湾を分離するだけでなく、相模湾をも3つ程度に細分割し、関東支部を東海とか内海とかの地方支部とほぼ同じ大きさにして組織・運営を考えて行く方向か、の2つです。後者の場合は関東支部始まって以来の大きな変革になります。

現在の段階で、私たちの委員会では、後者の関東支部の細分割を支持する意見が大勢を占めています。一方で現在の大きさで行くべきだとする意見も根強くあります。それぞれに、議事録にある通り、いろいろのことを考えた結果の意見です。

そこで、私たちの委員会は、「委員以外の意見をも、この際広く聞いた上で、今後の審議の方向性を決めるべきだ」ということになり、意見を聞く会を開催することにしました。本来なら、委員会の議事録を全会員に配布し、その上で議論に参加して頂くのが筋でしょう。しかし、費用の関係でとてもそれは無理。せめて代議員とフリート・キャプテンにはお渡ししたいということで、6月中旬、30頁にわたるその時点までの議事録を配布いたしました。会員の皆様には恐縮ですが、それにお目通し下さい。と、いうわけで、会員の代弁者たる代議員の皆さんとフリート代表を中心とする常任委員の皆さんのご意見をまずお伺いし、委員会の審議に参考にさせて頂く事になりました。

ずいぶん新しい風が関東支部に吹いているとは思いいきません（つづく）

（この文は委員会の公式見解です。委員会ではご意見をお待ちしています。事務局FAXまたはFAX044-244-2944へ）

今年末～正月、グアムまで帆走りませんか。

グアム・レースが中断されてから数年が経ちます。

このたび、グアムのマリナス・ヨット・クラブ（MYC）の呼び掛けに応え、日本～グアム・セーリング・ラリーを今年年末のスター

トで開催することになりました。主催MYC、日本側は油壺ベイ・ヨット・クラブ（ABYC）がサポート・クラブとして呼び掛けに応えることになりました。

詳細は目下、相談・構築中です。興味のある艇は下記まで連絡してください。

油壺ベイヨットクラブ（ABYC）
東京事務所
専用FAX03(3474)4752

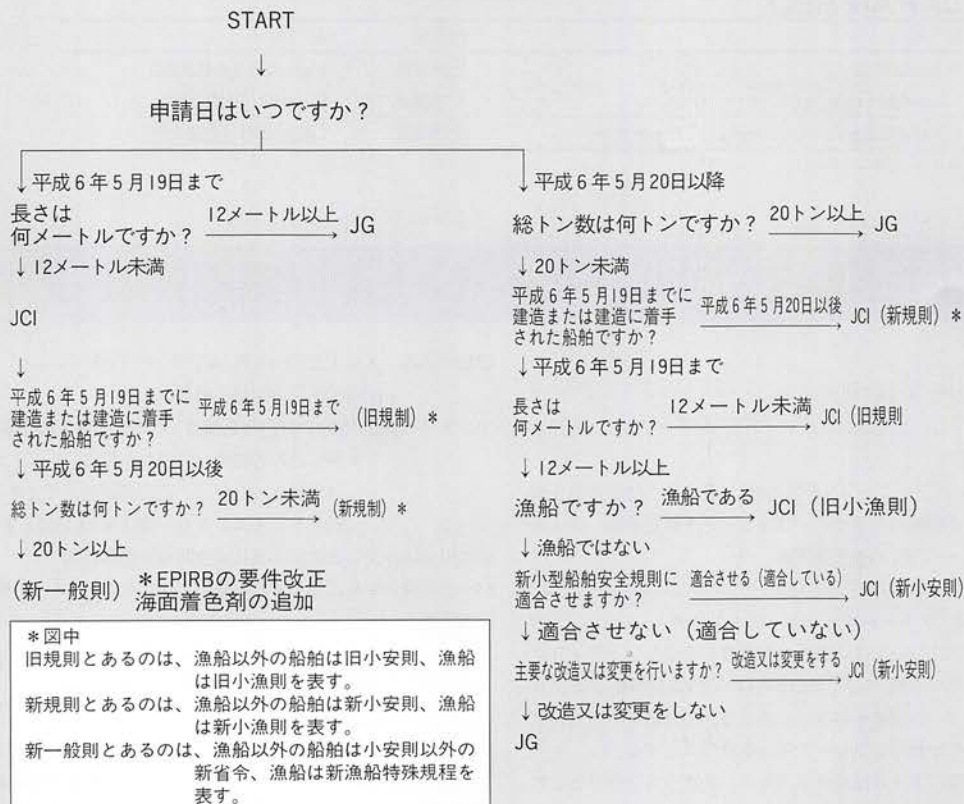
小型船舶安全法の改正について

本部技術委員会

4月15日NORC本部事務局において、JC検査部長斉藤弘、検査部検定課中村光伸両氏より説明を受けましたので、概略のみお知らせします。詳細については、JCI各支所へお問合せください。

GMDSS設備の搭載義務案が検討されたとき、野本、島田両顧問、今北委員をはじめ、担当委員の貴重な助言により、第2種帆船に対しては、大幅な緩和措置がとられています。

検査機関および適用基準 判断 フローチャート



〈表1〉「第58条 (救命設備の積付数量)」

航行区域	現行小安則 (第76条)	新小安則 (改正案)	一般則 (設備第94条)
近海以遠	救命いかだ 100%	救命いかだ 100%	救命艇または救命いかだ 200%
沿海 (限沿海除)	救命いかだまたは救命浮器 50%	救命いかだまたは救命浮器 100%	救命艇または救命いかだ 100%
限定沿海	(義務付けなし) 0%	救命いかだ又は救命浮器 5トン以上100% 5トン未満0%	救命艇、いかだ、浮器または浮環 100%
平水 (義務付けなし) 0%	(義務付けなし) 0%	(義務付けなし) 0%	(義務付けなし) 0%

〈表2〉「第58条 (救命設備の積付数量)」
小型船舶に対するGMDSS設備 (船舶安全法第2条設備) の義務付け案

	平水・限沿海	沿海 (限沿海除く)	近海
非旅客船	12m以上 適用なし	短波ラジオ I 小型船舶用EPIRB I 小型船舶用SART I 待機式双方向無線電話装置 *	短波ラジオ I 小型船舶用EPIRB I 小型船舶用SART I 待機式双方向無線電話装置 I
12m未満	適用なし	・告示で定める日までは免除する。	

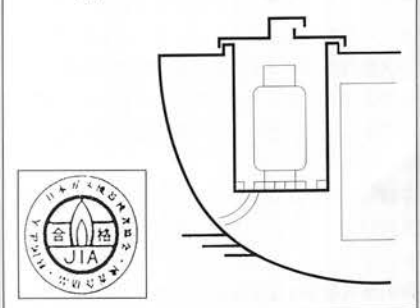
〈表3〉小型船舶安全規則

(プロパンガス等のボンベの設置)

第七十四条 貯設備用又は暖房設備用の燃料としてプロパンガスその他の空気より重い爆発性のガス (以下この条において「プロパンガス」という。) を使用する場合は、プロパンガス等のボンベの設置、ガス配管等は、次に掲げる基準によらなければならない。

一 ボンベは、暴露部の通風良好な場所に設置し、船の動揺により転倒しないように措置しておくこと。ただし、検査機関がボンベの設置方法、容量等を考慮して差し支えないと認める場合は、検査機関の指示するところによる。

二 (略)



'94ケンウッドカップ日本代表チーム決定

国際小委員会委員長 戸田邦司

今年もハワイに於いて8月1日より'94ケンウッドカップが開催されます。ご記憶とは思いますが、1990年日本代表チームの優勝の感激はハワイの青

い海をバックに忘れ得ぬものとなりました。今回も日本外洋帆走協会選考の日本代表チームがIMSクラスに2チーム参加致します。関係各位に

おかれまして、日本代表チームへの御声援宜しくお願い申し上げます。

JAPAN WHITE

艇名	代表者	艇種
※Dreampic	高城昌彦	Farr44 (関東)
Turtle	増田順一	Elliott12 (関東)
Big morning (チャーター)	五十嵐薫	J-35 (関東)

JAPAN RED

艇名	代表者	艇名
※Santa Red	笠原文和	Mumm36 (近畿北陸)
Love A' Luck	荒木義正	Elliott12 (近畿北陸)
Aoba-Reserve-Medicineman (チャーター)	大西宗元	Lidgard35 (近畿北陸)

※チームキャプテン

第8回石原裕次郎メモリアル・ヨット・レース'94実施要項

(関東支部)

主催：NORC関東支部

共催：油壺ベイヨットクラブ (ABYC)

後援：三浦市

開催日：1994年8月28日(日)

コース：佐島沖(スタート/フィニッシュ予定海面)、葉山沖、辻堂沖の3点を結ぶ海域内に2種類のトライアングルコースを設定する。コース距離は9マイル〜13マイルを予定する。

参加資格：NORC登録艇

クラス分け：IMS/IOR/CR/ノンレーティングの4クラス

*IMS、IOR、CRについてはいずれも94年度に有効なレーティング証書を所持している艇。なお、IMSまたはIORの既登録艇はCRクラスへのエントリーは認められない。各クラスの公式レーティングを所持していない艇はノンレーティングクラスとする。

*エントリー状況によっては各クラスをA、Bクラスに分けることもある。

スタート予定時刻：8月28日(日)10:00

表彰式・パーティ：8月28日(日)18:00〜20:00

会場 シーボニアマリーナ プールサイド

参加申込み：8月1日(月)〜8月18日(木) 17:00

所定の申込み用紙を使用のこと。

エントリー費：1艇につき¥10,000 (パーティ費3名分含む)

*申し込みの締切りに遅れた艇は、レイトエントリーとして受け付ける。ただし、22日(月)正午までとする。その場合ペナルティとしてエントリー費は¥13,000とする。

参加申し込み先：日本外洋帆走協会関東支部事務局

パーティ費：1名につき¥2,000 (3名まではエントリー費に含まれる)

出艇申告・

艇長会議：8月25日(木) 会場：国労会館8F

東京駅八重洲口より京橋側へ徒歩3分

出艇申告 18:00〜19:30

*出艇申告時提出書類：1. レーティング証書コピー
2. 所定の出艇申告用紙 (裕次郎レース専用)

艇長会議 19:30〜20:30

*艇長会議に欠席の艇はレース出場不可とする。

第36回紀伊水道レースのお知らせ

(内海支部)

ソーセージコースであれ、マッチレースであれ、ヨットレースは面白い。でも、何といても外洋をオーバーナイトで走ってこそ本当のヨットマン。過去35回を数える内海支部伝統の紀伊水道レースは数多くのヨットマンを育ててきました。昨年から真夏に行くことにし、コースも阿波踊りレース前週の徳島フィニッシュに変更されました。一艇でも多くのヨットに外洋のナイトレースを味わってもらいたいというのが内海支部帆走委員会の願いなのです。

今年は初の試みとしてサントピアマリーナで出発式を行います。どんな企画が飛び出すかお楽しみに…。

黒潮の洗礼を受けながら真夏の夜のセイリングを満喫できる絶好の機会です。ふるって第36回紀伊

水道レースに参加して下さい。

■第36回紀伊水道レース実施要領■

スタート：1994年8月6日午前11時

コース：サントピアマリーナ沖→四国牟岐大島→徳島港(約100マイル)

参加資格：NORC登録艇(会友艇を含む)であること。少なくとも2名以上の会員が乗艇すること。

参加料：出艇料1艇5,000円

参加費…会員1名につき1,000円 非会員1名につき3,000円

レーティング：IOR、IMS、CR、オープン部門に分けます。

安全規則：NORC安全規則カテゴリーIII(ラフトは不要)以上。

日程：8月6日午前8時艇長会議、午前9時より出発式。

申し込み先：7月31日までに出艇料を添えてNORC内海支部へ申し込んで下さい。

問合せ先：NORC徳島フリート瀬川まで(TEL0886-25-3706)

主催：NORC内海支部

神戸市中央区北野町2-9-1-107

TEL078-271-8750 FAX261-8608

協力：サントピアマリーナ株式会社

NORC洲本フリート

NORC徳島フリート

サイスリーディングの予感。



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）

新会員証カード発行の背景そのII

専務理事 児玉萬平

新会員証に関するお問い合わせが数多くまいっております。そこで今月も先号に引き続き、いくつかのご質問にお答えしてまいりたいと思います。

1. セーラーズ保険はなぜこんなに安い保険料にできるのか

カード導入の理由の一つはこの企画を実現するためのものでした。先号でご案内いたしました主催者保護保険はいうまでもなくジャパングラムレースの教訓の一つですが、一方でクルー自身の責任で自らの備えをするクルー保険が作れないかとの検討も合わせて行っていました。しかし通常の旅行傷害保険の制度の中では今回のセーラーズ保険の条件では会員一人あたりの保険料が数万円にもなってしまう、とうてい実現不可能な数字となっていました。そこで各都道府県単位で行われている準公的共済制度であるスポーツ共済の利用を検討いたしました。制度上の制約も多く、特に一括申し込み、保険料の一括納入が前提のこの制度に対応するには保険料の徴収、加入手続きの工数があまりにも膨大

であるとして、あきらめかけておりました。そこに新会員証の企画検討の中で上記工数を吸収できないかとのテーマが出され、結果としてカード会社が立て替え払いをしてくれることになり、ようやく実現の道を歩むことができるようになりました。今年度分の募集はすでに終了させていただきましたが、来年度は2月頃に募集の告知、4月1日発効の予定で計画しております。保険料はまるまる一年分2,000万円の保障で今年度と同額の1600円を予定しております。

2. いくつものクレジットカードを所有している。さらに持たねばならないか。

確かに世の中クレジットカードの普及はめざましく、会員の中には何種類のカードの管理にご苦労されている方も多いかと思います。カードも最近は各々特徴がありその特典を活かす利用の仕方が必要になっております。今回の新会員証のカード化はNORCにとっては第一義には財政再建の原点である会費の早期徴収、会員証発行費用の削減にあるわけですが、それだけで会員の皆様にご負担をかける

わけにもいきません。そこで少なくともこれといって特徴のない普通のクレジットカードを持っているよりも好条件にし積極的に切り換えていただくことを目指しました。そのため、一般カードのカード年会費を無料にしたり、ゴールドカード年会費を6,000円にしたりといった料金の設定にした訳です。正直いって協会としても手数料収入は欲しいところですが、まずは切り換えていただくことが先決と考え企画致しました。これを機会にもう一度、お持ちのカードを見直していただき、あまり使われないカードは退会の手続きをとられると良いと思います。何もしないとまた来年、カード年会費の請求がまいりますので。

3. いつまで募集しているのか。

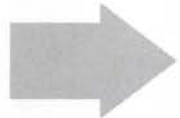
今後とも継続的に募集をおこなってまいります。特に新入会員については、先の総務委員会で「原則として会員証は新カードを発行する」ということに決まりました。既会員の皆様のご協力をよろしくお願いいたします

NORCメンバーズカード通信vol.2



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。

マリンスポーツを愛するNORC会員の皆様から、大変なご好評をいただいております「NORCメンバーズカード」。もう、申し込みはお済みでしょうか？従来のNORC会員証と同じ役割を持つと同時に、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〉

第2期保険期間は、1995年4月1日から1996年3月31日まで。

●お申込み先

社団法人日本外洋帆走協会 TEL.03-3504-1911

●NORCメンバーズカード新加盟店。

〈ブルーフリート〉

湘南逗子にある「海の仲間」のお店。NORCメンバーズカードの提示により、ティンギーパーツ、マリングッズ、マリンウェア、アクセサリ等の商品が10%OFF(適用除外品有)になります。お気軽にご来店ください。

お問い合わせ/TEL0468(72)1447

神奈川県逗子市逗子5-11-7



ブルーフリート

団体ヨット保険得情報

NORC保険デスク

年間を通じて最も出艇日が多く、会員活動が活発になるのは、7～10月のこれからのシーズンです。

ヨット保険にしても、修理中や出艇する計画がない場合は、とすると忘れがちで、急にレース参加が決まったり、台風発生が気象情報に登場しはじめると、にわかにお問い合わせが増えたりするのが、一部会員の動向として定番となっています。

＜中途加入は1日付がお得！＞

団体ヨット保険は、毎年3月1日を始期として、翌年の3月1日を終期とする1年間の保険で、前年度の1年間が無事故の場合、引き続き3月1日から1年間契約する場合、船体保険（船体部分とマスト部分）料率が割引となります。

一方で、3月1日から契約できなかった場合には（3月2日以降の中途加入となる場合）、翌年の保険終期までの保険期間を月数とする月割保険料でのご契約となります。

たとえば月割保険料は次のとおり。

A：94年3月10日～95年3月1日→12ヶ月分

B：94年4月28日～95年3月1日→11ヶ月分

C：94年7月24日～95年3月1日→8ヶ月分

Aは3月1日の団体保険始期までに手続きが間に合わなかったケースと想定してみてください。保険料は12ヶ月分となり、3月1日加入分と同額ですが、当然3月1日～3月9日までの保険補償はなく、しかも、翌年度の割引も適用されなくなってしまいます。

Bはゴールデンウィークからヨット保険が必要と考えている会員の申し込みパターンとみてよいでしょう。保険料は11ヶ月分で、4月1日中途加入分と同額になるのですが、これはかなり保険料を浪費している例です。年間保険料が24万円の場合、ひと月分は2万円、このひと月分を有効に使うか（缶ビール何ケース分になるでしょうか、これは冗談で

すが）は、ヨット保険担当者の裁量次第と言えないでしょうか。

Cは鳥羽パールレース参加艇の一部で見られる保険期間です。これにつきましても前述のBと同様で、保険料は8ヶ月分となり、7月1日中途加入分と同額になります。レースエントリーが終わってからでも十分期間はありますから、7月1日付で加入できるよう、早目に手配することをお勧めします。

＜プラン変更手続きも1日付でOK＞

団体ヨット保険は、船体保険について、レースを補償するレーサープランと、レースを補償しない（レーススタート30分前からフィニッシュまで）クルーザープランの2種類があります。

3月1日契約時は、レースには出ないつもりでクルーザープランで申し込んだものの、風向きが変わってレースに出ることになった場合、何も手続きをしないで黙っていると、レーススタート30分前からフィニッシュまでの船体損害は、その契約中のヨット保険では補償することができません。

クルーザープランでは補償できないレースへの参加を決めたなら、ひとまずご相談ください。

クルーザープランからレーサープランへ変更する方法は、レース補償としたい日の初日から保険終期までの変更期間（異動期間）に対して、船体保険（船体部分とマスト部分）のレーサープラン保険料とクルーザープラン保険料の差額を追加保険料として負担していただくことになります。

この手続きには、プラン変更の申込書の提出も必要となります。レース直前の手配では間に合わない場合もありますので、お早目に手続きをお願いします。

＜艇変更手続きは確実に！＞

保険期間中に艇が入れ替わる場合にも手続きが必要です。

艇変更手続きでは、船体保険の船体部分とマスト部分の各保険金額について増減が必要となる場合が多いものです。

艇変更後にも、適正な契約が続行できるよう、ご協力をお願いします。

賠償責任保険ではLOAが8m未満・8m以上13m以下・13m超の3クラスがあり、艇変更によってこのクラスの移行があれば、保険料に差額が生じます。

搭乗者傷害保険では、艇の定員に変更がある場合で、一事故の補償人数に変更が必要となれば、保険料に差額がでることになります。

なお保険での艇変更手続きの前に、登録艇および会友艇としての変更手続きを終了することもお忘れにならないように。

詳しくは管轄支部へお問い合わせの上、手続きをおすませください。

＜艇売却による解約手続きについて＞

保険期間中に艇売却により保険契約を解約する場合にも手続きが必要です。解約のためには解約申込書をご提出いただくことになりますので、お知らせください。

解約日から保険終期までの月割保険料を返戻することになりますが、解約日までの保険期間において、無事故の保険についてのみ返戻されます。

たとえば、デスマストで船体保険金を支払うべき事故が生じている場合には、船体保険（船体部分とマスト部分も併せて）の返戻はできません。

同様に賠償責任保険・搭乗者傷害保険・捜索救助費用保険の各事故発生時もその該当する保険料の返戻にはなりません。

詳細はお問い合わせください。

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 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●

＜YAMAHA＞による初参加・初優勝の快挙、初の日本人クルー3名の活躍など、今回のウィットブレッドは身近な話題にこと欠かなかった。従来のマキシに加え、新たにW60クラスも登場。レース艇で試されたハイテク技術の数々は、やがて一般のヨットに還元されることだろう。

（表紙：優勝に向け快走する＜YAMAHA＞。写真／添畑 薫）

OFFSHORE

第226号 平成6年7月25日発行

毎月1回25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）

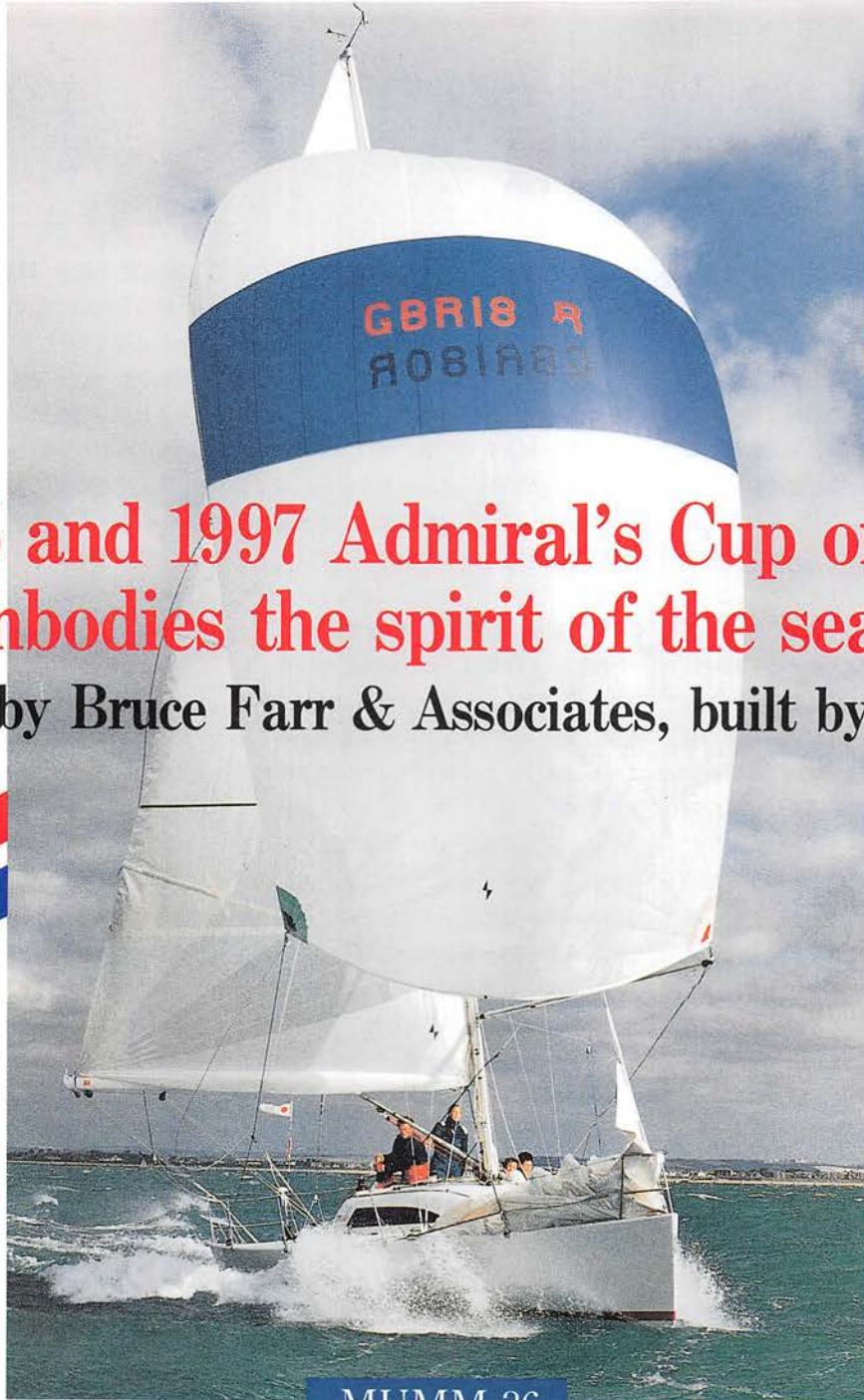
電話・東京03(3504)1911～3 〒105

郵便振替番号2-21787

印刷 株式会社気生堂印刷所

The 1995 and 1997 Admiral's Cup one-design embodies the spirit of the sea...

Designed by Bruce Farr & Associates, built by *bénéteau*.



MUMM 36

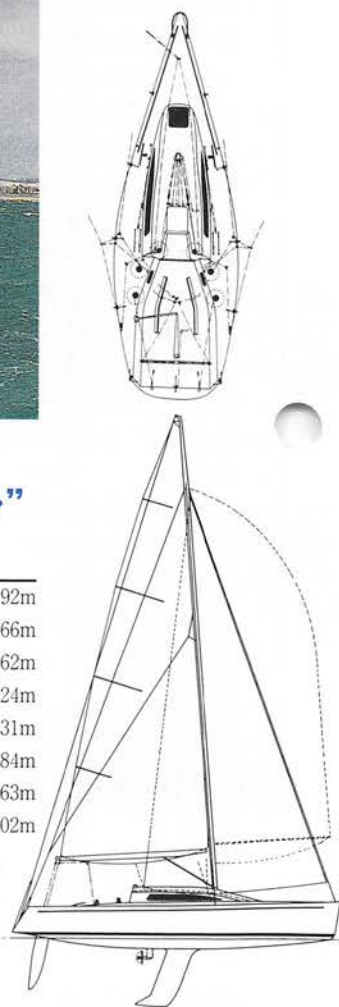


ハイパフォーマンス! “オフショア・ワンデザイン”

オフショアレースに長くその歴史を刻んだI.O.R.から、I.M.S.レーシングへと移行しつつある潮流の中で、時代の先鋭艇“mam36”は、R.O.R.C.よりアドミラルズカップのワンデザインクラスに採択されました。スポンサーの「シャンペーン・mam」は、サザンクロスカップ、エアーニュージールランド・レガッタ、ケンウッドカップ、コルムカップと転戦するワールドカップ・シリーズを開催中です。日本のレーサーに、このベネトゥ“mam36”をワールドプライスにてお届けしているのは、私達ファーストマリーンです。

SPECIFICATION

L.O.A. :	10.92m
Waterline length :	9.66m
Max Beam :	3.62m
Draft :	2.24m
I :	13.31m
J :	3.84m
P :	13.63m
E :	5.02m
Displacement :	3700Kgs approx.
Ballast :	1590Kgs approx.
GPH IMS 93 :	590-595sec/mile approx.



世界で最も愛されているヨット、ベネトゥ。フランスから。

BENETEAU® 

日本総輸入販売元 ファーストマリーン

神奈川県三浦郡葉山町一色370 TEL.0468(76)1771 FAX.0468(76)1044
大阪事務所 / 大阪市西区新町1-17-8ハynes新町公園503 TEL.06(532)9211

あなたの声援が、追い風だった。

ホイトブレッド世界一周レースへW60クラスへ、
ヤマハ号は初挑戦・初優勝。ご声援ありがとうございました。

スポーツを通じて、ヤマハは世界と対話します。

ホイトブレッド世界一周レース(1993-94)ヤマハ号の航跡
総帆走距離:59,215 km / 全所要時間:120日14時間55分00秒

第1レグ	「サウサンプトン(イギリス)→フタデルエステ(ウルグアイ)」	10,997 km	24日21時間30分22秒
第2レグ	「フタデルエステ→フリーマントルオーストラリア」	13,997 km	25日20時間27分51秒
第3レグ	「フリーマントル→オークランド(ニュージーランド)」	6,059 km	13日11時間07分59秒
第4レグ	「オークランド→フタデルエステ(ウルグアイ)」	10,952 km	22日07時間37分33秒
第5レグ	「フタデルエステ→フットローダー(アメリカ)」	10,139 km	22日05時間13分50秒
第6レグ	「フットローダー→サウサンプトン(イギリス)」	7,071 km	12日20時間57分25秒

FOR GOOD MARINE LIFE!

安全がマリンスポーツの基本です。

北海道ヤマハ㈱.....☎011-612-1060 ヤマハ中部㈱.....☎052-917-1553 ヤマハ四国㈱.....☎0878-67-3800
 ヤマハ東北㈱.....☎022-235-1080 ヤマハ関西㈱.....☎06-535-1671 ヤマハ九州㈱.....☎092-472-5261
 ヤマハ東京㈱.....☎03-5680-1120 ヤマハ中国㈱.....☎082-581-1181 ヤマハ熊本㈱.....☎096-357-7161

●カタログご希望の方は、商品名・雑誌名を明記のうえ、右記まで。〒438 静岡県磐田市新貝2500 ヤマハ発動機株式会社 広報室宣伝課

お客様相談室 ヤマハボートに関するお問い合わせは、
 お近くのヤマハ販売店または下記のお客様相談室へどうぞ。
☎ 0120-090819
 フリーダイヤルにて通話できない場合は、☎0538-32-1156をご利用ください。

ハーケンボートシューズ

BOAT SHOES

世界のトップセーラーのノウハウから誕生した「HS-2/HS-1」。

水分、塩分、紫外線を考慮した素材、

技術と90ものパターンから厳選されたデザインは本物のボートシューズです。

軽く、通気性に優れた微細気穴のスエードシェルに加え、

Lyca採用のボディは速乾性を配慮し、

また3パターンのトライラジアル、プラスW、E、Tグループのボトムは

水はけの良さとボートシューズの命とも云えるノンスリップ構造であらゆる状況下に対応しています。

海のギアを代表するHARKENの海のノウハウと、

フットウェアを代表するSanconyのハイテクノロジーが、

次世代のボートシューズを完成させました。

HS-1: ¥11,800

HS-1

HS-2: ¥16,500
LEATHER TYPE

HS-2



HARKEN