

関東外洋ヨット選手権シリーズ1995 兼第18回関東フリート対抗レース 10月7日~15日



●リポート/寺澤寿一(本誌) 写真/市川和彦(本誌)

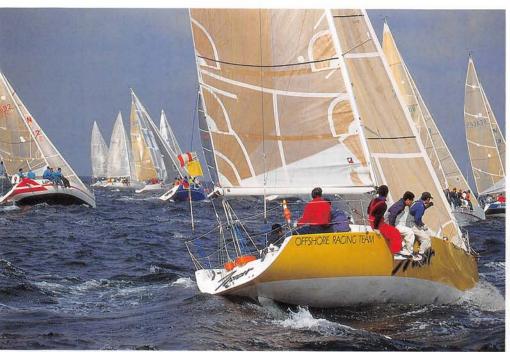


風にめぐまれたシリーズ戦となり接戦が続いた

東支部の島回りレースにおいて、史上初の42艇が神子元島レースに参加した今回の関東選手権に大満足しております」。表彰式・パーティ会場での古川保夫関東支部長・大会実行委員長の言葉だった。

今年も関東外洋ヨット選手権シリーズが、10月7~15日のうち5日間(土、日、祭日)、IMS-Aクラス=15艇、IMS-Bクラス=10艇、IMS-Cクラス=7艇、IORクラス=6艇、CRクラス=6艇の計44艇の参加を得て、相模湾で盛大に開催された。レースは、初日7日にKSC第7戦を兼ねた初島のショートオフショア、8日、9日に上下のインショアレース4本、そして14日には第40回神子元島レースを兼ねたロングオフショアレース開催といった組み合わせ。計6本のシリーズ戦となった。レースのコンディションは連日風に恵まれ、無事に全レースを消化。

シリーズ戦を制したのは、IMS-Aが〈シーホークハイ 5〉(マム36)、IMS-Bが〈アズサ〉(ファー34IMS)、IMS-Cは〈サモアVI〉(ファー31)。また、IORは〈アーカンベイ〉(ファー40)、CRは〈ラハイナV〉(スウィング31)。優勝したのは、みな本命枠を争う艇ばかり。それぞれ下馬評どおりの安定した力を見せて〈れた。



40艇をこえる参加を得て今年も大いに盛りあがった



本シリーズは、参加44艇中2/3を占める形でIMSボートが大激戦。その中でも、鳥羽レースで上位を独占したマム36艇団と、関東選手権にあわせて進水した〈アズサ〉(ファー34 IMS)などのボートに注目が集まった。レースは、得点係数の高いオフショアレース(初島レース、神子元島レース)が勝敗のカギを握る展開となった。

総合成績を見るとよくわかるが、第1レースと第6レースで上位に入った艇が今シリーズを制したといっても過言ではない。

第1レースはKSC第7戦を兼ねた初島ショートオフショアレース。得点係数は1.5倍。 IMS-Bクラスで快調なすべりを見せたのは〈アズサ〉だった。関東選手権に照準を合わせて参戦した同艇はファーデザインのIMSレーサー艇で、排水量は3250kgときわめて軽い。そのアドバンテージを発揮し、第5レースまでオールトップで今シリーズの主導権を握った。

今年は乗り手の腕もさることながら、艇の 性能が目立ったレースだったといえよう。初 島レースを終えた時点で、マム36とファー34 IMS、同じく31IMSの一連のファーデザイン 艇がフリートを引張る展開となった。

第6レースは第40回神子元島レース。得点 係数は3倍。ウェザーマーク回航後、北東の 風を受け一斉にスタートした艇団は神子元島 へ南下していった。

勝負の分かれ目となったのは、神子元島回 航後のコース取りだった。結局、潮の影響と 風が東へ振れたことをいち早くつかまえるこ とができた艇がいい結果を残せたようだ。

IMS-Aクラスでは、〈シーホークハイ 5〉と 〈カラス〉が第5レース終了まで大接戦を演 じていたが、神子元島回航の第6レースで〈カ ラス〉に競り勝った〈シーホークハイ 5〉が 総合優勝を勝ち取った。

同艇のスキッパー中島氏は、「5月のワントン全日本にも乗ったバウアー・ベッキンのおかげですね。今回は風に恵まれて最高のレースができたと世良オーナーも喜んでいます」 と満足そうだった。

絶好の風を受けたインショアレース

今回、IOR6艇、CR6艇と、IMSの大フリートに比べると少々寂しいクラスとなったが、少数精鋭となりコンペティティブなレース展開を演じた。インショアレース(上下コース4本)では、IMSレーティングを取得しながら実行委員会の要請もあってIORクラスで参戦した〈アーカンベイ〉(ファー40)がオールトップフィニッシュ。メインのセールエリアを増し、実力通りの堅実なレース運びで総合



秋風を背に快適なレースを進めるレース艇団

優勝を手にした。

CRクラスでは昨年に続いて〈ラハイナV〉 (スウィング31) が全レースを通して無難に まとめ、ディフェンディングチャンピオンの 貫禄をみせた。

レースを終えて

本シリーズは昨年と同様最高のコンディションの中で全レースを消化した。インショア・オフショアレースともにスムーズにコース運営がされたことで、参加セーラーも納得のいくレースができたことであろう。それはパーティ・表彰式での参加選手の顔からもうかがえた。今回もスポンサーなしのレガッタとなり、運営側はエントリーからレース終了まで苦労が多かったと思う。

来年もさらに充実したシリーズレースにな るよう期待したい。

(編集部より:次号でウィナーズコメントおよびコミッティを代表し植松清レース副委員 長に関東選手権を振り返ってもらう予定です)



フリート対抗の優勝は諸磯チームに決定!よろこびを全身で表わした川久保フリートキャプテン

関東外洋ヨット選手権シリーズ1995 最終成績

1995・10・07-10・15 (第18回関東フリート対抗レース)

IMS-Aクラス 総合成績 参加艇数:15艇

順位	SAIL No.	艇名	AE 和	第十	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	40 A 48 F		3 8	. 9	er.	- Ti	
NR DL	SAIL NO.	70E 1D	カモ 相	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	総合得点	2	オーナ	3	6	20	- 1
T	5445	SEA HAWK HIGHS	MUMM 36	5	7.500	- 1	0.75	1	0.75	3	3.00	. 1	0.75	. 1	2.25	15.000	世	良	腋	彦	選	子
2	4500	KARASU	MUMM 36	(f)_	1.125	4	4.00	2	2.00	1	0.75	10	10.00	5	15.00	32.875	斜	森	保	雄	油	35
3	4722	DREAMPIC	FARR 44	9	13.500	2	2.00	3	3.00	12	12.00	5	5.00	3	9.00	44.500	高	城	品	彦	辺	3
4	3335	ORIHIME	FRE-41	4	6.000	11	11.00	9	9.00	8	8.00	12	12.00	2	6,00	52.000	古	JII	保	夫	油	剪
5	5302	PRESTO	MUMM 36	2	3.000	9	9.00	7	7.00	9	9.00	4	4.00	7	21.00	53.000	菅	野		隆	逗	3
6	4700	BE-ONE	TYL-43	6	9.000	5	5.00	4	4.00	DSQ	16.00	2	2.00	8	24.00	60.000	슴	田	耕	42	シーカ	#=
7	5366	FLAWLESS	MUMM 36	8	12.000	7	7.00	5	5.00	2	2.00	9	9.00	9	27.00	62.000	森		幸	美	碧	萨
8	1733	U.F.O,	ELT 35	7	10.500	6	6.00	11	11.00	5	5.00	13	13.00	6	18.00	63.500	JII	島	Œ	通	油	3
9	4241	G' NET	J-39	3	4.500	3	3.00	6	6.00	10	10.00	8	8.00	14	42.00	73.500	神	部	静	江	辺	- 5
10	4591	LUCKY LADY V	SAY 12	10	15.000	PMS	15.00	PMS	15.00	7	7.00	.11	11.00	4	12.00	75.000	稲	葉	文	則	熱海	伊耳
11	180	DABOHAZE SUPER6	FST 42S7	DNS	21.000	8	8.00	8	8.00	6	6.00	3	3.00	11	33.00	79.000	土	AC.	丈	志	東京	中央
12	5333	BJ-7	BNT 40.7	11	16.500	12	12.00	DNF	15.00	4	4.00	6	6.00	10	30.00	83.500	猪	狩	光	清	油	3
13	4737	TURTLE V	ELT 12	13	19.500	10	10.00	10	10.00	11:	11.00	7	7.00	12	36.00	93.500	増	田	順	-	東	35
14	2112	FUJI V	FRE 45IMS	12	18.000	13	13.00	12	12.00	14	14,00	15	15.00	13	39.00	111.000	藤	本	達	雄	油	3
15	2299	BIG APPLE	N/M 46	DNC	22.500	DNF	15.00	DNS	15.00	13	13.00	14	14.00	DNC	45.00	124.500	松	田	荣	夫	シース	ťΞ

IMS-Bクラス 総合成績 参加艇数:11艇

順位	SAIL No.	艇名	艇	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	T .	1-7			77.17	
MPCIAL	SAIL NO.	TALL PL	rag die	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	総合特点	1	, ,			29	
1	2221	AZUSA	FARR 34	1	1.125	1	0.75	1	0.75	1	0.75	1	0.75	4	12.00	16.125	杉	村	直	樹	諸	磯
2	5070	SHARAKU	N/M 35	2	3.000	2	2.00	2	2.00	3	3.00	4	4.00	1	2.25	16.250	熱	田	=:	上行	認	子
3	5208	JUST 7	N/M IMS35	6	9.000	4	4.00	3	3.00	2	2.00	2	2.00	2	6.00	26.000	掘	田	和	正	備	豆
4	5118	CENTURY FAST II	TRIP36	3	4.500	9	9.00	5	5.00	6	6.00	7	7.00	3	9.00	40.500	蝦	名	久	美	東京	中央
5	5203	TRACER	TAK 34IMS	7	10.500	5	5.00	6	6.00	4	4.00	9	9.00	7	21.00	55.500	Ξ	宅	智	久	諸	磤
6	4218	NAPOLEON	TAK 34IMS	9	13.500	6	6.00	7	7.00	5	5.00	10	10.00	5	15.00	56.500	石	田	和	久	佐	島
7	3714	FUUJIN MARU	J/V 9.6IMS	4	6.000	3	3.00	4	4,00	PMS	11.00	3	3.00	DNC	33.00	60,000	髙	橋	氮	明	東	京
8	3711	BIG BLUE	ELT 935	5	7.500	8	8.00	9	9.00	9	9.00	6	6.00	9	27.00	66.500	弘		義	行	東京	中央
9	4014	ALPHA	J-33	10	15.000	-11	11.00	10	10.00	7	7.00	8	8.00	6	18.00	69.000	長名	<u>}</u>]	类	男	小系	網代
10	3639	CHRISTPHER 3	IMS 1030	8	12.000	10	10.00	8	8.00	PMS	11.00	5	5.00	8	24.00	70.000	佐く	木	康	治	逗	子
11	3426	DANCE OF MAGIC	JAN O/D	1.1	16.500	7	7.00	11	11.00	8	8.00	-11	11.00	10	30.00	83.500	原	田	Λ	郎	浦	翼

IMS-Cクラス 総合成績 参加艇数:6艇

100 AT	SAIL No.	fit dr	621 200	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	4 IPA 09	*	+-2	71	
順位	SAIL NO.	NE 10	租 種	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	総合得点	3-	7-4	1 7 7	- 1
1	3055	SAMOA VI	FARR 31	1	1.125	2	2.00	1	0.75	2	2.00	2	2.00	1	2.25	10.125	大 石	巌	シー	ボニア
2	2466	MERLUZA	J/V 9.6CR	2	3.000	5	5.00	3	3.00	PMS	6.00	4	4.00	2	6.00	27.000	杉田	泰一	諸	磯
3	324	AKIZUKI	FARR 31	3	4.500		0.75	2	2.00	3	3.00	E	0.75	6	18.00	29.000	和久井	喜治郎	油	委
4	4091	HEART OF NIPPON	FARR MRX	5	7.500	3	3.00	4	4.00	1	0.75	3	3.00	4	12.00	30.250	太田	祥 一	浦	賀
5	4280	SARA	YAM 9.5IMS	4	6.000	4	4.00	5	5.00	4	4.00	5	5.00	3	9.00	33.000	渡辺	俊 一	東	京
6	1611	NEPTUNE XI	IMS 950	6	9.000	6	6.00	DNF	6.00	5	5.00	6	6.00	5	15.00	47.000	古 屋	静 男	小	網代

IORクラス 総合成績 参加艇数:6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	*	+	4	711	- 1
N94 13L	SAIL NO.	RE 13	7/4 478.	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	86 日 195/K	2-	/ -1	4	13	- 1
- 1	4033	ARE CAN BAY	FARR 40	2	3.000		0.75	1	0.75	1	0.75	1	0.750	5	15.00	21.000	後藤		裕	逗	子
2	4790	CALIFORNIA DREAMER	N/M 50	6	9.000	3	3.00	3	3.00	2	2.00	2	2.000	1.	2.25	21.250	羽柴	宏	昭	佐	腸
3	3002	SYLPHIDES IV	FARR 3/4	3	4.500	DSQ	7.00	4	4.00	3	3.00	3	3.000	3	9.00	30.500	蒲谷	和	行	シー	ドニア
4	3001	HALF TIME	YOK-35	5	7.500	5	5.00	6	6.00	RET	6.00	4	4.000	2	6.00	34.500	朝河		清	シーフ	ボニア
5	4870	AMATORA	FARR 40	1	1.125	2	2.00	2	2.00	RET	6.00	DNS	6.000	DNC	18.00	35.125	佐々木	義	隆	浦	賀
6	3306	RIPPLE III	YOK 31SR	4	6.000	4	4.00	5	5.00	4	4.00	5	5.000	4	12.00	36.000	礎	俊	3 <i>L</i> .	油	壺

CRクラス 総合成績 参加艇数:6 艇

順位	SAIL No.	艇 名	般王 利衛	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			+-4		フリ	
MES ST	SAIL IVO.	RE 13	79.5 138.	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	彩面特点	- 3		-		23	F
1	3592	LAHAINA V	SWING 31	2	3.000	5	5.00	3	3.00	3	3.00	4	4.000	1	2.25	20.250	佐	藤	文	昭	諸	镀
2	4932	PLAIN	SLOT 31	RET	9.000	2	2.00	1	0.75	PMS	6.00	1	0.750	2	6.00	24,500	伊	藤	武	俊	富	貴
3	4604	FIRST	SWING 34	4	6.000	4	4.00	2	2.00	. 1	0.75	3	3.000	3	9.00	24.750	池	田	栄	宏	油	壶
4	4316	MANIJI	SWING 34	1	1.125	1.	0.75	5	5.00	4	4.00	2	2.000	5	15.00	27.875	吉	田	比	3充	東	京
5	2690	KUROSHIO IV	SWING 34	4	6.000	3	3.00	4	4.00	2	2.00	5	5.000	4	12.00	32.000	藤	村	其	示	小章	洞 代
6	3835	CHEERS	BNT FCC	RET	9.000	DNF	6.00	DNS	6.00	5	5.00	6	6.000	DNC	18.00	50.000	下	I		浩	佐	島

フリート対抗 チーム別 総合成績 参加フリート・チーム数:12

頁位	フリート・チーム名	CAN No	艇	名	CLASS	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
HILL	ノリート・ナーム石	SAIL No.	ne	±	CLASS	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	#6百19 <i>5</i>
		2221	AZI	USA	IMS-B	- 1	1.125	1	0.75	1:	0.75	1	0.75	1	0.75	4	12	
1	諸敬	2466	MER	LUZA	IMC-C	2	3	5	5	3	3	PMS	6	4	4	2	6	63.375
	3-4330-6	3592	LAHA	UNA V	CR	2	3	5	5	3	3	3	3	4	4	1	2.25	i sextamente
		4722	DRE	MPIC	IMS-A	9	13.5	2	2	3	3	12	12	5	5	3	9	
2	逗子 A	4033	ARE C	AN BAY	IOR	2	3	1	0.75	1	0.75	1	0.75	1	0.75	5	15	80.500
		5445	SEA HAV	VK HIGH5	IMS-A	5	7.5	1	0.75	1:	0.75	3	3	1	0.75	-1	2.25	
		4591	BE-	ONE	IMS-A	6	9	5	5	4	4	DSQ	16	2	2	8	24	
3	スピリットオブシーボニア	3002	SYLPH	IDES IV	IOR	3	4.5	DSQ	7	4	4	3	3	3	3	3	9	100.625
	A PERSONAL PROPERTY OF THE PRO	3055	SAM	OA VI	IMS-C	1	1.125	2	2	- 1	0.75	2	2	2	2	1	2.25	33.05 33.5-712.
		4241	G'	NET	IMS-A	3	4.5	3	3	6	6	10	10	8	8	14	42	8
4	湘南連合	5070	SHA	RAKU	IMS-B	2	3	2	2	2	2	3	3	4	4	1	2.25	111.000
		4790	CALIFORNI	A DREAMER	IOR	6	9	3	3	3	3	2	2	2	2	31	2.25	1
		5366	FLAV	VLESS	IMS-A	8	12	7	7	5	5	2	2	9	9	9	27	
5	東海フリート	5208	JUS	ST 7	IMS-B	6	9	4	4	3	3	2	2	2	2	2	6	112.500
		4932	PL	AIN	CR	RET	9	2	2	1	0.75	PMS	6	1	0.75	2	6	1

ジュリールームより(その2)

マーク回航のルームについて

リポート/ルール委員会委員長 石井正行

レース中、最もケースが発生しやすい場所は マーク回航である。

「マークから 2 艇身以上離れている時にオーバーラップしていれば(42.3)、外側艇は内側艇に回航のためのルームを与えなければならない(42.1)」ということは、みんな知っている。

「風上艇は風下艇を避けなければならない (37.1)」ということも、みんな知っている。 また、風下マークを回航する場合、内側が風 上艇であり、外側が風下艇となることも当然

それではここで、両艇の権利と義務を考えてみよう。外側艇は、37.1では風下艇としての権利があるのに、42.1では外側艇として内側艇にルームを与える義務を負わされている。内側の風上艇と外側の風下艇が接触した場合、どのルールが適用されるであろうか?

また、内側艇が要求できるルームとはどの程度か、外側艇が与えるベきスペースの大きさはどれだけかということについても、正確に答えられる人は少ないのではないだろうか。そこで今回は、「マーク回航のルームについて」と適用規則について述べよう。

実は、7月15日(土)三河湾にて行われた第 I 回マム36クラブレースで、ちょうどいい教材 となるケースがあったので紹介する。

1 ケースの概要

ケースは、第3レースにおいて起こった。 AとBは共にポート・タックで風下マークに アプローチした。マークはポート側に見て回 航することとなっていた。

Aが内側の風上艇、Bが外側の風下艇で、B が少々先行した状態で両艇はオーバーラップ していた。

マーク回航中に両艇は接触した。

両艇から抗議が提出された。

Bの抗議は、「内側でオーバーラップしていた Aにルームを与えたが、Aが必要以上に大回 りしたために接触した」ということで、 IYRR37.Iによる抗議であった。

一方Aの抗議は、「Bはルームを与える義務があったにも拘わらず、十分なルームがなかった」として、IYRR42.Iによる抗議であった。

2.プロテスト委員会の認定した事実

(a) ケース発生場所

第3レースの風下マーク。

(b) その時の状況

風速12~13ノット 風向290~295度

(c) ケースの内容

AとBは共にポート・タックで風下マークにアプローチした。Aが内側の風上艇、Bが外側の風下艇で少々先行した状態で、両艇はオーバーラップしていた。マークはポート側

に見て回航することとなっていた。

外側のBは、IYRR42.I(a)に従い、内側でオーバーラップしている A に回航のためのルームを与えた。

ルームを与えられたAは、マークとの間に 過大なルームをとり、メイン・セールをシバーさせたまま約I.5艇幅の間隔を開けて回航 した。回航を完了する頃にはマークとの間隔 はさらに大きくなり約2艇幅となった。その 間に、AのブームがBのポート側サイドステーおよびライフ・ラインに接触した。

その後もAのメイン・セールは依然として引き込まれず、風を横から受ける方向(プロパー・コース=クロースホールドよりも風下)に進み、両艇が接触した状態は10数秒続いた。両艇が離れて正常に帆走を開始したのは、マークをアスターンに交わしてから約3艇身ほど離れた後であった。

両艇は、回航前(マークの2艇身サークルに入る前)から、回航後(マークをアスターンに交わす)までオーバーラップが続いていたが、その間に風上艇はマスト・アビームとはならなかった。風上艇のAから、IYRR40.1に規定された「マスト・アビーム」という言葉もかけられなかった。

風下艇のBはラフの権利を持っていたが、 終始この権利を行使することなく、回航後も プロバー・コースより風上を帆走しなかった。

3. 判決

プロテスト委員会は、上記の事実認定に基 づき、次の通り判断した。

(1) Bは、IYRR42.I(a)に従い、内側でオーバーラップしている A に回航のために必要なルームを与えた。また、ラフの権利も持っていたが、接触後両艇が離れるまで、プロバー・コースより風上を帆走することもなかった。

従って、Bには規則違反の事実はない。

(2) Bからルームを与えられたAは、IYRRの 定義でいう「その時の状況に応じてシーマン らしいやり方で行動するのに必要な余地」を 超えてマークとの間に過大なルームを取って Bと接触した。

すなわち、A はIYRR37. I に違反した。 以上により、プロテスト委員会は、 IYRR37. I に違反した A を失格とした。

4. 判決の理由および判例

A.航路権の原則と例外

本件ケースに適用されるべき規則を正しく 認識するために、 航路権の原則とその例外と に分けて考えてみよう。

(I) 第IV章B節…原則

2艇のヨットがオーバーラップしている時には37.1が適用され、風上艇は原則的に風下艇を避けなければならないという義務を負っている。

「原則的に」という意味は、ラフする権利 のない風下艇が、プロパーコースより風上に 向かってコースを変更したような場合は除か れるからである。

(2) 第IV章C節…例外

前記原則に対して、マークを回航する時だけ一時的に、内側の風上艇(通常ならば、風上艇として非権利艇)は、「外側の風下艇(本来ならば風下艇としての権利を持っている艇)から、廻航のためのルームをもらうことができる」という特例的な規則(42.1)によって保護されている。これは、第IV章C節の標題並びに前文にも明記されている通り、あくまでも「ヨットがマークの同じ側を廻航しようとする場合」にだけ適用される例外で、り、一時的な権利でしかない。

(3) 37.1と42との関係

この関係については、IYRU判例集145に次のように明記されている。

「IYRR42によってルームを要求するヨットが IYRR37. Iの義務を免除されるのは、IYRR37. Iと矛盾する権利をIYRR42が明確に与えている間だけに限られ、かつ、定義によるルームが拒否された場合だけである」。

すなわち、定義通りのルームがいったん与えられた場合は、IYRR37.1が適用される。

B. 廻航中に適用される規則とその解釈

(I) IYRR42の適用範囲

「マークを廻航しようとする場合」というのは、通常「外側のヨットがマークから2艇身のサークルに入った時」である。ただし、外側艇が内側艇にルームを与えるためには2艇身以上の距離を必要とする場合は、その必要最小限の距離に入った時から「廻航しようとする」状態に入ったことになる。

次に、IYRR42の適用終了の時期は、「ルームを与えられた内側の風上艇が風下艇のラフに応じられる状態となった時」である。もっと正確に言えば次のようになる。

マークがあるために風上艇が風下艇を避けることができないで接触したという場合は、外側の風下艇のルームの与え方が不十分であったことになる。しかし、マークの存在が風上艇の回避行動の妨げとならなくなれば(マークを後方に交わした後は)IYRR42の適用は終る。つまり、内側の風上艇はIYRR42の保護を受けられなくなり、航路権は外側艇に移る。従って風上艇にはIYRR37.1の義務だけが残ることとなる。

「マークの存在が風上艇の回避行動の妨げとならなくなる時」というのは、通常「内側の風上艇とマークのオーバーラップが解けた時」と理解されているが、厳密に言えば「内側の風上艇のセンターボードまたはキールの中心線がマークの真横となれば、風下艇のラフに応じてもマークをクリアーすることができる(センターボードを中心として、一点で回転するOPのような艇の場合は別だが)。

すなわち、マークが艇の真横または少々後方となれば、まだオーバーラップしていても42の適用は解除される。

以上を要約して簡単に表現すれば、IYRR42 の適用時期は「マークの2艇身サークル(艇 種やその時の状況によってはプラスアルファ が加わる)に入った時から、マークをアスタ ーンに交わすまで(艇種やその時の状況によってはこれより早くなり得る)」である。

今回のケースのように、ルームを与えられた 内側の風上艇が外側の風下艇と接触し、マークをアスターンに交わした後もずっとプロパーコースをとらないで風下艇と接触していた なれば、これはIYRR42の適用範囲をはるか 、超えており、37.1が適用されることは明白 である。

(2) ルームの解釈

内側の風上艇が、IYRR42によって保証されるルームはどの程度か。

マーク廻航でなければ風上艇として風下艇を避ける義務を負わされた内側艇でも、 IYRR42の保護を受けて、廻航のために必要なルームをもらえるのであるが、そのルームについては第 | 章で次のように定義している。

「ルームとは、ヨットがその時の状況に応じてシーマンらしいやり方で行動するのに必要な余地をいう」

つまり、ルームをもらえるといっても、いくらでも好きなだけ(必要以上に大きな)ルームをもらえるということではない。

この「ルーム」という言葉の解釈については、IYRU判例40及びUSセーリング上告 I 19が参考となる。

IYRU判例40

質問

内側艇が、マークまたは障害物を廻航また は通過するために要求できるルームの最大の 大きさはどれだけか?

外側艇が与えなければならないルームの最 小の大きさはどれだけか?

答えの範囲は広いが、両極端は次の通り。

- 1.最小としては、セールやスパーを艇内に引き込んで、マークや外側艇との間隔が、それぞれ数センチだけというルーム。
- 2.最大としては、内側艇がマークの横を好き なだけ開けてコースをとる全ルーム。

これらの両極端の間に、もっと穏当な解釈がある。

最小に近いルームとしては、判断や操船に 多少の甘さがあっても大丈夫な、少々ゆと りのある余地。

最大に近いルームとしては、戦術的に望ま しい廻航をするのに十分なルーム。

そして、最も妥当な答は、多分この2つの 間であろう。

[IYRUの回答]

定義によれば、IYRR42. I(a)でいうルームという言葉は、内側艇がその時の状況に応じて

シーマンらしいやり方で、外側艇とマークま たは障害物の間を安全に通過するために必要 なスペースを意味している。

「その時の状況」というのは、例えば、2 艇のディンギーが穏やかな湖で微風の中をマークに近づいている場合、内側艇は自艇の幅を少々上回るだけの比較的小さなスペースを必要とし、実際にそれで満足するであろう。

反対に、2 艇のキールボートが、荒れた外海で波にもまれて予測できないほど上下左右に動いているマークに近付く場合、内側艇は安全を確保するためには I 艇身またはそれ以上のルームを必要とするかもしれない。

「シーマンらしいやり方で」という言葉は、 両艇に対して夫々の意味で適用される。

第一に、外側艇に対しては、内側艇が外側艇やマークを避けるために異常な或いは不自然な行動を取らなくてもすむように、十分なルームを与えなければならないと言っている。また、内側艇に対しては、廻航中、舵やシートやセールの操作に失敗したことを棚に上げて、ルームが不十分であると主張することは許されないと言っている。

USセーリング上告119

ルームとは、その時の状況に応じて、安全 にシーマンライクなやり方で、マークまたは 障害物を、回航または通過するために必要な ルームを意味するものであり、内側艇が戦術 的にやりたい放題の回航をするためのルーム という意味ではない。

US Appeal 119は、風速10ノットの時に起こったケースについての上告である。

全長29フィートの内側風上艇のバウがマークの真横となった時、マークとの距離は15フィート (1/2艇身以上)であった。これは、同じクラスの他艇が、メインセールを十分に出して風下艇やマークと接触することなく、内側に入ってこられるルームである。これは内側艇が必要とするルームを明らかに超えている。結局、内側艇は外側の風下艇と接触したので37.1により失格となった。

ここで明確になったことは次の通りである。 内側艇は、安全にかつ正常な方法でマークを 回航するために必要なルームだけをとってい る間は、IYRR42.I(a)による「ルームの保護」 を受けることができる。しかし、大きく回り 込んでから「クローズ・カット・アウト」と いう作戦的な回航をするために大きなルーム をとることは許されない。

US Appeal 195は、この点を次のように明確 にしている。

内側艇が必要以上に大きなルームを取った場合の適用規則は、42ではなく、航路権の原則 (37.1) である。

C. 廻航後

マークを廻航した後は、当然のことながら IYRR42は適用されないから、ルームをもらっ て内側で廻航した風上艇はIYRR37.Iに従って風下艇を避けなければならない。風下艇がラフの権利を持っている場合には、急激なラフをする可能性もあるが、風上艇はそれにも応じなければならない。また、風下艇がラフの権利を持っていない場合でも、プロパーコースまではラフすることができるわけであるから、風上艇がプロパーコースより風下を帆走することは極めて危険である。

このような状況下で、風下艇が風上艇を妨害するようなコースの変更をしていないにも拘らず両艇が接触したとすれば、風上艇がIYRR37.Iに違反したことは明白である。

(IYRU判例50参照)

IYRU判例50

内側艇は、マークをクリアーしたら42. ((a) によるルームを要求することはできない。 航路権の原則だけが適用される。

ケースの概要

2 艇の15フィートディンギーが反時計回りの風下マークに近付いた。内側の風上艇が適当な時期にオーバーラップし、外側の風下艇は内側艇にマーク廻航のための十分なルームを与えた。外側の風下艇は、マークを通過して1艇身ほどコースを維持した後、次のレグに向かって切り上がりはじめた。内側の風上艇は切り上がりが遅く、ブームも外に出たまま、外側の風下艇のライフ・ラインとシュラウドに接触した。

内側の風上艇は42.1(a)により、外側の風 下艇は37.1により、それぞれ抗議した。

(今回のケースによく似ている)

プロテスト・コミティは次のように事実を 認定した。

内側の風上艇はルームをもらった後、マークを回って次のマークへのプロパーコースに向かうべきであったのに、そうしなかった。

内側の風上艇はこの事実を否定せず、それは外側艇のメインシートがセンター・リードであるのに対して、自分のはブームエンド・リグであったためだと主張した。

プロテスト・コミティは内側艇の抗議を却下 し、外側艇の抗議を採択して、内側艇を失格 とした。

内側艇は、この判決に対して上告した。

上告の判決

認定された事実により、外側艇も内側艇もマークをクリアーしていたことは明らかである。外側艇は内側艇に十分なルームを与えた。内側艇はマークが近すぎて外側艇を避けることができなかったという状態ではなかった。接触が起こったのは、もはや42.1(a)が適用でない状況下であった。

プロテスト・コミティが37.1を適用したの は正しかった。

プロテスト。コミティの判決は支持され、 内側艇の上告は却下された。(1971)

証人のトップバッター佐野三治氏が登場

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

10月12日の午後 1 時34分、東京地裁627号室の室内に、佐野三治氏の宣誓「良心にしたがって真実を述べ、何事もかくさず、いつわりを述べないことを誓います」がひびき、原告代理人の質問が始まりました。

質問は、すでに書証として採用されている、月刊専門誌『ヨッティング』(91年12月号)掲載の武市俊氏による〈たか〉試乗記、〈たか〉の海難審判における佐野三治氏の審判調書、および佐野三治氏著の『たったひとりの生還』(新潮社刊)に記載されている事実関係を前提にしていて、新たな事実が得られる余地はなく、さほどの緊張感は生まれずに進行しました。

結論からいうと、原告代理人は、従来からの 主張、〈たか〉が本来からして安全性に乏しい 艇だったこと、さらに小型船舶の測度12メート ル以内に入れるために性能低下を招く改造工 事をおこなったこと、スタート前の準備の作業は 他の艇と比べて非常にあわただしかったこと、 イーパブの搬入もスタート3日前だったこと、気 象ファックスを搭載していなかったこと、〈コンテ ッサX〉のリタイア直後に〈たか〉も〈コンテッ サX>と同様なメインセールトラブルを起こしな がらリタイアしなかったことなどを、佐野三治氏 から確認して、それらの非をクローズアップした かったようです。ですが、はたして原告代理人 の意図したシナリオ通りにことが運べたのか、 当方にとって証人尋問の傍聴は生まれて初め てで、正直なところよくわかりません。

たとえば、原告代理人は、腰の軽い艇、腰の 重い艇の対比の説明を証人に求めて、風や波 の変化に敏感、敏感ではない、繊細、繊細で はない、という証言を引出し、とどのつまり、腰 の軽い艇は腰の重い艇よりも、風や波に対して 常に舵を動かしていなくてはならないから日常 的には操船がしにくい、という結論を得ようとし ていました。われわれからすれば啞然とするほ どのこじつけですが、裁判では、もしかしたら これでもいいのかも知れず、ここのあたりがわ からないのです

出航準備に関する質問もよく似ていました。 スタート前日まで様々な作業が続いたことを確認して、それは例外的なドタバタドタバタという感じで続いたのですね、という表現で念を入れたのが印象的でした。同時に原告代理人は、証人がイーパブの取り扱いについての説明を受けなかったことや、〈たか〉の復原力消失角度を知らなかったことなどを確かめましたが、ここも よくわかりませんでした。たぶん出航直前のドタバタのためにオーナーからの大事なインフォメーションが省かれたことを示唆するためと想像しますが、当方の個人的見解としては、かたくるしくいえばクルーは自身の安全を確保するために、必要な情報を積極的に得る権利があると思っています。ですから、知らなかったことのせめて半分は自分の責任にしたいのです。受け身百パーセントで能動的な努力は何もしないで、教えてくれないかったから知らなかったとする主張がそのまま通用するのか、以前からの疑問がふたたび生まれました。

また、これは奇妙でしたが、原告代理人は、クルーの任務、その任務の分担はどのように決められていたかを、執拗に繰り返し質しました。証人は、その都度、任務の分担はとくに決められていなかったと、繰り返しましたが、最後に、ワッチの員数は限られていて、クルーはオールマイティーでなければつとまらないと述べ、終わりました。どうやらこの部分もオーナーの管理責任を問う狙いと思われますが、クルーの任務分担をはっきり決めるのが当然とする前提が、よくわかりませんでした。

その他、気象情報に関して、原告代理人は、 天気図はスタート直後の26日の夜に描いただけで、後は艇の動揺もはげしく描けなかった、などを証言させました。それにしても、クルーの船酔いまでをオーナーの責任にするのか、おどろくしかありません。もっとも、すぐに船酔いを起こし荒天で仕事ができなくなるクルーを乗せるのは、やはりオーナーの責任となるかも知れず、でもこのあたりは、オーナーやスキッパーとクルーの間の基幹のモラルの問題であって、それが法廷にもちだされること自体が、悲喜劇といわざるを得ません。

また原告代理人は、〈コンテッサ X〉はレースをリタイアして母港に戻っている。〈たか〉もリタイアしていれば無事だったのではないかと質しましたが、証人はしばら〈考えた末に、いまにしても非常に難しい問題でわかりませんと述べました。原告代理人は満足せずに、様々な方向からの質問を繰り返しましたが、証人は、あの風の中では、引き返すよりも南下する方が安全だったと思う。かりにリタイアしたとしても、リタイア先は八丈島ではな〈小笠原父島を選びたいが、でもよ〈わかりませんと慎重でした。

しかし原告代理人は、三宅島や八丈島の測

候所のデータを示し、これによると南下が安全 だったとは思えない。私は、八丈島に向かえる と思えますが、などと質問を重ねましたが、証 人は、その資料と私の記憶は若干違う。〈たか〉 が海の上で受けていた風は西から北西の風で すと、これに関してははっきりと述べました。

ここは、かなり重要だった気がします。ひとつは、地上の観測所は、設置された場所によって 観測結果に癖をみせる点です。当方の手元に ある資料は、かなり古いのですが、八丈島の観 測所は、北西側の八丈富士と南東側の三原山 の影響を受けて、この間を通り抜ける東北東と 西の風が加速される。三宅島の測候所は、概し て北西と南の風がブランケットされるとの記載 があります。

そこで、だからというわけではありませんが、NORCは海の上の現場から遠く離れた、しかも陸の上で、現場の状況を推測し判断、コントロールするのは不可能。現場の状況は現場にいる当事者が自ら判断して対処する、という姿勢を一貫してつらぬいています。そして、これはいうまでもなく国際憲章であるORCの基本規定に準じた原則でもあるのです。今回の訴訟の大きな争点でもあるこのポイントで、原告代理人は皮肉にも島の観測データと現場の状況の違いを明らかにしたことになります。

以上がおよその経過です。とはいっても多くの方は、おわかりだと思いますが、最大のボイントであるくたか〉の転覆、浸水、ラフト搭載の救命備品流失、漂流中の捜索機を視認、クルー相次いで死亡などに対する質問は、時間切れになってしまい、次回に持ち越しになりました。次回は12月7日休。次々回は来年の2月1日休。ともに時間は午後1時30分から、2時間の予定。場所はともに今回と同じく東京地裁627号室です。次回の前半は原告側。終了次第、NORC側の質問が始まり、次々回につながります。今回はNORC会員の5人の方が傍聴に見えましたが、今後もぜひ傍聴を続けてください。

なお、おことわりが最後になりましたが、証人 尋問の日から原稿メ切日までの間が切迫して いて、NORC側の諸先生からアドバイスをいた だく時間がありませんでした。したがって以上 はあくまで当方個人の傍聴感想文に過ぎませ ん。来月には裁判所からの正式な尋問調書が 入手できると思いますので、正確なところは改 めてお伝えします。

震災を乗りこえ、盛大に開催

リポート/竹井一雄(関西ヨットクラブ)

第2回KYC WEEK開催にあたって

関西水域では従来、関西ビッグボート選手権、コルムカップ等の名称でIORのレースを開催していたが、健関西ヨットクラブの移転とコルムカップのレース撤退を機にヨットレース活性化を目指し、独自でのレースウィークを開催検討。昨年度第1回KYCWEEKを開催し参加を呼びかけたところ、KYCオープンクラス、DORAGONクラス、J-24クラス、ミドル・スモールボートクラス、ビッグボートクラスなどに多数の参加を得て、好評のうちに終了した。

今年度も第2回KYCWEEKを開催すべく 準備を進めていたが、阪神大震災で建設中の クラブハウスや泊地である新西宮ヨットハー バーに多大な被害を被り開催が危ぶまれてい た。しかし、関係各位の懸命の復旧努力によ り平成7年10月7日新クラブハウスの落成 と新西宮ヨットハーバーの開港式を迎えるこ とができた。そこで、この式典に時期を合わ せ第2回KYCWEEKを広く呼びかけを行い、 IORからIMSに移りゆくレースシーンに対応 すべく、兵庫県、西宮市、紺日本外洋帆走協 会、側日本ヨット協会、新西宮ヨットハーバ 一株の共催、協賛、協力を得てIMSレースを 軸に各種レースと諸行事を開催する運びとなった。

開催にあたって、全国のレースシーンで活 躍の艇を招待すべく選考委員会を設置し招待 艇の選出にあたったところ、関東フリート対 抗レース、中部フリート対抗レースと日程が 重なったため、招待艇は九州、西内海からくハ ウンドドック〉、〈トウメイ〉、〈ステラ〉の3艇 となった。また、艇の受け入れに関しては新 西宮ョットハーバー㈱の協力でレース期間の 前後1週間は無料で係留させていただけるこ とになり、参加各艇から好評を得た。一方、 経費面ではビッグボート、ミドルボートの各 レースのレーススポンサーを募ったところ、 ダイキン工業株式会社がビッグボートカップ のスポンサードを快く引き受けてくださり、 DAIKIN BIGBOAT CUPと銘打って開催す ることになった。

おかげさまで第2回KYCWEEKは好評の内に無事に終了しました。KYCWEEKは独 関西ヨットクラブのメイン行事として今後と も末永く続けていきます。後援、協力をいた だいた関係団体ならびに関係各社に厚くお礼 申しあげます。ま た、ボランティア として連日レース 運営に奔走さ れたジュリーな らびにレースな 営委員のみなうご ま、ありがとうご ざいました。

レース総評

● DORAGONク

11月 2~5 日 に行われる DOR-

AGON全日本選手権の前哨戦となったこの レースは、前年度全日本選手権覇者の〈夜来 香〉(上殿隆一氏)が制した。微風と振れる風 のなかスキッパーの田中良三氏のタクティク スが光った。今年度ワールド出場の〈マルガ リータ〉(岸本信弘氏)の5位は11月全日本選 手権へ向けての三味線か?



全艇レースにかける意気込みはすさまじく、 ゼネリコが続発した。優勝〈ウィンドセーラ ー〉の己斐健一氏は阪神大震災により実家が 家屋倒壊でほとんど練習なしでの優勝。2位 の外国人スキッパーを配する〈サンラック〉 (杉山紘司氏)を押えたのは立派。他には上位 を狙える位置にいながら未帰着申告で失格と なった艇が2艇あり残念だった。

●ミドルボートIMSクラス

招待艇2艇を含み新艇ラッシュとなったこのクラスは艇、乗り手とも充実しており、エキサイティングなレースシーンが展開され一時沈滞気味だったこのクラスの今後を予感させるものであった。優勝艇の〈サーティー5〉(FRAA31/酒澤勲氏)と2位の〈セレナーデ〉(J/V9.6m/松尾貴比古氏)は終始接戦を演じた。今後、順風〜強風時の性能差が気になるところである。また、今回のレースは全レース I 旗掲揚のラウンジエンドスタートを採用しておりこれに抵触PMSになった艇は残念であった。

●ミドルボートCRクラス

多数の参加艇を見込んでいたこのクラスは PR不足から前日までレース成立(5艇)が危 ぶまれていたが、申し込み締め切り直前で成 立となる。レースは〈マーマレード〉(岡田真



ビッグボートカップのスタートシーン

一氏)、〈トップオブザモーニング〉(高山智光 氏)、〈ザ・ローズ〉(堀田雅俊氏)が最終レー スの結果いっかんで優勝の行方が決まる接戦 が演じられ、結果〈マーマレード〉が制した。

DAIKIN BIGBOAT CUP

参加19艇と充実したこのレースは、MUMM36関西選手権とIMX-38クラスが併設され、MUMM6艇、IMX-384艇、がスクラッチで戦った。DAIKIN BIGBOAT CUP優勝〈AOBAV〉(IMX-38/神野佳樹氏)が制し純銀製カップを手中にした。また、スキッパーのDAN PE DERSENの技が光り2連覇となった。2位の〈TOMED(岡本健一郎氏)には必勝を期して三船清治氏と寺山紘史氏が乗り込み最終レースまで優勝争いを演じた。MUMM軍団では秒差のエキサイティングな戦いが演じられ〈RIVAGE〉(横井憲二氏/南波誠氏乗艇)が制した。なお、IMX-38カップは〈AOBA V〉が遺憾な〈その強さを発揮しカップを手にした。

ビッグボートカップ総合成績(参加19艇)

ヒック	メート	カツノ総合成績	(参加口地)
総合 順位	セール No.	艇名	オーナー名
1	5033	AOBA V	神野 佳樹
2	2227	TOUMEI	岡本健一郎
3	5438	WINDWAR	諏訪 禎男
4	177	RIVAGE	横井 憲二
5	2211	CARINOCHICO	古川 浩二
ミドル	ボートス	カップ総合成績	(参加8艇)
総合 順位	セール No.	艇 名	オーナー名
1	2069	THIRTY V	酒澤 勲
2	5394	SERENADE	松尾貴比古
3	5455	INTHE KIKI SPIRT	桶川 正次
4	4765	DESPERADO	豊田 桂三
5	5137	AOBA EXPRES	神野 豊子

女性セーラーのページ (その3)

気張ることなく、自分の役目を果たしたい

進 祥子さん〈フジV〉

「私はあくまでも気張ることなく、女性クルーとして役目を果たしたい」と素直で飾ることのない進さん。〈フジV〉(フレーズ45IMS/油壺・三崎マリン)チームに加わって1年半になる27歳の女性だ(鹿島建設勤務)。今回は関東外洋ヨット選手権の神子元島レースに参戦したばかりの彼女に原稿をお願いした。



レース中の真剣な顔の進さん

──10月14日朝8時過ぎ、三崎マリンを出港。 快晴。第18回関東外洋ヨット選手権シリーズ 1995 (フリート対抗) 最終レース、ロングオ フショア (96マイル) の神子元島レース。〈フ ジV〉の乗員は12名。風は7ノット前後。今 回のレースはピリピリしたいつもの緊張感も あまり感じられず、穏やかなスタートを切っ ケー──

私が初めてヨットレースというものに参加 させていただいたのは、昨年6月の初島レー スで、手に汗握るほど緊張したのを覚えてい ます。

一艇速、風向、波を確認しながらスタートラインに近づいて行く。すれすれのラインを辿りながら他艇と怒鳴り合い、衝突を回避しながらポジション確保に懸命になる。タイムを読み上げ神経が高ぶっていく。スタート合図とともに風の感触を取り戻し船が流れていくのを実感する。が、しかしゼネリコとなってしまった――

この時のスタートするまでのクルーー人ー 人の気分の高揚、厳しい顔つき、重厚な空気 に触れたことで、ヨットにより一層引き込ま れることになったと感じています。

私はあくまでも気張ることなく、女性セー ラーとして役目を果たしたいと考えています。 男性には負けたくない、男性と肩を並べて対 等に扱ってほしいという気持ちよりも、男性 には持ち合わせていないものを出していこう という気持ちのほうが大きいのです。女性だ から、という甘えは持たないよう努めている つもりですが、やはり体力には限界があり、 意地を張らずに迷惑は掛けまいと努めていま す。いつもの同じメンバーでも、男性のみの 場合と女性が加わった場合とでは、やはり雰 囲気が変わってくるのではないでしょうか。 イライラしたり怒鳴り合ったりするのは日常 茶飯事。そんな時、ソフト面でクルー同士の 潤滑油のような役割が果たせたらと願ってい ます(などとカッコイイことを言っておりま すが、以前に人事部でマネジメント教育を担 当しておじさま方に囲まれていたおかげで女 性一人でも怖いものなしなんです)。〈フジV〉

のクルーの皆さんはどのように見てくださっているのでしょうか!?

今回のレースではロングオフショアレースということもあり、ほんの少しの間でしたがスピンランのレグのときにメインのトリムを教えていただくことができました。ヘルムや他のボジションとのコンビネーション、信頼関係、ランナーのボジションからの眺めとは違った景色を感じるよい機会となり、また違った楽しさを味わえました。ヘルムを握っている宮坂さんが黙って見守っていて下さったことを感謝します。本当は不安だったのではないでしょうか?

神子元島を回航したのは午後5時25分頃。 日が沈み伊豆の港町が輝きだしたが、風向きが悪く、いくら上っても爪木崎の灯台が見え続けた。辿り着くのは何時になることやら。 ハイクアウトをしながら寝てしまうのもお茶の子さいさいとなりました。

きっとこの辺りの時間、運営委員の皆さん はフリート対抗全レースの集計整理に追われ ていたことでしょう。

昨年の鳥羽レースでは、レース本部のお手 伝いで大学のヨット部の新入生たちと一緒に 三崎マリンに寝泊まりし、参加艇の帰着を待 っていました。3時間おきに各艇に電話をし て位置・天候・風向・波浪状況・人員安否を 確認し航跡状況を把握するという作業を行っ たり、フィニッシュ間近には全ての参加艇が 帰着するまで交替で本部艇に乗り込み待機す るという体力勝負の仕事もありました。ヨッ ト歴では同期の学生さんたちに対抗すべく、 ここでの私の仕事は、初めての電話の応対に どきまぎしている彼等にお手本を示すことだ ったような気がします。会社だけでは空足ら ず、やはりここでも教育担当をしてしまいま した。その時の学生さんの一人は、今でもレ ースがある度に小網代沖でよく見かけます。 レースの本部艇から手を振ってくれるその学 生さんももちろん女性セーラーです。

ボランティアということでレース中の対応 のみの役割でしたが、こうした大きなレース 運営の裏側を少しでも知ることができたこと



今年4月、KSCシリーズ初戦の後〈フジV〉のクルーたちと(前列中央が進さん)



ハワイ、アラ・ワイヨットハーバーにて(今年10月)

は、とても貴重な経験をさせていただいたと 感謝しています。機会があったらまたぜひお 手伝いしたいと思います。

〈フジV〉に乗り始めてから4、5ヵ月後 にはレースに出させていただくようになりま した。「女性ということに執着して煩わしく思 われていないだろうか、やめた方がいいので は」と毎週三崎に出向くたび、何度帰ろうと 考えたことか。でも、「やっと〈フジV〉のク ルーとして認めてもらえたのだ、皆の仲間に 加われたのだ」と、レースの出場許可がおり て実感することができました。そのことが何 よりも嬉しかったのを覚えています。ほとん ど毎週、雨の日も休まずに合宿所へ通ったの も、少しでも自分の居場所を確保したいとい う気持ちと、女性だからという言葉に甘えた くない、自分に負けたくない(実際は根性な しですが) そうした複雑な気持ちが入り交じ ってがむしゃらになっていたことも確かです。

――空には天の川がうっすらと浮かび上がり、 ハルには夜光虫が銀モールのようになびいた。 フィニッシュまで後2~3マイル地点。真 っ暗な中を周囲に舞っている他艇の航海灯を 眺め、微風の中を | ~ 2 ノットで漂っている 我が艇を速くゴールに運ぼうとクルー全員が 一つになっている。辿り着いたのはそれから | 時間余りたった後だった——

ゴールデンウィーク新島レガッタの回航ではメインセールを破き、鳥羽レースでは夜の稲妻に囲まれ、瞬間40ノットを経験し、スピンハリヤードが切断し、恐怖におののいていてもやはり面白くてしょうがないというのが本音です。きっかけは仕事のウサ晴らしでした。はじめてから一年半、まだまだ何もわかっていませんし、知りたいこともどんどん増えていきます。未知の世界に飛び込みさまざまな人々と出会えたことも貴重な体験となりました。

冗談でいつも口にしていますが、いつかは パウマンをやってみたい、と本当に思ってい ます。憶病者にはなりたくない、と我が身に 鞭を振るって毎週三崎マリンに通う、花の独 身であります。

もっとお知りになりたい方は是非〈フジV〉を覗いて見て下さい。ブームに頭をぶつけて躍っている私がいるでしょう。

宮坂敬三スキッパー (本部帆走委員長)から ひとこと

「〈フジV〉においてめずらしい女性からのクルー応募電話に、今後女性クルーを育てていくケーススタディとして彼女を受けいれたんですよ。彼女は大変謙虚だけど私の考えとしては、チームのマスコット的存在ではなく、ひとりのクルーとして認めていく方向でいろいろ教えています。男女雇用機会均等法ではありませんが、男女の差をつけずに対等に扱っていきたいと思っています。今回の関東選手権では頑張っていました。ようやくフネにも慣れてきたようです。来年は、バウマンや通信関係の勉強をしてもらおうと考えています。期待しています。」

シアトルカップ健在 阪神大震災後はじめてのビックレース開催

リポート・写真/岡田真一(須磨ヨットクラブ)

今年も9月15、16、17日の3日間、1995シアトルカップレースが大阪湾須磨沖において開催された。ご存知のとおり、1月17日阪神地区を襲った震災は同地区に多大の損害を与えたが、須磨ヨットハーバーも例外ではなかった。護岸、岸壁、ヤードが被災し、上架給油設備が倒壊、ハーバー機能のほとんどが麻痺してしまった。直後の状況はとてもレースところではなく、ただ茫然とするだけであった。それから数カ月、たとえ規模を縮小しようともこのレースは実施すべきとの意見がでて実行委員会も活動を再開し、どうにか今回の開催にこぎつけた。

5回目を迎えたこのレースは、米国シアトルヨットクラブから須磨ヨットクラブへ寄贈されたカップを争奪するシリーズで、質のよいレースがモットーの手作りレース。今年は受入側の事情から、参加数25艇と昨年の2/3となったが、IMSクラス 7 艇、CRクラス I3艇 J24クラス 5 艇が参加した。今年のレース運営の特徴は、IMSクラスにおいて従来使用してきたGPHによる修正からパーフォーマンスシステムにおいて従来使用してきたGPHによる修正に変更したこと、CRクラスにおいて全て証書取得艇に限ったこと、さらにスタートを従来の一斉スタートをやめクラス別に行うとしたことだった。

9月15日第1レース (5.8マイル、ソーセージコース)

II:00のIMSクラスのスタート直前、風が 弱まり回答旗となった。仕切り直しで11: 30、IMSクラスを皮切りに5分間隔でCRクラ ス・J24クラスと順次スタート。クラス別のス タートのためリコールを読まれやすいとレー サー側が判断したものか予想以上にスムーズ で各クラス | 発スタートとなった。風は7 ~8ノットと弱いながらも各艇順調に走り、 特にIMSクラスの〈リバージュ〉(マム36)が素 晴らしいダッシュを見せた。続いて同型艇の 〈ウィンドウォー〉が続き、さらに〈フェア ウインド〉とマム36艇団が圧倒的に強い。第 2上を回ったころ風は落ちたがくリバージュ> が、 1 着。 2 着には〈フェアウインド〉が頑 張り、〈ウインドウォー〉を抜いて入った。両 艇の順位は修正後も変わらず、4位に進水直 後の〈サーティ5〉(ファー31)が入った。CR クラスは〈出雲〉(ヤマハ30S2)がよいスター トを見せ、フリートをリード。しかし風が弱

まった第2上からの下りでミス、順調に艇速を維持した〈遠矢〉(X-99)が I 位となり、驚異の挽回を見せた〈カウベル〉(YR30)が 2 位、重い艇を良〈走らせた〈ノア〉(X362)が3位となり、〈出雲〉は4位と順位を落としてしまった。J24クラスはコース短縮にもかかわらずフィニッシュできたのは〈シモーヌヴェイユ〉のみだった。

9月16日第2レース

第31回大阪湾横断レース(14.8マイル)

16~17ノットの風の中、このレースだけは 各クラス定刻11:00一斉スタート。北東風の ため全コースフリーとなり面白みに欠けるコ ースとなったが、豪快なスピード競争となっ た。レース展開は、フリートを引っ張るマム 36軍団がコースミス、〈フェアウインド〉が2 時間を切ってフィニッシュし面目を保ったも のの、後続小型艇団に詰め寄られることとな った。このためIMSクラスではなんと第1レ ースDNFであった元IOR艇の〈ペネロープ〉 (DAV34)が I 位となった。2 位には〈AR2〉(フ ァー31)、3位には大型艇の面子でくサマーボ ーイ> (IMX38)が入った。CRクラスでは他艇 の動向を気にせず、GPSを信じて最短コース を走った〈シルフィード〉(CYB325)がみごと I 位、2位には〈サムシング〉(Y-30S2)が入 り、同型艇の〈出雲〉は3位だった。J24は〈マ ッドジュニア〉、〈メイテイ〉、〈シモーヌヴェイ ユ〉の順であった。

9月17日第3レース

(9.7マイル、ソーセージコース)

台風の影響で22~23/ットの強風。これくらい吹くと(ブローで30/ットを越えていた)ボートハンドリングの差がはっきりでて、強風に強いくウインドウォー〉がリード。このままトップを取ると思われたが、〈サマーボーイ〉が粘り強く走り、修正で〈ウインドウォー〉を逆転して I 位。3位には〈リバージュ〉が入った。CRクラスはサイズの有利さもあるが、〈ノア〉かコース、マーキングとも非の打ち所のない走りを見せて他を圧倒、I 位に輝いた。2位に〈ノア〉にはおよばないものの安定したセーリングで〈カウベル〉が入った。3位は〈出雲〉。J24は〈メイテイ〉が圧勝、2位〈マッドジュニア〉3位〈コウリュウ〉だった。

この結果、シアトルカップIMSクラス優勝は〈サマーボーイ〉。 勝負どころの第3レース にかける 意欲はみごとだった。2位は 〈AR2〉。 高得点の第2レース2位は大きかっ



た。3位は〈ペネロープ〉、第2レースがなけ れば結果は違ったものになっていただろう。 やはりレースは下駄を履くまでわからない。 マム36軍団は今回破れたものの、艇の性能は 一番であろう。第2レースの結果が痛かった。 CRクラス優勝は〈カウベル〉。派手さはないも ののポイントを落とさないレース運びは立派。 特に第 | レースの根性には脱帽、連覇を達成 した。2位は〈ノア〉。常に〈カウベル〉を逆 転できる位置にいながら、遂に果たせなかっ た。しかしクルージングボートをよく走らせ た技量はさすがと思わせた。3位は〈出雲〉。 第 I レースは惜しんで余りある。J24クラス は〈マッドジュニア〉が優勝。第2レースが 効いた。2位〈メイテイ〉。第1レースのリタ イヤは信じられない。3位〈シモーヌヴェイ ユ〉は強風の走りに課題を残したといえよう。

開催すら危ぶまれたこのレースだが、何とか実施にいたり、来年へつなぐことができたのではないかと思う。不便な中にも参加いただいたレーサー諸兄、自ら被災しながらも協力いただいた関係各位に誌面をもってお礼申しあげたい。

IMSクラス総合成績

		Adae		
順位	艇名	オーナ	一名	艇種
	サマーボーイ	辰井弟	- 郎	IMX38
2	AR2	稲継	一洋	FAR31
3	ペネロープ川	植松	由量	DAV34
4	ウインドウォー	諏訪	禎男	MUMM36
5	リバージュ	横山	憲二	мимм36
6	フェアウインド	己斐	健一	мимм36
7	サーティ5	酒澤	勲	FAR31

CRクラス総合成績

		-124		
順位	艇名	オーフ	ナー名	艇種
- 1	カウベル	三浦	克比古	YR30
2	NOAHII	安藤	卓	X362
3	出雲	伊藤	耕磁	YA30S2
4	シルフィード	渡辺	生児	CYB325
5	サムシング	岡田	正弘	YA30S2
6	アカウーピン	小野	持信二	EUR31
7	遠矢	花房工	E次郎	X99
8	スウィングベル	美藤	裕志	BB30
9	ザ・ローズ	堀田	雅俊	FAR1020
10	セントエルモ	川添	正行	YOK26
1.1	コウリュウVII	甲南	大学	YOK30
12	リラクシン	片岡	清一	TUB950
13	サム・サーラ	西垣	忠男	YA28S

関東支部クリスマスパーティ(95年度支部島回りレース&KSCシリーズ表彰式併催)のご案内

1995年、関東支部はあらゆる面で活発な盛 り上りを見せました。この1年間のみなさま のヨット活動を振り返り、みなさまともども 集い楽しい夕べを過ごそうと、昨年に引き続 き年末のパーティを企画しました。

今年度の島回りレースの表彰式、そして白 熱のKSCシリーズの表彰式も併催いたします。 ご多忙の毎日とは存じますが、楽しい企画を 用意いたしましたので、ご来場いただきたく ご案内申しあげます。

時:12月20日(水) 18時受付

18時30分 開宴

場:(社)日本外国特派員協会メインダイ

ニングルーム

(東京、有楽町電気ビル20階・JR有楽町駅徒歩1分)

TEL.03(3211)3161(代)

会 費:特別会員¥10,000

正会員¥ 5,000

性¥ 4,000

TICKET: 当日会場受付にて販売いたします が、12月 I 日よりNORC事務局にて も事前販売いたします(チームご とにテーブルを用意する予定で

服 装:男子は上着、またはブレザー着用願 います。

お問い合わせ先: NORC関東支部事務局 TEL.03 (3504) 1911

ジャパン・グアム・ラリー出場艇墓集

問い合わせ/日 本: ABYC·RALLY係 TEL.044(233) 1640 FAX.044(244) 2944 グアム: TEL.671(646)8005 FAX671(646)1670

中国(上海)で初の国際ボートショー来年開催

1996年4月8~11日の4日間、中国の上海 において中国初の「国際ボートショー」が開 催されることが決定した。会場は上海市の中 央に位置し、展示場やホテル用に建てられた テーマパークの中にある。またヨット・モー ターボートの展示のために、屋内展示館も整 っている。

近年中国は、レジャー・商業各分野に大き

な可能性がある地域として国際ビジネスにも 注目されている。マリーン市場においても、 輸入品および技術に対する需要に応える意味 でも、今回の国際ボートショーは価値がある。 今回はイギリスの「プロショー」が主催、 上海Sino Expo Corpと上海造船業協会が協賛 で開催される。

この「中国国際ボートショー」に興味のあ

る方は下記へお問い合わせください。また出 展希望者にも対応いたします。

スポーツコミュニケーションズ

担当:ジェレミー・ダクスバリー(日本語可)

TEL.03-5691-0564 FAX.03-3899-9654







『マリンヴァンス海外 通販カタログ会員募集中!!』

話題のUSAトップマリンカタログ WESTMARINE社製 Port Supply のカタログ掲載商品が手に入ります。 詳しくはお問合せ下さい

便利な全国通信販売をご利用下さい。

- お電話、FAXでもご注文いただけます。
 メーカー、型番、色、サイズ、納期を確認の上注文して下さい。
 ご注文の商品は銀行振込確認後、発送させて頂きます。又は、
 代金引換発送とさせて頂きます。
 振込利はお客様負担になります。
 《振込先》マリンヴァンス 三和銀行 横浜支店 第19081 振込に電話にてお願いします。
 TEL:045-681-0943 FAX:045-641-1503



マリンヴァンス/〒231 横浜市中区相生町6-104 TEL (045)681-0942代 平日 AM10:00~PM7:00 休日 日・投・祭日 ● 各種介シット取称い及び通信販売取扱い



新しい風に、新しい帆を(その8)

関東支部規約運営等検討94年12月設置特別委員会

略称9412委員会 委員長 高田尚之

本誌の先月号をみて、関東支部の会員は一様にビックリされたので はないかと思います。

先月号の見出しは:関東支部は小活動単位に細分割され、 そのおのおのが支部化されます

大きな活字が目に飛び込んだとき、会員のあなたは何をお考えにな ったでしょうか? ご覧にもなっていませんか…?

いつから? どんな地域が活動単位になるの? 関東支部が現在の ままの大きさで、これから先、やってゆくのが困難って、何が困難な の? 何が原因なの? 本当にそうなの…? などなど。

私たちはこのコーナーを通じて、もう2年を超えましたが、毎号欠 かさず会員のみなさまに、いまのような問題についてお話してきまし た。しかし、会員の大部分に理解が浸透したかと言われれば、残念な がらハテ(?)といわねばならないでしょう。本誌をパラパラとしか ご覧にならない方も多く、まして堅い話になるとどうしても敬遠され 勝ちなのが普通だからです。また、レースの話しでは口角泡を飛ばす の状態であっても、会のありかたや問題点、会の将来だのの話は忙し さにまぎれ、どうしてもソッチノケになってしまうからです。

私たちは、今後も広報につとめます。古い号も読んで下さい。 いま、関東支部は変わりつつあります。

あなたの協会です、どうか関心をお寄せくださると同時に積極的に 発言をして下さい。

さて、今回は、執行部の選挙の話しをいたします……

関東支部では、理事・執行部は会員が民主的に選挙で選ぶべきだと いう声が高まり、前々回(4年前)は実際に投票が行われました。前 回は定員と候補者が同数でしたので投票は行われませんでした。関東 支部では、関東支部の理事・監事と関東支部わりあての本部理事・監 事候補の選挙は、代議員会で行われることになっています。

今回は関東支部の方針が大幅にかわる節目です。どんな方が立候補 し、どんな選挙になるのでしょうか。どんな執行部ができるかにより 関東支部のあり方も変わってくるものと予想されます。

9310・9412委員会ができて、関東支部を根本的に見直すことになっ てから選挙規則はそのつど前回の選挙を総括しながら、より民主的に かわってきました。

今回も、執行部の選挙にあわせ規則を決めます。そこで、過日9412 委員会を通過した案をもとに、どのように執行部の選挙をやるかをご 報告します(代議員会での議決で最終的に正式規則になります)。

- 1. 選挙が民主的に行われるような規定にしました。 告示は30日以前に、全会員に周知すること。 立候補は投票日の25日前から15日前までにすること。 在籍2年以上の会員なら、誰でもが立候補できること。
- 2. 先の代議員会決議に沿い、本部理事と関東支部理事を兼ねるこ とを禁じました。ただし、関東支部長だけは両方を兼任します。
- 3. 従来、立候補者同志が互いに推薦しあって立候補することがよ くあったのですが、これをできなくしました。

- 4. 連続は2期4年くらいで理事も、いったん休んで会を冷静に外 からみるようにしていくのがよい、との強い意見がありました。 そこで今回はためしに、立候補時点での連続理事就任期間を明ら かにしてもらうことにしました。
- 5. もっと大切なことは、候補者の意見です。そこで、投票前に意 見披露をしてもらい、その後に投票することにしました。
- 6. 代議員と役員は兼任不可ですので、立候補した代議員は投票の 6日前までに代議員の辞任届の提出を義務づけました。
- 7. 立候補の辞退は7日前までにし、話し合いや定数あわせで選挙 をしなくするようなことができない規定をつくりました。
- 8. 選挙は委任ができません。つまり、代議員自身が出席し、過半 数が出席した代議員会でなければ選挙ができません。そこで、代 議員の負担を減らす意味から、支部理事の選挙と本部理事候補の 選挙を1日で済ませることができるようにしました。

以上が関東支部の選挙の基本で、全11条からなる選挙規則案です。 今回も、重要な決まりを作る関係で、たぶん代議員会では、各条ごと に賛否を問うかたちで規則が決まっていくものと思われます。

まだ委員会通過の段階で代議員会未通過ですが、選挙に備えること ができるように、早めにお知らせしました。ご了承ください。

そこで、お願いです……

次期の執行部がどんな考え方でいくのかにより、今後の関東支部ひ いてはNORCが方向づけられると予想されます。もちろん大筋は代議 員会が会員を代表して進路を決めていきます。私たちの会の場合、イ デオロギーの違いで論争がおこるのではなく、実際には沢山の選択肢 の中から、何をどう選択していくか、どう政策に優先順位をつけるか が違うだけの問題なので、執行部の考えがより重要視されるのです。 それにより、ある政策が早くも遅くもなるからなのです。

会員は、まず、これは、と思う方に立候補をすすめることが大切で す。従来のように「執行部は雲の彼方のこと」などと思わないでくだ さい。いま会員は、自分のまわりで、自分たちのことを本当に考えて くれる代表を執行部に送り込むことが必要です。なぜならば、関東支 部は小活動単位になって活動していくことが決まっているからです。 本部は公益的方面に力を入れていくことになります。多分、委員会の ありかたも変わっていくと思われます。

この変わり目の時に、どう執行部が舵取りをするかは直接会員に大 きな影響を与えると思われます。会員は、代議員会を通じての間接的 参画ではありますが、会員の意識が何よりも一番大切です。

どうか、執行部の選挙にも関心をお寄せください。

また、会員に一番身近なフリート・キャプテンもこの暮れに任期切 れになり、新キャプテンの選出をすることになります。代議員は任期 が1年ずれ、来年の暮れが任期切れとなります。フリート・キャプテ ンの選出は各フリートにまかされています。執行部同様、会員の意志 重視の民主的方法により会員の代表のフリート・キャプテンが選ばれ ることを切に願っています。 (つづく)

関東支部役員および本部役員候補者の選出選挙告示

NORC関東支部選挙管理委員会委員長 平賀 威

平成8・9年担当関東支部役員および本部役員候 補者の選出選挙を行います。

1.選挙の定数:関東支部理事7名、監事2名 本部理事候補者13名、本部監事候補者2名

2.被選挙権者:会員になって2年を経過するもの

3.立候補受付の期日:平成7年||月||7日から||

月27日/月午後5時まで

4. 立候補の制限:関東支部理事・本部理事候補は 共にどちらか片方の候補者にしかなれない

5.選挙の期日:平成7年12月12日(火)

6.選挙権者:関東支部代議員

7.以上の選挙は「NORC関東支部理事および関東支

平成7年10月31日

部監事選出規則」と「NORC関東支部選出本部理 事および本部監事候補者選出規則」に基づき行 います。詳細は選管までお問い合わせ下さい

8.フリート・キャプテンも任期切れとなります。各フ リートでの選出は、公正かつ民主的に行ってくだ 1.15 DJ -

NORC海岸局訪問記(その6)

三宅ヨット局

本部通信委員会委員長 池内貞二

NORCの7つめの海岸局として、伊豆七島の三宅島に国際VHF海岸局「三宅ョット」が開局したのが、今年6月です。 関日本船舶振興会の補助事業として開設されたもので、全国でも最も外洋ョット活動の活発な海域に、頼もしいサポーターが誕生しました。以来、今年毎月開催となった関東支部のKSCシリーズ初島レース、鳥羽レース等で活躍しています。

従来の三崎ヨット局から、南に約70マイルにある三宅島。相模湾をエリアとする「三崎ヨット」の電波では届きにくかった伊豆大島以南海域への通信が、この「三宅ヨット」の誕生で一気に可能となり、関東支部の島回りレースをはじめ夏のクルージング艇との通信も現実のものとなりました。

何よりなのは、同時期に開局した東海支部の「知多ヨット」局との連携で、熊野灘北部から遠州灘、駿河湾南部、伊豆諸島・北部、相模湾全域と、広大なエリアを連続してカバーできる国際VHF通信網ができたことです。これにより、会員さらには一般外洋ヨットの国際VHF船舶局開設に弾みがつき、通信手段を備えた安全航行への意識の高揚に効果があがります。

さて「三宅ョット」局は、緑濃い樹々に全 島がおおわれた三宅島の北端、大久保漁港の すぐ背後、海抜90メートルの高台にありま す。DPE業を営む井上明信氏の自宅の一角に 開設させていただきました。

井上氏は、某テレビ局の三宅島駐在の映像取材記者。台風被害をはじめ伊豆諸島で起きた種々の話題を撮影しその映像を送出したり、また同局中継設備の維持管理をされています。もちろん家業のDPE業を営むかたわら、趣味の無線家としても造詣が深く、アマチュア無線、陸上・海上特殊無線技士等の資格を多く取得し、氏の部屋はテレビ局の調整室と無線局が合わさった無線家垂えんの様相です。もちろん今回の三宅ヨット局の局長兼オペレータも快く引き受けてくださいました。立地条件、技術、資格と、普通は探しても見つからない同氏を紹介してくださったのは前本部通信委員長の〈衣笠〉の鈴木康之氏です。

さて、三宅ヨットの無線室(送受信所)は、 井上氏の自宅に隣接のコンクリート造りの小 屋の中。テレビ局の中継装置と同居していま す。無線装置は、こじんまりした匡体の装置 本体と空中線や、その他付属装置です。無線 機本体から空中線(アンテナ)までわずか10 数メートル。そもそも海抜が高いことが幸い し、また台風来襲時を考慮して高さを抑えた 地上高 7 メートル余の空中線で、ヨット側が マスト・トップ・アンテナなど条件が良けれ ば50マイル以上離れても通信が可能です。

無線機の操作は、三宅島の無線室(第2通 信所)でも可能ですが、通常はNTTの専用通信 回線を介した三崎ヨット局で操作をしていま す(最も回線使用料が高額なのが難点です が)。

リモコン側の三崎ヨット局(第1通信所)では、三崎ヨットの装置と三宅ヨットの装置が並んでおり、ヨットから届く電波の明瞭な方で通信すれば良いわけです。ただし「みさきよっと」と「みやけよっと」という似た呼出名称は、隣同士に置かれたマイクロフォンで行うについてはとてもややこしいことになります。目の前にそれぞれの名称が明記されているのに、オペレータの口調が、どうしても「みー・・・さきよっと」、「みー・・・やけよっと」となってしまうのは、そのためです。

ョット側でも、一瞬どちらから呼ばれたか 判断つきにくいかもしれませんが、自艇の現 在位置で判断することも必要かも知れません。 どちらにしても、三崎ヨット局で操作してい る場合が多いので、実害はありませんが…。

いずれにしろ三宅島は、九州・沖縄と交信が可能な場合もあり、156~160MHzの電波の 国際VHFでも電波の伝搬状況のよい時には、



無線室



三宅ヨット局は井上氏の自宅に開設されている

伊勢湾フェリーの声が聞こえるほど、ロケーションがよいのです。鳥羽レースの実績でもかなりの成果を体験しており、今後の活動が期待されます(守備範囲が広がった結果、鳥羽レースではオペレータは夜中も休む間がなくなりました)。

今のところ島回りレースを中心に運用していますが、要員の確保・調整で、回航にまたクルージングにと、できるだけ利用いただきたいと考えています。三崎ヨットでも駿河湾を航行の所属艇と交信したことがあり、三宅ヨットの電波は前述のようにかなりの範囲で聞こえると思います。本部・関東支部のレース時には原則的運用していますので、一度ワッチし聞こえるようでしたら「三宅ヨット」を呼んでみて下さい。お待ちしています。

設置場所

第1通信所

神奈川県三浦市三崎町小網代1006 みさきヨット海岸局内

第2通信所

東京都三宅島三宅村伊豆616-2 東経139度30分33秒 北緯34度07分06秒

設備

送受信機:日本無線 FRV-500ADM

VHFch7I 25W

管制器:日本無線 NCV-272 アンテナ:日本無線 BRC-1511

カージオイド型 96m高

オペレータ:第 | 級総合無線通信士2名:

同3総通1名

第4級海上無線通信士7名

第2級海上特殊無線技士3名

海岸局オペレータ若干名募集

来年度、「三崎・三宅ヨット局」のより有効的な運用を計画しております。レース時の運営支援を中心としたVHF/HF通信をサポートしていただくオペレータを募集しています。資格は第4級海上無線通信士以

上があればベスト。無資格の方でもOK。希望者には資格取得の手ほどきもします。無線に興味がある方なら大歓迎です(無資格者でも運用が可能な、主任無線従事者制度を採用の予定です)。

詳細は本部通信委員会池内までお問い合わせください。

NORCセーラーズ保険第3期申込迫る

この保険は、会員の皆様が安心して活動できるようにするために、NORCが団体登録し、会員それぞれが個人加入して、ご自身のNORC会員活動中の事故の補償を行うようお勧めするものです。

万一の事故に備えてせひこの保険に加入していただき会員活動に専念されますよう希望 いたします。

NORCメンバーズカードによる申込料の 自動引落と、2年目以降自動継続方式のため に、新規申込は4月1日開始分が前年11月30 日が締切となります。

なお、引受は財団法人スポーツ安全協会が 窓口となり、東京海上を幹事会社とする損害 保険会社20社と一括契約している、スポーツ 安全保険です。

第3期申込締切:1995年11月30日まで

申込資格

1.NORCの特別会員・正会員・準会員であること。

2.NORCメンバーズカード会員であること。 会友艇の方は、会友艇から特別会員または正 会員に切り替え手続後お申込ください。

保険期間

第3期: 1996年4月1日午前0時から1997年3月 31日午後12時まで

自動継続により第4期以降も保険期間が1年 ごとに延長されます。

申込料・補償額

申込料 1会員 1,600 円	死亡	·後遺障害 ^{最高}	2,000万円
	入通	院1日につき 院1日につき	4,000 ^{FB} 1,500 ^{FB}
	対人	賠償 1 人につき 1 事故につき]億円限度 5億円限度(免責千円
	対物!	賠償1事故につき	500万円(免責千円)
	見舞	金心臓マヒ等死亡	120万円

財スポーツ安全協会引受の保険と共済制度なので割安で大型補償です。

申込料引落

申込料はNORCメンバーズカードのご指定

口座から自動振替します。

第3期申込料は1996年2月5日に自動引落いたします。

自動継続による第4期以降の申込料引落日は 毎年2月5日となります。

なお、セーラーズ保険申込料の自動振替に際し、毎年1月末ごろ郵送されるNORCメンバーズカードの利用代金明細書に「セーラーズホケンモウシコミリョウ(ダイロキ) ¥1.600」と通知します。

引落日に決済されないとその年度の補償はできませんが、翌年度申込分とします。

対象となる事故

NORC会員活動によるセーリング中及び往 復途上の国内における傷害と賠償責任事故が 対象です。宿泊を伴う場合は宿泊・旅行の全行 程が対象となります。

NORCの代表としてその承認を得て各種会合に参加する場合も対象となります。

会員活動する艇とは登録艇・会友艇に限らず会員が自主的に選定した艇を含む。

会員活動とされるレースはNORC運営レースに限定されません。

国内とは国内を結ぶ航路にあっては当該船舶・航空機等に搭乗中はすべて国内とし一時的に領海・領空を離れても国内にあるものとする。領海・領空の範囲は、陸地より12海里以内をいう。

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及び往復途上に、急激な偶然外来の事故により被った傷害及び傷害に起因する後遺障害及び死亡を対象として、保険金を支払います。死亡保険金と後遺障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。

入・通院保険金支払いは治療日数が4日以上の傷害に限られ、4日の場合は4日分の保険金が支払われます。健康保険や他の保険からの給付・賠償金などと関係なく支払われます。

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(脚注参照)及び往復途上に、他人にけがをさせたり、他人の物をこわしたことによって、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。損害賠償金には、逸失利益・治療費・休業補償・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。

会員が艇の所有者である場合でレース中(風 力を原動力とす)のみ賠償責任事故も補償で きます。

会員がクルーである場合操船中の艇の損壊つ いてオーナーに対する賠償責任は補償されま せん。

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及び往復途上に発生した、 突然死及び日射病・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。

突然死とは突然で予期されなかった病気で心臓マヒ、急性心不全、頭蓋内出欠等が死因となる。

保険金が支払われない場合

被保険者の故意・酒酔い運転による本人の傷害・地震、噴火、津波、戦争その他の変乱。 詳細は別途問い合わせ先までご依頼ください。 申込方法

所定の申込書に記入・捺印の上、NORCメンバーズカード入会申込書と一緒に、所定の返信用封筒に同封してお申込下さい。 送付先は、次のとおりです。

東京都港区赤坂4-2-19

赤坂シャスタイーストビル 〒107-00 株式会社ソニーファイナンスインターナショナル システムビジネスセンター行き

第3期募集締切到着分の申込(1995.12.1-1996.11.30)は、自動的に第4期(1997.4.1-1998.3.31)申込となります。

本保険申込料引落後NORC会員資格及び NORCメンバーズカードを解約した場合、 解約後の事故は保険対象外となります。また 申込料も返還いたしません。

問合先

NORC保険デスク フリーダイヤル: 0120-024410 東京都千代田区神田錦町1-9 天理ビル8F 〒101 再興産株式会社 東京営業所内 TEL.03-3291-8351 FAX.03-3291-2289

〈本部ルール委員会名簿〉(以下22名)

1995年7月1日現在

行(関東支部) Tel.045-783-2166(自宅) 03-3249-3854(勤務先) 委員長 石 # īF 副委員長 平 松 栄 一(関東支部) Tel.03-3701-3067(自宅) 卿(関東支部) Tel.03-3771-7678(自宅 03-3772-8386(勤務先) 副委員長 周 車 英 二(北海道支部) Tel.011-747-3841(自 宅, 011-841-3858(勤務先) 委 北 員 村 完 委 員 上 河 睦 美(津軽海峡支部) Tel.0138-56-4623(自 宝) 純(常 磐 支 部) Tel.029-243-3627(自 宅 0770-39-1031(勤務先) 委 員 青 野 忠 委 員 大 儀 見 薫(関東支部) Tel.0463 .0463-72-3116(自 宅 03-3818-2852(勤務先 三(関東支部) Tel.03-5814-3109(自宅) 03-5571-7057(勤務先) 委 大 員 塚 雄 一(関東支部) Tel.03-3443 03-5320 委 員 大 村 雅 委 中 111 鑫 光(関東支部) Tel.045-842-6016(自宅) 03-5448-5971(勤務先 委 榛 葉 也(関東支部) Tel.03-3337-7791(自宅 03-3863-9176(勤務先 克

邦(関東支部) Tel.0468-78-8678(自宅) 委 圖 松 高 紊 委 久(関東支部) Tel.045-802-5902(自宅 03-3480-5905(勤務先) 員 宅 人(関東支部) Tel.045-932-3035(自宅) 045-932-3035(勤務先) 委 Ш 崎 省(駿河湾支部) Tel.0543-46-9602(自 宅) 054-284-7982(勤務先) 委 員 浅井 哲太郎(駿河湾支部) Tel.0957-28-6144(自 宅) 0957-52-1660(勤務先) 委 圖 村 松 委 員 都 築 利(東海支部) Tel.0566-53-3484(自宅) 052-262-3211(勤務先) 委 夫(近畿北陸支部) Tel.075-075 昌 山福 秋 委 員 濱 永 裕(内海支部) . 06-452-5304(自 宅) 078-341-7441(勤務先) 勝(西内海支部) Tel.082-262-3913(自 宅 082-262-3913(勤務先 委 員 石 田光 方 洋一郎(玄 海 支 部) Tel.092-882-1199(自 委 員 席 宅) 保 井 明 博(沖 縄 支 部) Tel.098-889-7859(自 宅) 098-879-3756(勤務先) 委

読者 プレゼント

ポーラテック300 ブルゾンを 2 名様に

提供/株式会社カンタベリー・オブ・ニュージーランド・ジャパン

マリンウエアで抜群の人気を誇るブランド"カンタベリー"寒風吹きつのる冬のセーリングにはかかせないおなじみのマリンウエア(ポーラテック300ブルゾン)を2名様にプレゼントいたします。

希望される方は、ハガキに住所・氏名・年齢・電話番号・サイズ (M、L、XL)・NORCの会員番号・所属フリート・所属艇名・OFFSHORE誌の感想をご記入の上、11月30日必着にて「OFF-SHORE編集部読者プレゼント」係までご応募ください。

★10月号のヘインズカップチャンピオンシップヨッティングシリーズ'95のポロシャツ・Tシャツプレゼント当選者は抽選の結果、柿本信行(大阪府)、関 栄三(愛知県)、勝呂 忠(埼玉県)、戸田哲也(東京都)、大串成久(神奈川県)他7名様に決定しました(敬称略)。



1996年度版NORCカレンダー頒布開始

オールカラー 7 枚綴 定価2,000円

(送料・税込)

毎年ご好評をいただいておりますNORC カレンダーが完成いたしました。是非、自宅や オフィスでご使用ください。 お申込みは現金書留にて 問い合わせ先:

日本外洋帆走協会事務局カレンダー係 TEL.03(3504)1911



OFFSHORE 1995年11月号(No.241)目次

関東外洋ヨット選手権シリーズ1995	1
ジュリールームより(その2)マーク回航におけるルーム	5
〈たか〉訴訟シリーズ(第19回)	7
第2回KYC WEEK ······	8
女性セーラーのページ(その3)	9
1995シアトルカップ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	11

お知らせ	15
新しい風に、新しい帆を(その8)	13
NORC海岸局訪問記(その6) ·······	14
NORC保険デスクより ····································	
ルール委員会名簿	15
読者プレゼント/1996年度版NORCカレンダー頒布開始のお知らせ/	
 目次/編集長より	16

編集長より

徳島ヨットクラブ(NORC内海支部徳島フリート)へは、徳島市万代町ヨット通りの宛て 先で手紙が届く。ここは、地元のヨット仲間 が長年かけて作り育てた係留場所で、県庁前 の運河にあるのでケンチョピア・マリーナと いう。街の真ん中にマストが並ぶことから、 いつしか運河沿いの道がヨット通りと呼ばれ、 一般市民にも親しまれるようになった。

そんな全国でも稀な県庁前のマリーナが、 都市開発の波を受けて消滅の危機に瀕した。 本誌8/9合併号でもお伝えしたが、交通渋滞 を緩和するためマリーナの下流に橋をかける 計画が浮上したからだ。当然、ヨット仲間は 大反対だし、せっかく市民に定着した「マストがならぶ街並み」がなくなることはきわめて悲しい。

ことの推移を見守っていたところ、先日、徳島ヨットクラブ(NORC内海支部監事)の瀬川氏から地元の新聞記事がファックスで届けられた。見出しは「ヨット景観存続へ方針転換・開閉橋も検討」。これは、10月初旬の県議会で質問を受けた知事が答えた内容だ。ぜひ、検討が決定になることを期待したい。

※先月号の〈たか〉訴訟シリーズ(第18回)文 中で、佐野氏が証人として出廷する今後の 予定を紹介したところ、出廷初日が発行日 以前だったことで会員の方々からクレーム を受けました。お詫び申しあげます。今後 しばらくは、佐野氏をはじめ証人の出廷が 続きます。時間のある方は、ぜひ傍聴して ください。

表紙:英国で開催された世界選手権でエキサイティングな走りを見せるマム36。

撮影/添畑 薫

OFFSHORE 241号

第241号 平成7年11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 日本外洋帆走協会 発行人 決野英武/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 FAX・東京03(3504)1914 〒105 郵便振替番号2~21787 印 樹 株式会社気生堂印刷所

Handwoven Turk's Head Jewelry in 14 or 18 Karat Gold

アメリカでも有数なエクゼクティブの避暑地、メイン州ウィスカセット地方。その美しい森と入り江に囲まれたA. G. A.のショールームは、いつも多くのヨットマン達で賑わっています。A. G. A.はデザイナーであり社長であるAnthony G. A. Correaのイニシャルをとって付けられたブランド名。独特な金細工技術のタークスヘッド編みに代表されるA. G. A.のジュエリーは、そのコンセプトを船に追及し続け、ヨットがステイタスとしてよりもライフスタイルを意味するアメリカで、そのマナーや技術、素早い判断力を身につけた真のジェントルマン、大人のレディ達に長い間大切に守られ続けてきました。海とヨットを愛する人の証、伝統のブランドA. G. A. Correa。全ての製品に誇りと自信をもってお届けします。









A. G. A. Correa's

Turk's Head Jewelry



	14K	18K
Single Strand Turk's Head Ring	¥30,000	¥37,500
Two Strand Turk's Head Ring	¥67,500	¥82,500
Three Strand Turk's Head Ring	¥82,500	¥97,500
Four Strand Turk's Head Ring	¥97,500	¥112,500
Single Strand Turk's Head Pierce	¥45,000	¥54,000
Two Strand Turk's Head Pierce	¥85,500	¥102,000
Turk's Head Barrettes / Large	¥150,000	¥180,000
Turk's Head Barrettes / Small	¥78,000	¥90,000
Single Strand Turks Head Bracelet	¥112,500	¥135,000
Two Strand Turks Head Bracelet	¥221,000	¥266,000
Three Strand Turks Head Bracelet	¥301,500	¥364,000
Four Strand Turks Head Bracelet	¥386,000	¥465,000
Five Strand Turks Head Bracelet	¥491,000	¥589,500
Six Strand Turks Head Bracelet	¥615,000	¥738,000

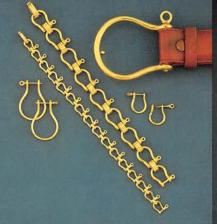
他にもAnchor chain, Shackle, Compass, Knot, Blockなど、ヨットがモチーフのハンドメイドジュエリーが多種ございます。(Men's / Lady's)

お問い合わせ、カタログ請求は・・

A. G. A. Correa JAPAN

〒240-01 横須賀市秋谷5260-16 · Monday - Friday (9:00am - 5:00pm) TEL. 0468-57-6663 FAX. 0468-58-0267

🕽 % and AGA % are trademark for A. G. A. Correa Company. Copyright A. G. A. Correa 1995. All Rights Reserved.



SHACKLE JEWELRY	
Large Working Shackle Pierce	
Original Working Shackle Pierce	
Shackle Bracelet for Men	
Shackle Bracelet for Lady	
Miniature Shackle Bracelet	
Shackle Belt Buckle (for 1"Belt)	

14k	18k
¥64,500	¥78,000
¥48,000	¥57,000
¥289,500	¥349,000
¥262,500	¥315,000
¥195,000	¥237,000
¥292,500	¥352,500



PERFECT RESULT



■関東フリート対抗レース

関東外洋ヨット選手権シリーズ1995 IMS-Aクラス SEA HAWK HIGH5 優勝 IMS-Bクラス AZUSA 優勝 IMS-Cクラス SAMOA-VI 優勝 IORクラス ARECAN BAY 優勝 CRクラス LAHAINA-V (一部使用) 優勝

■ヘインズカップ選手権

ヨッティングシリーズ1995 総合 IBIZA 優勝

■シアトルカップョットレース1995

IMSクラス SUMMER BOY 優勝 CRクラス COWBELL 優勝

■KYCウィーク

J24クラス WINDSAILOR **優勝** ミドル・スモールボートカップレース IMSクラス THIRTY-V **優勝** ビッグボートカップレース

優勝

IMSクラス AOBA (一部使用)





●鎌倉ロフト 鎌倉市台4-3-27 TEL 0467 (45) 3666 FAX0467(44) 6777 DIAMONT sailmakers
Japan

●神戸ロフト

神戸市須磨区衣掛町4-1-25 平野ビル301号 TEL 078 (734)1125 FAX078 (734)1124

'95 FALL & WINTER New Sailing Collection









▲エコフリースプルオーバー SG75700 ¥16.000

SIZE: M, L, XL カラー: (12) アッシュグレー (48) フォレストグリーン

(29) ネイビー (67) ワイン

▲エコフリースジャケット SG75701 ¥16,000

SIZE: M. L. XL カラー: (12) アッシュグレー (48) フォレストグリーン

(29) ネイビー (67) ワイン

▲裏フリースブルゾン SG75705 ¥19,000

SIZE: M, L, XL カラー: (12) アッシュグレー (48) フォレストグリーン

(29) ネイビー (67) ワイン

種郵便物認可



▲チェストバンドセーリングジャージ

SG95700 ¥11,800

SIZE: S, M, L カラー: (12) アッシュグレー

(68) マルーン





▲ ハーレークィーンセーリングジャージ

SG95701 ¥11,800 SIZE: S. M. L



▲裏フリースジャケット SG75706 ¥21,000

SIZE: M, L, XL カラー: (12) アッシュグレー (48) フォレストグリーン





▲セーリングパンツ SG15700 ¥8.800

SIZE: M. L. XL カラー: (29) ネイビー

(210) カーキ

(29) ネイビー



▲セーリングパット付パンツ SG15701 ¥10,800 SIZE: M. L. XL カラー: (10) ホワイト

(29) ネイビー

(25) ロイヤルブルー



▲セーリングジャケット SG75707 ¥8,800 SIZE: M, L, XL カラー: (12) アッシュグレー

(48) フォレストグリーン

(29) ネイビー (67) ワイン

