

Offshore

'96年度 全国支部レース カレンダー

● 女性セーラーのページ
ヨットの楽しさ、
そして奥の深さを
知った貴重な1年半

今年度レーティング更新
安全検査のお知らせ

1996
3
March
No. 245

ヨットの楽しさ、そして奥の深さを知った

〈Sexy You〉 小島小代子さん (会員番号 東海-95023)

8時間ヘルムをとった夜半の戦い

いまから3年前、当時はベネトゥ385だった〈Sexy You〉に乗りはじめたのが、ヨットとの出会いでした。最初のうちは、だいたいが“重り”の役でポジションもなく、ただ雰囲気を楽しませてもらっているだけの感でした。

前向きな気持ちで乗るようになるのは1年半前、〈Sexy You〉がママ36にかわってからになります。

それ以後、ヨットに精通している壁谷オーナーのもと、フネも乗り方もよりレース志向になり、ほとんどがレースか練習、あるいはチューニングという日々の連続。そんなことから私は、クルージングではなくスポーツとしてヨットを知ることになりました。

新生〈Sexy You〉で担当になったポジションは、ランナーとGPS。力のいらない仕事ですが、仕事でCADを操作しているため、緯度・経度=座標という考え方は、すんなり頭に入りました。画面を動かし、いろいろなデータがでてくるのは楽しいものです。GPSの操作を覚えたおかげで、外洋にでも、重宝しています。

レース続きの1年半のなかで、印象に残っているレースといえば、初島ダブルハンドレースとトウキョウス・カップ、それにママ36全日本選手権の3つです。前述の2つは、パーティも楽しめることで定評の恒例レース。東海から関東に出向いてまで参加したこともあり、レースに参加するため費やした時間すべてが思い深く心に残っています。

初島ダブルハンドレースは、2人だけで乗りこなすために他力本願では臨めません。そのため、たくさんのことを学びました。

このレース、スタートは少し出遅れたものの、すぐにとりもどし、初島手前までは順調にトップを維持。でも、初島を目前にカムにつかり、2時間以上漂うことになりました。

そして、やっと風がきた！と思ったら、岸よりのコースをとっていた2艇が、あらぬ方向から私たちに猛進。初島灯台Mug 0度のロールコールは、確かに私たちが1番でしたが、初島を回り切るころには、2艇ともすぐ後ろにピッタリついていました。

そこからが熾烈な戦い。タイトリーチの走り比べにかなわず、私たちは結局、着順4位



小島小代子さん。S43.12.6生まれ。愛知県の清水コンサルタント株式会社に8年間勤務している。〈Sexy You〉との出会いは3年前。

の総合10位となりました。しかし、46マイルのレースで、11時間中8時間ヘルムをとったことは、必然的なこととはいえ、とてもやりがいを感じ、その後の自信にもつながりました。もっとも、実際に私とオーナーの力量は、0.5:1.5ぐらいの差がありましたが、……。

回航で知った海の夜明けを迎える感動

初島ダブルハンドレースに参加してよかったのは、レース後に30時間の回航をやり遂げたことにもあります。回航もダブルハンドということで不安が大きく私にのしかかり、案の定さまざまな自然のきびしさを体験しました。

出港後、明るいうちは穏やかな海で、コクピットに1人ぼっちでも気楽なものでした。ところが夜が近づくにつれ、しだいに波が荒くなり、気楽さが心細さに、心細さが、不安へと移りかわっていききました。

荒れることで知られた神子元島を通過するころは、すでに闇夜の世界。その手前、爪木崎の数10m手前で岩場を確認し、あっと叫んだときなど、交代で休んでいたオーナーがとび起き、ひどくあわてていました。

ワッチは交代でとるので、心細くても頼れる人などいません。荒海のなか、本船に気を配りながら閃光を頼りに灯台を探し、GPSを確認しながら、いつのまにか必死になっていました。

メインセールだけで、10ktオーバー。艇は波にもたそばれて大きくローリングし、もうだめかも知れないなんて真剣に思ったりもしました。そんなときなどは、きびしい顔つきのオーナーから、「あかん、もう君はだめだ」と、いつ言われるんじゃないかとハラハラしたものです（オーナーがワッチのときは、思いきりサーフィングを楽しんでいました）。

孤独なワッチが続く夜の間は、知っている限りの唄をひたすら歌い続け、疲労感と責任感とが闘っていました。しかし、静かな朝もやのなかで迎えた日の出には感激しました。海上で接する朝の空気や空の色は、陸では味わえない厳かなものがあります。

一難去ってまた一難。翌日の昼ごろ、超微風の炎天下でエンジンオイルが切れてしまいました。艇速0.1~1.0ktという、ひたすら忍耐の時間をなんとかやりすごし、ようやく風がでてきたところで伊良湖岬を回航。

すると、今度は必要以上に吹きはじめ、あとは一気に三河湾奥のホームポートへ直行。まるで、『ヴィジュアルディの「四季」』のように自然にふりまわされながらも、そのなかでいろいろなことが体験できました。

回航中、鬼の居ぬ間にトリムで遊ぶ

トウキョウス・カップは、関東の人たちと合流して出場。レース前日、大島の波浮港に1泊しました。このときは、同じクルーの高

貴重な1年半

柳則江ちゃんも参加したので、気楽な旅行気分。レースも8人と少いメンバーながら、ファーストホーム、修正でも優勝となりました。

青島知事も顔を見せた表彰式で、男4人女2人という構成で表彰台へ。重いトロフィーをもらったときは、少人数で頑張ったことから、とてもいい気分でした。

レースの後には、また回航。表彰式の途中では出発することになりましたが、今回の回航メンバーは3人。1人増えただけで、とても心強い気持ちになりました。

ところが、そのうちの1人、オーナーは回航中に寝ていたことが多く、残る2人といえぱのりちゃんと私。おたがい励ましあいながらホームポートを目指しましたが、かえって気がねすることなく自在に艇を走らせることができました。

たとえば、思いのままにメインセイルをトリムしたり、トラベラーを引いたりなどです。遊びながらいろいろ試してみると、スピードが変化するので面白くもあり、勉強にもなりました。

マム36全日本選手権で知った雲の上の世界

初島ダブルハンドレースの1ヶ月後に開かれたマム36全日本選手権は、これまで参加したレースとちがい、初めてのスクラッチレース。周囲の気配も緊張感も並々ならぬものがありました。第1レース、号砲とともに上からタッチスタート。2タック打ったときには前に7艇いて、ドベ2だと思いました。

そんな不安気のなか、オーナーは「いま、トップだ。あれがゼネリコでなかったら下の7艇は全部リコールだ。マークするのは後ろの〈Wind War〉だけだ」

案の定、私たちがフィニッシュしたとき、初めて大きなホーンが鳴りました。第1レース1位。そのときオーナーは、「全日本級のレースで第1レース1位をとったシリーズ戦は、ほとんど勝ってきた」と強気な発言。

実際、第2レース4位。第3レース2位と首尾よくスコアをまとめ、いよいよ最終日。ドベだけとらなければ優勝という想定のもと、安全にスタートしたのが裏目に出てしまい、第1マークで私たちはドベ。

1艇だけを抜けば優勝なので、下マークで抜いた1艇を、最後まで徹底的に抑えることに専念。最終レースを、ドベ2の8位で切り

抜けました。このレース、結果的には優勝を勝ちとったのですが、私自身はシリーズレースの勝ち方がよくわからず、最終レースも8位ということだったため、勝ったという実感が湧きませんでした。

また、レースのレベルが高く、自分のした仕事がチームに貢献できたとは思えず、前述した2つのレースのときは、まるで対照的な気分を味わいました。本格的なレースは、そのスリルと緊張感がとてもいいと思います。でもそれは、ヨットが何であるかを把握している人が、戦略や気象などを考慮し、頭と体、両方のパワーを出し切れるという状況でこそ、神経も昂まり生き生きとしてくるもの。ただパズルの1コマのように、断片的な知識と経験しか持ち合わせていないのでは、その雰囲気だけは味わえても、集中力が続くものではありません。土木の設計という職業柄が、自分の仕事の内容と課程といった、1から10まですべてを理解しなければならないという影響もあって、中途半端にしか理解できていない自分がつらくなってきます。

ヨットでも土木でも、どれだけ多くの条件を考慮したかによって、中身の濃さがかわってきます。それらが備わったとき、レースもどんなにか充実感のあるものなのでしょう。ただただ、パターンでしか対応できていない応用のなさに、いまの自分では大きなレースで萎縮してしまうばかりです。

そして、いま

昨年の夏からずっと、ディンギーに乗っています。オーナーが、マム36トレーニングボートとして、505を手に入れたからです。

ディンギーに乗る機会が増えるにつれ、これまでのジレンマがほぐれつつあります。クルーザーでは体験できない、“舵をとりながら



小島小代子さん(手前)と高柳則江さん



1995年のマム36全日本選手権より

メインを操作する”ということが当然のディンギーの世界では、シート類のしくみや、それらの影響がダイレクトに伝わってきます(クルーザーなら3人ぐらいで対応するところを、1人でこなすのだから当然ですが……)。

ディンギーに乗るたびに、段々と操船に慣れてくる自分に安心し、当初は苦になっていたことが少しづつ気にならなくなってきました。

視野も広がり、シート操作やヒールバランスのとり方を体が覚えてきたことが実感できると、「ああ、こういうことなのか……」と、さらに向上心が増していきます。クルーザーではわかりにくかったことも、ディンギーでなら理解しやすいもの。そして、レースに出なくても身近に海を感じ、ただ漂っているだけでも「海はいいなあ」と思い直しているところです。いままでレース志向のフネに乗り続けていたせいか、ヨットを難しく考えすぎていたのかも知れません。でも、これまでのきびしい経験があったからこそ、いま“ヨットを楽しむ”という気持ちを優先できるのでしょう。そのなかで、向上心は忘れないようにしようと思うことができました。

自分で動かすことの楽しさを、ディンギーを通じて堪能しています。いまはクルーザーから離れていますが、ディンギーの経験が次回ふたたびクルーザーに乗ったときに反映されることと思います。レースもパーティも楽しめた初島ダブルハンドレース。あの気分を、また味わうことができたら……とひそかに願っています。

壁谷辰己オーナーより一言

わが〈Sexy You〉は、女性を乗せないことで東海地区では有名でした。ところが小島さんから2人の女性が来てから“しょせん女性はミスター的に夏だけヨットに乗るだけ。レースのことなどこれっぽちも考えていない”と思っていましたが、彼女たちの向上心が今のチームを作り上げています。

〈女性が乗るようになってよかった点〉

- フネがいつもキレイで整理・整頓ができています。
- 冬の日で暖かいコーヒーが飲める。
- 船酔いをしない(荒れた外洋でもあてになる)。
- 体重が軽い。

なんといつも最大のメリットは“体重の軽さ”と“船酔いをしない”こと。

この冬をディンギーでトレーニングしてジャパンカップ、初島ダブルハンドレース、鳥羽パールレース、トウキョウスカップ等々を参加の予定ですので、私を含め彼女たちに温かいエールを送ってください。

ちなみにわが女性クルーの愛称は“さよちゃん”と“のりちゃん”です。

まちがいだらけのヨット用語

NORCルール委員長 石井 正行

最近、ヨット用語がまちがって使われていることが多い。それも若いクルーだけでなく、権威のあるベテランや、ヨットの専門誌でも誤った使い方をしているケースが少なくない。

これからは日本のセーラーも国際レースに参加する機会がますます多くなるだろう。

そんな時に、まちがった言葉遣いをしていては恥ずかしい。

日頃から正しい用語の習慣をつけておいた方がいいと思うので、2～3の例をあげよう。

アンカー・シート

「アンカー・ロープ」のことをこのように呼んでいる人が多くなってきたが、これは誤りである。

ロープにはいろいろな用途があり、夫々別の呼び名がついている。セールの揚げるためのロープは「ハリヤード」、セールの開きを調節するロープを「シート」と言い、ジブを調節するロープはジブ・シートであり、メイン・セールの調節するロープはメイン・シートである。セールをリーフするためのロープは「リーフ・ロープ」または「リーフ・ライン」といい、セールのラフのテンションを調節するためにタックを下に引くロープのことは「タック・ロープ」または「ダウン・ホール」、セールのクルーを外側に引いてフットのテンションを調節するロープを「アウト・ホール」と呼んでいる。

このように、セールを調節するロープだけでもたくさんの役目と呼び方がある。その中の1つがシートである。それ以外の目的に使われるロープには、アンカーロープとか舳いロープなどそれぞれの名前がついている。アンカーや舳いに使われるロープを「シート」と呼ぶのはとんでもない誤りである。

スピナーカーを調節するロープにいたっては、同じものでも風下側が「シート」で風上側が「ガイ」と呼ばれる。したがってジャイブすればシートとガイが途端に入れ替わる。つまり、今まで「シート」と呼ばれていたロープが、ジャイブした途端に「ガイ」と呼ばれるのである。日本丸や海王丸のような大型帆船の横帆に取り付けられたロープも同様である。風下のものをシートというが風上のはタックと呼ばれる。このように「シート」はセール・トリム用のロープであり、それも風下側に限られている。

セーラーにとってシートは、もともと馴染みの深い身近なロープだから、若いクルーが「シート」をロープの総称と誤解しているのは分からないこともない。しかし、権威ある専門雑誌がハリヤードのことをシートと言ってみたり、アンカー・シートと書いたりしているのを見ると背筋が寒くなる思いがする。

この「シート」、「ガイ」、「アンカー・ロープ」等という言葉は、単に一般的な通称ではなく、IYRRの中でもしっかりと使い分けられている(IYRR 54.3(b)参照。特に1988版では、バンピングはシートのみで、ガイは不可とされていた)。

ハーバーに戻って来た艇のパウで、クルーが舳いロープ(パウ・ライン Bow Lineとも言うが、これをある雑誌にはカタカナで「ボーリン」と書いてあったのも驚き)を投げようとして「おーい、このシート取ってくれ」と、岸壁の上に人を掛けしている風景もよく見かけるが、これは日本だけの、それも最近の造語である。

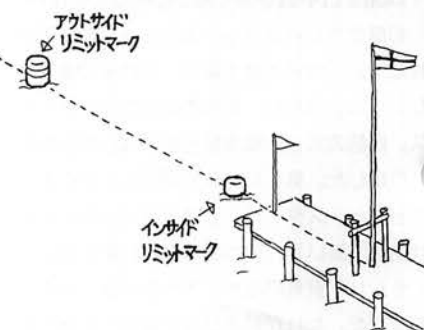
リミット・マーク

「リミット・マーク」という言葉も、誤って使われている場合が多い。

スタート・ラインは、普通スター・ボード側のコミティ・ボートのボールと、ボード側のマーク(ブイ)との見通し線としていることが多い。この場合、ボード側のマークを「リミット・マーク」という人がいる。これは正確に言えばリミット・マークではなく「スタート・ラインのボード側マーク」である。外国では通称「ピン・マーク」と言っている。いずれにしても「リミット」ではない。

「リミット・マーク」というのは、レース艇がコミティ・ボートに衝突するのを避けるため、コミティ・ボート付近のスタート・ラ

イン上に設置したもう一つのブイを言う。そして帆走指示書に「リミット・マークとコミティ・ボートの間に入ってはならない」と書くのが普通である。これがスタートラインの長さを制限する「リミット・マーク」である。また、陸上に立てた2本のポールの見通し線をスタート・ラインとすることもある。この場合、無限の長さを持つスタート・ラインを規制するために、ブイを設置してラインの長さを制限する。このブイが「アウトサイド・リミット・マーク」である。スタート・ラインの陸側も制限する必要がある場合は「インサイド・リミット・マーク」を設置することになる。



昔、コミティ・ボートが自由に使えなかった頃は、よくこの方法でスタート・ラインが設置された。「リミット・マーク」というのは、その頃の名残りである。

英語を話す国で、ピン・マークのことをうっかり「リミット・マーク」等と言うと「今日はリミット・マークなんか打ってないよ」と言われてしまう。

バウスプリット

本当はパウ・スプリット(Bow Sprit)である。

スプリット (Sprit) の意味は、①水棹 (みさお)、②セールの上部を張り出すためにマストから斜めに取り付けた円材、斜桁。英和辞典には海事用語として「第一斜桁」と書いてある、つまりバウスプリットである。OPの「スプリット・ポール」もこの斜桁である。

スピリット (Spirit) は、精神、霊、生氣、アルコール等の意。

「バウスプリット」というのは、ヨット用語の誤用というよりは Spirit の読み方の誤りといえる。

視界と視程

「視界」という言葉が、例えば「濃い霧のために視界が非常に悪かった」などと使われているが、これも誤りである。「霧のために遠方の見通しがきかなかった」という意味であれば「視界」ではなく「視程」である。

『広辞林』(三省堂)によれば、次の通り

視界 見通しのきく区域 (範囲)。

視程 見通しがきく最大の水平距離。

視程 (Visibility) を海事専門書で見ると次の通り。

『海事大辞典』(成山堂)によれば、

大気の混濁の程度をあらわす尺度で、決まった目標を肉眼で認められる最大距離をいい、下表のように区分される。

0	50m以下	3	500m~1km	6	4 km~10km	9	50km以上
1	50m~200m	4	1km~2km	7	10km~20km		
2	200m~500m	5	2km~4km	8	20km~50km		

『航海辞典』(天然社)によれば、

正常な視力をもった観測者が、昼間空を背景にして、目標が何であるかを見分け得る最大距離をいう。視程が方向によって異なる場合には、最小の視程を採る (気象観測)。



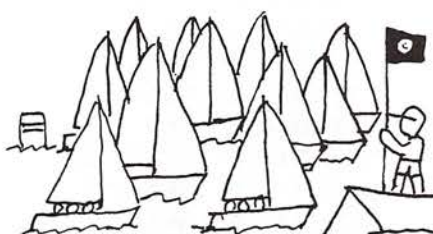
1992年アメリカスカップにおけるニュージーランド艇(手前)のバウスプリット

気象観測で視程を要求するのは大気の透明度の目安を知るためである。

すなわち、見える範囲 (角度) が視界であり、見える距離は視程である。

「林を抜けて、峠に出たら急に視界が広がった」というような使い方は正しい。

海上のヨットは、普通は常に視界良好のはずである。ガスが濃い場合に視程が悪くなることはあるが、視程が悪くなるのは、多数の艇が参加したレースのスタートで、混雑の中に紛れ込んだときぐらいのものであろう。



ルール・クイズ

【問題】

レース中にA艇とB艇がケースを起こした。このレースは、第IV章の規則違反については失格に代わって20%のペナルティー (IYRR 付則B1) が適用されていた。A艇は「抗議する」と叫んだが、抗議旗は掲揚しなかった。B艇はケースの直後に黄色旗を掲揚した。2レグを走った後、フィニッシュの手前でA艇はB艇が黄色旗を降ろしているのを見た。ここでA艇は直ちに抗議旗を掲揚した。B艇は何の旗も掲げずにフィニッシュしたが、レース委員会には報告した。A艇は抗議をした。あなたがプロテスト委員なら、どんな判決をしますか？

(答えは17頁に。)

佐野三治証人の調書抜粋(その2)

JGYR92訴訟対策委員会 服部 一良

昨年の12月7日に行われた原告側の証人尋問の続きとNORC側の反対尋問の詳細をお伝えします。ただし詳細といっても、公式の証人調書は、B5版84頁、尋問の数は348項目という前回を上回るボリュームをみせていて、残念ながらご報告も前回と同様に要所と思われる箇所の抜粋です。ご了承ください。なお紙面が限られているところへ、2月1日に行われた法廷の速報を入れたために、今回のご報告は、途中で以下次号の表示を余儀なくされました。併せてのご了承をお願いします。

原告代理人と証人

「こういうセールが破損した場合に、ミシンによる補修の方法もあるというふうに聞いたんですが、〈たか〉にはミシンを積んでいましたか」「積んでいません」

「そうすると、手縫いの針、それと糸ということですか」「はい」

中略

「そういう非常に荒天下で、デッキの上でセールの補修するということは出来たんですか」「そういった状況の中では出来ません。出来ないと思います」

中略

「そこでお聞きするんですけども、エンジンを使えばメインセールが破損している状態の下で、腰の軽い船であるという〈たか〉の性質に合わせて、〈たか〉の航行をスムーズにするというためにはエンジンを使えば楽になるんじゃないかと思いますが、そうは思えないですか」「ある程度の保針性というのは保っていると思います」

中略

「水川さんは、セールが破損して、しかも、セールによるトリムが不可能な状況だったにもかかわらず、何でエンジンを使う走行を、いわゆる機走をしなかったんですか」「それは僕には分かりません」

「水川さんとしては、リタイアしたくなかったということでしょうか」「僕は水川さんではありませんので分かりません」

以上シリアルナンバー42～67

「そのとき〈たか〉の改造リストの中に、当初、天気図の自動ファックスを入れる予定だということでリストアップされたというふうに聞いているんですが、そういうことはありましたか」「ありました」

「ところが、実際にはそのファックスは積まなかった」「はい」

「天気図を自動的に送ってくるファックスというのは、そんなに大きいものなんですか」

「それほど——家庭用のファックスぐらいの大きさだと思います」

「高いんですか」「よく分かりません」

「水川さんが最終的にこの自動ファックスは本件レースに積まなかったんですけれども、何で積まなかったかは分かりませんか」「分かりません」

「100万もする、200万もするというものですか」「そんなにはしないと思います」

「自動ファックスもないと、天気図も作成出来るような天候じゃなかったということで、前回の証言では、結局勘に頼らざるを得なかったという趣旨の証言をされてますね」「勘というか、経験というか」

「ところで、天候を判断してレースを続行する、あるいは針路をこっちに取るという最終的な判断は、艇長である水川さんの任務ですよ」「——あの艇上では、武市さんが判断されていたと思います。後略」

以上シリアルナンバー73～80

「〈たか〉の乗員の中で、武市さんを含めて、ヨットが転覆するという体験をした方はいらっしゃいましたか」「よく分かりませんが、いなかったと思います」

中略

「どうやっても復元しないというふうに感じたときに、佐野さんはどういうふうに感じましたか」「胸がドキドキ出したということは覚えてます」

中略

「武市さんは、どういうふうに思っていたんでしょうか。この段階で」「武市さんも、ほかの方から聞いた話だと、もっと早く元に戻るというふうに聞いたのになというようにことを船内でおっしゃっていました」

中略

「水はどんどん増えてきたんですか」「目に見えて増えるという感じではないんですけども、少しずつ、じわじわと水位が上がって来ました」

中略

「どんどん浸水してきて、しかも、電気が消えて異臭がしてきたという中で、佐野さんはどんなふうに感じましたか」「不安感と言おうか、焦りと言おうか——」

中略

「ところで、証拠でも出しましたがけれども、小型船舶検査機構の研究なんかで、平底型のヨットでは、転覆しやすく、非常に復元しにくい構造になっていると、現在の認識では、という研究があるんですけども、この本件レースに入る前、あるいはレース中ですね、

水川さんのほうから、〈たか〉がこんなに復元しにくい船だと言うようなことを聞いたことはありますか」「ありません」

以上シリアルNo.90～119

「武市さんの指示で佐野さんがイーバブをつけるということになったんですか」「はい」

中略

「で、そのイーバブは作動しましたか」「作動すると内側にあるパイロットランプが点滅するはずなんですけど、点滅しませんでした」

中略

「つかないと分かって、で、他の人達もやってみましたか」「はい。パイロットランプが点灯しないということで話したら、武市さんが、貸してみろということで、武市さんと、あと橋本さんが同じような作動動作をしました」

中略

「生還されてから、このイーバブが何で作動しなかったかという原因についてお聞きになったことはありますか」「はい。帰ってきましたら、このイーバブの様式は、コネクターでバッテリーと本体とを接続しているんだということを聞きました」

「そのコネクターがはずしてあったというふうに聞いたんですか」「はずれて渡してあるということを聞きました」

中略

「出航する前に、水川さん、ないし荒さんでもいいんだけど、あるいは他のだれかから、このイーバブの操作方法というのはこういうものであると、中の構造はこうなっているというように説明を受けたことはありましたか」「いや、ありません」

中略

「佐野さん自身、このバッテリーのコネクターがはずしてあるんだというふうにお聞きになったとき、どういうふうに思いましたか」

「信じられませんでした」

「信じられないというのは」「使用する目的でイーバブを持っていくにあたって、しかも、その使用する状況というのは、かなりエマージェンシーなときだと思いますので、そういう状況を想定して持っていくわけなんですけれども、その使用のために——バッテリーがはずしてあるということは、自分にとっては信じられませんでした」

以上シリアルナンバー129～162

「40ページから41ページの経過表(注：NORC刊JGYR92事故調査報告書)によると、12月30日の午前零時、〈たか〉との交信途絶え)とありますが、これは転覆した直後ですね」

「はい」

中略

「1991年12月30日の、少なくとも午前以降の段階で、NORCが海上保安庁に搜索要請をしていた場合、帆走指示書によって1月5日以降については搜索すると、こうなっていますね」「はい」

「1月5日以降に搜索した場合に比べて、12月30日の午前の段階で搜索要請を行っていた場合、搜索の範囲は広がったですか、狭かったですか」「狭かったと思います」

「そうすると、12月30日の段階で搜索していると、〈たか〉に乗っておられた乗員の方、6人が生存していた可能性は高かったと思いますか」「高かったと思います」

以上シリアルナンバー167～175

「佐野さんの生還によると、1月3日に客船を見ましたよね」「はい」

「夜ですか」「夜です」

「どのくらいの距離がありましたか」「非常に近かったと思います」

「数百メートルぐらい」「はい」

「発見されましたか」「されません」

「〈たか〉のラフトの上には、ずっとリフレクターを付けていたんでしょう」「はい。つけていました」「だけど、発見されなかったんですか」「はい」

「1月9日のことについて聞きますが、1月9日の朝、飛行機が佐野さんたちのラフトの近くにきましたか」「はい。きました」

「何時ごろですか」「8時15分ぐらいだったと思います」

「その飛行機は何という種類の飛行機だと思いましたか」「P3Cだと思います」

「どうしてP3Cだと思いましたか」「方向を変えまして、そのときに、尾翼が長くてちょっと特徴のある形だったもので」

「P3Cは前に見たことがあったんですか」

「はい。ありました」

中略

「P3Cを発見したときに、佐野さんたち、6人はどんなふうに思いましたか」「ああ、もう助かったと思いました」

「かなり興奮状態になった」「はい」

中略

「1月9日に、もしP3CないしYS11に救助されていけば、6人全員が助かったと思いますか」「もちろんです」

以上シリアルナンバー224～275

以上が、原告代理人と証人が交わした質疑応答の要旨です。これで原告側の佐野三治証

人に対する尋問は終了しました。以下は、NORC側の反対尋問の概要です。

NORC代理人と証人

「いまイーバブのコネクターの問題が出たんですが、あなたがそれを一旦作動させようとして機能しなかった後、それはどのようにするつもりだったんですか」「明るくなってから、もう一回見るつもりだったと思います」「もう一回点検しよう」と「はい。もう一回点検しようと思いました」

「武市さんの元に戻しておけという指示も、そのような趣旨ですね」「だと思えます」

「明るくなって点検すれば、どこが悪いのか、何故機能しないのかがはっきりするから、それまで佐野さんに持っておけと、こういう指示だったし、あなたもそのつもりでいたんですね」「はい」

中略

「もし、そのイーバブがあなたの手から離れないで、明るくなって点検すれば、いまのような状態で機能を完全に発揮することはできましたか」「できたと思います」

「先程、原告代理人がおっしゃるようなコネクターの部分が一瞬に暗い中で接続しにくいとしても、明るくなって見れば接続していないこともはっきりするし、簡単に接続できましたね」「はい」

「ちなみに、ラフトに乗り移った後、そのイーバブをなくしたことについて、他のクルーからあなた自身が攻められたことはありますか」「ありません」

「転覆した後、本件レースに参加したことについて、クルーの誰かが責任問題を口にするようなことはありましたか」「ありませんでした」

「それは、艇のオーナーの水川さんに対して、責任があるというような発言をする人はだれもいなかったと聞いていいですか」「はい」

「武市さんに対してもそのような声もなかった」「なかったです」

「それでは、このようなレースを開いた協会側に対する責任を追及する声はありましたか。転覆した後、クルーの中からそのような発言はありましたか」「もっと早く捜してくれればいいのになと、そういった意見はありましたけれども」

「だれがという主体的な言葉でしょうか」

「いや」

「漠然とですか」「NORCがです。NORCがもっと早く捜してくれりゃいいのになと」

「それはいつごろの話ですか」「引っこ繰り返

た当初だったと思います。ですから、30日とか31日ぐらいに、いつぐらいから救助が始まるんだろうねという話の中で、一番ちっちゃい船の〈ハーフタイム〉が入ったら捜査が始まるだろうとか、帆走指示書には5日以降の捜査とかいう話がありましたので、あのペースでいけば〈ハーフタイム〉はもっと早く、5日前には入ると想像していましたから、ですから、一番ちっちゃいのが入ったら捜査してくれればいいのにねと。だけでも帆走指示書には5日と書いてあるから、5日からじゃないのとか、そんなような」

以上シリアルナンバー288～306

以下次号

〈速報〉

2月1日に、佐野三治証人へのNORCの尋問。続いてサンスイと国の尋問。これらの質疑応答に対する原告の反対尋問が行われました。

NORCは、イーバブの取扱説明書を証人が読んでいないこと。他のクルーも多分読んでいないこと。セーリングではセールチェンジのタイミングがいかに重要であるかを確認した上で、その指示は武市さんからでていたこと。転覆時の数時間前にジブをストームからレギュラーに交換したが、気象や海象の状況がそれを可能にしたからだと思う。またラフトの展開や艇体の放棄も武市さんの判断にしたがったことなどを確かめました。

サンスイ側もなかなか鋭く、スタート時のヘルムスマンは武市さんだったこと。メインセール破損後のレース続行に、危険は感じなかったこと。ジブを大きくしてから艇速は上がり、保針性も操舵性能も十分、エンジンを併用してもあまり効果はなかったと思う。復原後の浸水がふせげなかったのは、ドックハウス出入口の差し板を転覆時に流失したためだが、ルールに定められた流失防止のための装置は、当時武市さんが役員をされていた会社の製品だったこと。またスタート前の改造作業も武市さんをリーダーにして進められていたことなどを確かめました。

国は、証人の「たったひとりの生還」に掲載されているラフトの漂流図は、何に基づいて誰が描いたかを質し、証人は出版社の方だとは思いますが、よくわからないと答えました。以上は、調書が出来次第、またくわしく報告します。

今回は、いよいよですが、JGYR92のレース委員長をつとめた尾島裕太郎氏が、証人として登場します。日時は、3月21日、10:30～12:00。場所は従来と同じく、東京地裁民事627号室です。ぜひ傍聴してください。以上

1996年度NORC各支部レーススケジュール

■北海道支部

期日	レース名
6月30日	NORC石狩湾レース 第1戦
8月31日～9月1日	第9回 小樽・岩内オーシャンカップ

■津軽海峡支部

5月19日	セールカップ
7月20・21日	青函カップ外洋ヨットレース
8月31日～9月1日	エンルムカップ 津軽海峡横断レース
9月22日・23日	津軽海峡横断レース
10月27	シナウラ杯

■常磐支部

8月15日	第14回大洗夏まつりレース大会
8月初旬	ボート天国
8月25・26日	第8回 施設の子供達のクルージング&ホームステイ
9月14～16日	第11回 大洗～小名浜間外洋レース
12月中旬	セールフェア

■関東支部

1月2日	相模湾新春親善レース
4月6日	KSCシリーズ第1戦 兼 1996年 初島卯月レース
4月14日	6thバージンレース
5月25日	KSCシリーズ第2戦 兼 第46回 大島レース
6月15日	KSCシリーズ第3戦 兼 1996年 初島レース
7月6～7日	KSCシリーズ第4戦(初島レース) 6日往路/7日復路
7月14日	7thバージンレース
7月26日	第37回鳥羽パールレース
8月2～4日	トウキョウズ・カップ'96
8月17日	KSCシリーズ第5戦(初島レース)
8月25日	第10回 石原裕次郎メモリアルヨットレース
9月14日	KSCシリーズ第6戦(初島レース)
9月21～23日	第1回 御蔵島ドルフィンレース(新設:164マイル)
9月22日	8thバージンレース
10月5・6・10・12・13日	関東外洋ヨット選手権シリーズ1996 (第19回 関東フリート対抗レース)
11月2日	KSCシリーズ第8戦 兼 第32回 小網代カップレース
11月17日	9thバージンレース
12月20日	年末パーティー(表彰式)

■駿河湾支部

1月1日	初日の出レース
1月14日	ウインターシリーズ 第1戦
2月11日	// 第2戦
3月10日	// 第3戦
4月7日	第5回 浜名湖親善レース
4月14日	スプリングシリーズ 第1戦
6月9日	// 第2戦

■駿河湾支部

期日	レース名
7月14日	スプリングシリーズ 第3戦
5月4・5日	春のフリート対抗レース
5月未定	海人祭レース
6月15日	第1回 浜名湖サンセットレース
7月20日	駿河湾チャンピオンシップシリーズ 第1戦
7月21日	// 第2戦
8月4日	夏の駿河湾横断オープンヨットレース (チャンピオンシップシリーズ 第3戦)
9月8日	田子島レース
9月15・16日	秋のフリート対抗レース
10月6日	オータムシリーズ 第1戦
11月10日	// 第2戦
12月8日	// 第3戦
12月15日	第6回 4時間耐久レース

■東海支部

4月6日	第6回 三河湾周遊レース
5月3日	第21回 五ヶ所湾合同レース
5月4・5日	五ヶ所ウィーク
5月26日	第10回 NTTエリカカップヨットレース
7月7日	第9回 野島レース
7月26日	第37回 鳥羽パールレース
9月28日	第6回 ムーンライトレース
10月13日	第7回 デニスコーナークップレース
10月20日	第16回 伊勢湾合同レース
11月3・9・10日	第21回 東海チャンピオンシップレース

■近畿北陸支部

1月28日	前期シリーズ 1・2回戦
2月18日	// 3・4回戦
3月10日	// 5・6回戦
4月14日	ポイントレース 1・2回戦(若狭湾)
5月5日	ツルガカップレース
5月26日	ビワコヨットフェスティバル
5月26日	// 3・4回戦(若狭湾)
6月9日	後期シリーズ 1・2回戦
6月30日	冠島レース
7月14日	// 3・4回戦
8月11・12日	ジャパンシー・メモリアルレース
8月14～16日	ドルフィンカップレース
8月25日	// 5・6回戦
9月8日	ポイントレース 5・6回戦(若狭湾)
9月14～16日	ヘインズカップ シリーズ・レース
9月22日	// オープンレース
9月22日	三国カップヨットレース
10月20日	// 7・8回戦(若狭湾)
11月12日	// 9・10回戦(//)

■内海支部

期日	レース名
3月16～17日 3月20・23・24日	KYCスプリングレガッタIMS関西選手権
4月7日	8th SPRING CUP IN 宝伝
4月14日	第21回舵杯レース
5月3～5日	第22回オレンジカップ
6月15～16日	第23回大阪湾一周レース
6月15～16日	内海ランデブー
未定	安全講習会
7月7日	笠岡市長杯ヨットレース
7月27～28日	家島群島一周レース
8月3～4日	第38回紀伊水道レース
8月11日	21世紀ファミリーレガッタ
8月13日	第14回徳島レース
8月14日	第24回阿波踊りレース
9月14～16日	シアトルカップ第32回大阪湾横断レース
10月10・12・13日 10月19・20日	KYCウィーク
10月27日	播磨灘レース
11月17日	淡輪フリート紅葉レース

■西内海支部

2月	ヒロコシカップ宮島レース
4月	福山春期キャビンヨットレース
4月	ポイントレース 1戦
5月	尾道港祭りヨットレース
5月	ポイントレース 2戦 柱島オーバーナイト
5月	周防灘ヨットレース
6月	クレイトンベイカップレース
6月	ポイントレース 3戦
7月	笹岡市長杯レース
7月	ヒロシマカップ宮島レース
8月	境浜CUPヨットレース
9月	ポイントレース 4戦
10月	福山秋期キャビンヨットレース
10月	くらはし杯安芸灘ヨットレース
10月	ポイントレース 5戦 安居島オーバーナイト広島
11月	SKK杯ヨットレース
11月	ポイントレース 6戦
12月	忘年会ヨットレース

■玄海支部

3月10日	ショートオフショア(小戸ー長間瀬ー小戸)
4月14日	ラウンドブイ(後日連絡)
5月12日	ショートオフショア(小戸ー栗ノ上ー小戸)
6月9日	ラウンドブイ(後日連絡)
7月19・20日	オフショア(対馬レース)(小戸ー厳原)
9月8日	ラウンドブイ(後日連絡)
10月12・13日	オフショア(大原杯)(小戸ー小呂ノ島ー鳥帽子ー小戸)
11月10日	ショートオフショア(小戸ー灯台瀬ー小戸)

■南九州支部

期日	レース名
1月28日	池田杯新春ヨットレース
1月28日	第3回 支部総会・懇親会
2月18日	松元杯ヨットレース(インショア)
3月17日	フラワーフェスタヨットレース(宮崎)
5月未定	アロハカップヨットレース
6月15日	安全講習会
7月19～26日	火山めぐりヨットレース
8月3・4日	MISIMA CAPヨットレース
9月15・16日	種子島ヨットレース
10月10日	海連カップヨットレース
11月17日	シーガイアヨットレース
11月下旬	忘年会
12月8日	KMSヨットレース

■沖縄支部

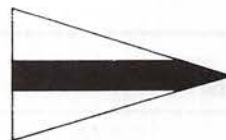
1月21日	新春ヨットレース
2月11日	バレンタインデー・カップ
3月17日	ルカン礁ヨットレース
4月13日	久米島ヨットレース
5月3～4日	沖縄～沖永良部ヨットレース(せりよさカップ)
6月22～23日	ブルーオーシャンヨットレース
7月28日	那覇市長杯ヨットレース
8月3日	伊是名ヨットレース
8月24日	座間味ヨットレース
9月15日	CLEAN BEACH CLUB
10月20日	ハローウィン・カップ
11月9日～11月10日	沖縄本島一周ヨットレース
11月24日	ターキー・カップ
12月	Final Yacht Races(忘年会の先週の日曜日に実施)



1995年関東外洋ヨット選手権シリーズより



Nippon Ocean Racing Club



'96～'97年度NORC本部理事一覧

区 分	氏 名	役 職
名 誉 会 長	石原慎太郎	
会 長	並 木 茂 士	東海支部長(兼)
副 会 長	小 林 義 彦	
	(新任) 戸 田 邦 司	
専 務 理 事	埴 原 洋 利	東海支部長(兼)
常 務 理 事	児 玉 萬 平	
理 事 (関東)	浅 野 英 武	
	(新任) 石 井 竹 彦	関東支部長(兼)
	石 井 正 行	
	稲 葉 文 則	
	大 儀 見 薫	
	(新任) 鈴 木 保 夫	
	周 東 英 卿	
	(新任) 高 橋 太 郎	
	(新任) 能 條 秀 夫	
	林 賢 之 輔	
	古 川 保 夫	
理 事 (駿河湾)	(新任) 松 永 一 生	駿河湾支部長
	(新任) 白 井 義 博	
理 事 (東海)	川 端 治 夫	
	都 築 勝 利	
	長谷川富廷	
理 事 (近畿北陸)	三 井 祥 功	近畿北陸支部長
	秋 山 福 夫	

区 分	氏 名	役 職
理 事 (内海)	山 村 彰 芦 田 照 夫 頼 川 邦 子 黒 瀬 知 周	内海支部長
理 事 (西内海)	岩 田 行 史	西内海支部長
理 事 (玄海)	川 村 安 正	玄海支部長
理 事 (沖縄)	東 江 正 喜	沖縄支部
監 事	(新任) 加 藤 忠 男 (新任) 平野喜美夫	
支 部 長	田 中 義 治 米 山 義 勝 川 崎 貢 松 本 四 郎 城 間 祥 行	北海道支部長 津軽海峡支部長 常磐支部長 南九州支部長 沖縄支部長
顧 問	平 松 栄 一 飯 島 元 次 大 原 淳 塩 路 一 郎 名 和 幸 夫 野 本 謙 作 福 永 昭 (新任) 横 山 晃 渡 辺 修 治	顧問会議長

NORCのニュースがKAZI社のご協力で
インターネット・ホームページ"PACWOW"で
見るできるようになりました

URL(アドレス)は、<http://www.pacwow.com>

このほどNORCでは、インターネット上で広くマリンスポーツ関連情報を流しているホームページ「PACIFIC WINDOW」(略称PACWOW)内にNORC関係の情報を提供するコーナーを設けました。とりあえず最新のレースの告知や結果、ニュースをご案内していくつもりです。

PACWOW内のNORCのコーナーは「マリン情報」の中の「KAZI」および「公益法人」からアクセスできるようになっています。パソコンをお持ちの方、一度、PACWOWを覗いてみてください。

ページへの情報提供および問合せ先はNORC本部事務局：寺澤までお願い致します。

IMS, IOR及びJORの1996年レーティング証書更新と安全検査のお願い

IMS、IOR及びJORの有効期限は毎年12月31日となっています。1996年度の更新ご希望の方は、所定書類に事項記入の上、更新料¥7,000円(95年度の証書を持っていない艇の更新料は16,000円)をそえて、NORC本部(東京)までお申し込み下さい。

なお、船体の改造、エンジン、プロペラ、マスト・ブーム等、以前のレーティング証書と数値の変更が生じる場合は、更新の手続きは行わずに再計測の手続きをして下さい。

安全検査受検のお願い

主なNORC主催のレースでは、NORC安全委員会の実施している安全検査に合格していることが必要です。安全検査の種別(カテゴリ)は、レースにより異なりますので、各レースの参加資格に明記されている種別以上の検査をレース前に受けて下さい。検査は、変更等がなければ合格した日から翌年の3月31日まで有効となりますので、レースのたびに検査を受ける必要はありません。合格後、各備品等が検査内容を常に満足しているように確保することは、オーナー及び乗員の責任です。日頃のチェックを忘れないようにして下さい。

申込から実施まで

- ① NORC指定の申込用紙に必要事項を記入し、6,000円の検査料を添えてNORC事務局に申し込む。関東支部以外で受検する場合、検査員の所属している支部へ申し込んで下さい。(郵送で申し込む場合、②も郵送となりますので時間の余裕が必要です。また、検査料を銀行振込にて入金される場合でも、申込用紙は必ず郵送して下さい)。
- ② NORC事務局で検査料の受領書と安全検査チェックリストを受け取る。
- ③ 各地区(フリート)の安全検査員と電話にて連絡し、検査実施の依頼及び検査実施日時の打ち合せをする。(フリートに所

属していない場合には、検査実施の依頼及び検査実施日時の打ち合せをする。(フリートに所属していない場合には、近くの検査員に依頼するが、艇を検査員の指定するところへ回航しなければなりません。)

- ④ 検査実施当日、艇の者1名が立会い、検査員の安全検査チェックリストを渡し、検査の実施を受ける。(立会人は、各備品の搭載位置等がよくわかっている者であること。)
- ⑤ 検査に合格したら、検査員より署名入りの検査合格書を受け取る。不合格であれば、後日改めて検査を受けるか、合格許可条件等に従うこと。

- ⑥ 検査合格書は、計測証書等の書類と共に艇内に保管しておくこと。(レースの出艇申告や艇長会議等の際に、コピーの提出または提示が義務づけられることがありますので、コピーを常に用意しておくことを勧めます。)

注) 検査実施前に、あらかじめ受けようとする種別を満足しているか、安全検査チェックリストに従ってチェックし、備品の不足や有効期限切れがないようにしておくこと。



1996年ケンウッドカップ ナショナルチーム選考

今年8月5日～16日までハワイ沖にてケンウッドカップが開催されます。今回はMumm36の環太平洋選手権も同時に行なわれ、日本からもMumm36を含め10艇以上の参加が予想されます。NORCとしても名実ともに強い日本代表チームの派遣を旨とし下記スケジュールにてナショナルチームの選考を行います。

(1) ケンウッドカップ参加意向の登録

4月12日(金)までに電話もしくはFAXにてケンウッドカップ出場意向をNORC事務局へ登録ください。(艇名及び責任者連絡先)、出場未確定でも連絡下さい。

折り返し参考データの記入用紙をFAXします。

(2) 代表選考

日本代表枠は(3艇×3チーム)が最大であり、選考基準として下記レースを最重要参考レースといたしますのでできるだけ参加下さい。

- 1996ジャパンカップ(4月27日～5月5日)
また下記レースも参考と致します。
- 95/96 NORC本部支部レース
- 95/96 Mumm36クラスレース
- ケンウッドカップ過去実績

(3) 各艇代表者会議

4月下旬に第1回代表者会議を開催予定しています。席上、代表選考に関する説明および、船積、保険などNORCとして入手可能な情報を提供します。

日時は各艇に連絡します。

(4) 代表決定

6月10日までにナショナルチームを決定しRHORCへ連絡します。

以上ご質問その他は本部事務局までお問い合わせ下さい。

JAPAN CUP 1996 実施要項発表さる

—— オーバーオールで最強の日本チャンピオンを競う ——

ジャパンカップ1996実行委員会

1996年全日本外洋ヨット選手権シリーズであるジャパンカップ1996の実施要項が同実行委員会から3月1日公示されました。

スケジュールは前号OFFSHOREの通りで4月27日から5月5日まで相模湾をメインステージにおこなわれます。

実施要項を見ると随所に日本最高レベルのレースをめざす実行委員会のスタンスが感じられます。

実施要項はNORC本部にて求めることが可能ですが、主なポイントを列記してみます。

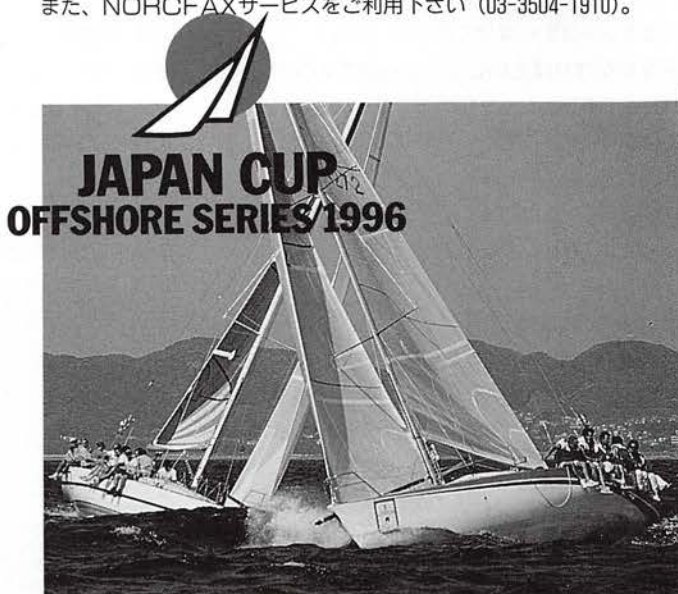
- レガッタはIMS部門で競われる。
- 通信手段はマストトップにアンテナを設置する前提で国際VHFとマリンVHFのみ（船舶電話のみはエントリー不可）。
- カテゴリーBイベント（個別広告表示が可能）。
- クラス分けはエントリー状況にて正式決定されるが暫定としてAクラス、マム36クラス、Bクラス、Cクラス。
- マム36全日本を併催するためマム36クラスは単独スタート。
- オーバーオールつまりクラスの別なく総合成績を出し総合1位にJAPAN CUPを授与する（小型艇にも十分勝機あり）。クラス別部門でも表彰する。
- ショートオフショアは約50マイル、ロングオフショアは約160マイルが決定。
- オフショアレースの得点係数はショートが1.5、ロングは2.5。
- エントリーフィーは1艇 ￥100,000。
- 乗員登録料では特別会員は無料。
- 参加申込み切は4月8日(月) 17:00
- 所定書類の提出切は4月18日(木) 12:00
- 泊地は水置きとし場所は自由。

オーバーオールでJAPAN CUPを争うことになり従来のクラス別とは別にサイズに関係なく今年度のIMSボートの最強の艇を選抜することになり、参加予定艇の間では大歓迎の声があがっています。同時期にミドルボート選手権も開催されどちらにエントリーしようかとまよわれている艇もあるかも知れません。勝機は十分です。

いずれにしても今年のJAPAN CUPはエキサイティングなバトルが繰りひろげられることは間違いのないところのようです。

くわしいことはNORC本部にお問合わせください。

また、NORCFAXサービスをご利用下さい（03-3504-1910）。



「'96年新島クルージングランデブー」のお知らせ

主催：NORC本部クルージング委員会

昨年の5月ゴールデンウィークに伊豆七島のひとつ新島を舞台に開催され大好評だった新島クルージングレガッタ/新島クルージングランデブーが今年もまた開催されます。

今年はJAPAN CUP WEEKのタイトル付きで東京都/新島村の支援でクルージング艇を中心としたイベント内容が企画されています。

ジャパンカップとクルージング艇が新島沖でミートすることも検討されているようです。新島の楽しさはすでに保証済です。奮ってご参加下さい。

期 日：

96年5月3日(木)～6日(日)

（参加艇にはこの期間係留スペースを確保いたします）

ランデブーポート：

新島・新島港

パーティー：

5月3日・5月4日

参加費：

1艇1万円。以下の特典があります

- 係留料金無料
- パーティー参加費（NORC会員は無料。非会員は1名に付¥1,000）

レース：

5月4日開催

（参加艇の協力で、ちびっ子体験クルージングもあり）

申込み方法：

- 参加希望艇は、本部より所定の用紙を受取り4月14日(金)までに本部にFAXして下さい

スキップス・ミーティング：

4月下旬に開催いたします。参加艇スキッパーの方にクルージング委員会よりご連絡いたします

宿 泊：

各艇手配として下さい（1人1泊¥6,180くらいです）

※新島ガイド：

新島観光協会 TEL04992-5-0048



東海支部
関東支部 共催

第37回鳥羽パールレースへのお誘い

本年度鳥羽パールレースは以下の要項で行います。ふるってご参加下さい。

鳥羽における泊地に関する詳細につきましては東京および東海支部での連絡会議で説明致します。艇長もしくは代理人の方は必ず出席して下さい。また、艇長会議後に安全セミナーを主催し、義務づけとします。

なお、「YRR93～98のI章とIV章を簡略化ルールに置き換えて」適用します。艇長会議で説明しますが事前によく勉強して下さい。

スタート日時：

Aコース 7月26日(金) 12:00

Bコース 7月26日(金) 12:20

タイムリミット：7月28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の有効なレーティングを所有している艇。
- 2) 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、又は、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) 前記の安全セミナーに出席した艇。
- 3) レース期間中、ヨット賠償責任保険に加入している艇(鳥羽でも加入出来ます)。
- 4) ORC特別規定カテゴリーIII以上及び、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(乗員の1/2以上が乗れるもの)。
- 4)-2 但し、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」(連絡会議で申告)とします。*陸上の携帯電話は使用出来ません。

但し、この措置は今回までとし、第38回(平成9年)からは国際VHFだけとします。

注) IMS、IOR・JORとCRの両方のレーティングを所有している艇は、Aコースしか参加出来ません。

参加料：出艇料 登録艇 10,000円
会友艇 15,000円

(申し込み締切りまでに納入して下さい。)

・乗員参加料 会員1名 2,000円

非会員及び会費未納者 6,000円

15歳未満 2,000円

・鳥羽協力費(泊地、ゴミ、水道等) 3,000円

・パーティー費(一般)

全長 40フィート以上 30,000円

36～40フィート未満 25,000円

35フィート未満 20,000円

(出艇申告時に納入して下さい。)

参加申込：7月6日(土) 18:30までに所定の申込用紙に必要事項を記入し、出艇料を振り込んでNORC東海支部事務局または関東支部事務局(予定)にお申込下さい。

出艇申告：7月25日(木) 10:00～14:30(時間厳守)

於 鳥羽グランドホテル(4Fしんじゅ)

提出書類：A、Bコース共通

出艇申告書(2部)、『96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

賠償責任保険証書コピー

艇長会議：7月25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25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12日(金) 18:30～

於 国労会館

東海

7月17日(水) 18:30～

於 シャンテ(旧華寿殿)

*必ずどちらかの連絡会に出席をお願いします。

第37回鳥羽パールレース Tシャツ・デザイン募集について

第37回鳥羽パールレース・スタート側実行委員会

毎年、ご好評をいただいていますTシャツのデザインを、下記のとおり募集いたします。

昨年は全国からご応募をいただきまして、大変ありがとうございました。今年も多数のご応募をお待ちしています。

(応募要項)

1 デザインの条件

- (1) Tシャツ等に使用できるもの
- (2) ヨットまたはヨットレースに関するもの
- (3) 次の文字が入っていること
ア 『第37回』 英文字の場合『37th』または『The 37th』
イ 『鳥羽パールレース』または『TOBA PEARL RACE』
ウ 『96』または『1996』

エ 『日本外洋航海協会』または『NORC』または『NIPPON OCEAN RACING CLUB』
それぞれのいずれか1つ。ただし、英文・和文・字体・書体および入れる位置は自由とする。

2 デザインの提出方法

- (1) Tシャツの実寸法、着色図とする。
プリント位置(胸側か背中側か等)指定すること
- (2) 地色も含めたカラーバリエーションの指定があれば、併せて提出する。

3 提出先、提出の締切り

NORC東海支部事務局
平成8年5月31日(金)必着

4 選考

応募作品は、第37回鳥羽パールレース・スタート側実行委員会で選考する。

5 賞

- (1) 特選 1点 賞金5万円
佳作 5点まで
- (2) 賞金総額10万円

6 版權、その他

- (1) 応募作品は返却しない。
- (2) 版權は東海支部に帰属する。
- (3) 入選作品には採用したデザインのTシャツを送付する。

詳細についての問い合わせは、下記東海支部事務局まで 〒460 名古屋市中区丸の内3-21-21

丸の内東桜ビル902号棟052-971-5835

関東・執行部発 INFORMATION (その2)

今年から関東支部は抜本的な構造改革に着手しないと、財政危機になります……。

重要：緊急

レース派のみなさんへ ……………とくに「鳥羽レース」参加予定のみなさんへ

今年から、レース参加料の振込先が、各レース毎に設けた銀行口座へ、になります。

また、準備ができ次第、申込みも、各レース毎に設けた宛先が変わる予定です。

今後のインフォメーション、フリート・キャプテンからの伝達にご注意ください。

赤字削減のため、関東事務局の移転も視野に入れて検討中です。

●代議員会・総会（2月17日）に召集しましたが、定足数不足で代議員会がひらけず、やむなく24日に再招集、「96年事業計画・暫定予算」のみ審議可決しました。

●他の未審議議案と修正予算、本部との分離案などを審議のため、臨時代議員会と総会を6月中旬に開催します。

●96年事業と予算について

本年は本部と関東支部の分離の実施を行います。

支部細分割については、本年は、その条件整備・環境整備および会員の理解獲得に注力します。

◆財務は、経常費（2,100万）を支部会費（1,100万）で賄うことができず、スポンサーの獲得も時節柄、期待することは困難であり、年初より相当程度の赤字（約600万）が見込まれます。この赤字については、支部基金をとりくずすか、会費の値上げか、この二者択一しかありません。あるいは、会員の理解がすすんで急速に構造改革を断行するか、の選択しかありません。

◆執行部は、各フリートに出向き、関東支部の現状と対策を話し合う機会をつくります。会合にぜひお出かけください。予算については、本部支部の分離とも関連しますので、年度の途中で代議員会を開き予算修正を提出する予定です。

◆事業を止めるわけにはいきません。当面は昨年を踏襲し、特にレースの運営および事務、全体の会計・財務状況を中心に急いで分析をします。

●クルージング志向の会員のために…至急！

◆GW（5/3・4・5・6）「新島らんでぶー」を実施します。（p11参照）

◆新島に専用泊地を用意します。東京都の

支援がOKとなりました。

◆ジャパン・カップウィークの一環として、初心者むけ、ミニJCレースを実施します。

参加者主体でどういうレースをするか、を決めます。参加予定艇はハガキかFAXで事務局まで。電話は不可。レースをしない艇も、もちろん歓迎です。

◆アドバンスド・レースも同時に計画中です。

◆東京湾からの参加者のために中間係留地・油壺を用意します。（希望艇は早めにハガキかFAXで希望期間・艇名・連絡先を事務局あてに。受け入れ数に制限あり!?。電話は不可）。

事務局FAX03-3504-1914

●ロングレース志向会員は……。

◆新設「御蔵島レース164マイル」の準備をはじめてください。

「御蔵島」は伊豆諸島の秘境です。すばらしい島です。ワン・オーバーナイトの本格的な外洋レースです。

◆レースは9月21日スタートです。

新執行部では、今後の会の運営・構造改革を考えるために、新しい委員会を発足させます。会員の自発的参加を要望します。新委員会と任務の概略（名称はまだ仮称）。

1. 会計部委員会

連結決算の解除/法人会計の研究・法人収益事業とは・公益法人事業の税務・春の法改正への調査。他支部なみの会費の納入。初期運転資金の導入/支部基金からの融資。支部会計システム

2. 本部・支部分離実施検討委員会

委員長 尾島裕太郎氏

a. 本部支部事務分離研究部門

事務の内容整理/季節的変動要因、事務機器/コスト、事務所/人事/処遇

b. 本部支部事業分離研究部門

3. 本部とのインターフェイス委員会

本部と支部にかかわる規則・事業の調整に関する研究・提案

4. クラブとの関係研究委員会

委員長 清田 博氏

エネルギー提供可能会員は高田副支部長までハガキ（〒210 川崎市川崎区小川町8-21）・FAX(044-244-2944)で連絡ください。

平成8年2月7日

公 示

NORC関東支部油壺フリート会員各位

油壺フリートキャプテン

藤田 弘治

油壺フリート選挙管理委員会

平田 克巳

清田 博

油壺フリート代議員補充2名の決定について

平成8年2月6日標記につき、郵送投票の結果、下記の立候補者が当選されましたので、公示します。

記

当 選 鈴木 一行

〃 池田 栄宏

※ なお、今回、会員への通知は、本公示およびOFFSHOREへの掲載をもって替えさせていただきます。

'96相模湾新春親善レース成績 1996年1月2日

IMSクラス

参加13艇

順位	SAIL NO.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	4959	FOUNDATION	HKL-42	藤 巻 正 人	遼子
2	324	AKIZUKI	FARR3I	和久井善治郎	油壺
3	4241	G NET	J-39	神 部 静 江	遼子
4	2466	MERLUZA	J/V 9.6CR	杉 田 泰 一	諸磯
5	4218	MAPOLEON	TAK 34IMS	石 田 和 久	佐島

IORクラス

参加5艇

1	4379	SAIKEN II	YOK 30R	高 橋 伸 博	油壺
2	3001	HALF TIME	YOK-35	朝 河 清	シーボニア
3	5050	SEA HAWK	J/V 40	世 良 直 彦	遼子
4	3825	ROUGE	YAM R30II	能 條 秀 夫	シーボニア
5	1088	INDEPENDENCE	YOK30	平 松 栄 一	シーボニア

CRクラス

参加20艇

1	4852	MR. STARBOARD	YAM 31S	柳 橋 宏	佐島
2	3592	LAHAINA V	YAM 31S	村 越 一 夫	葉山
3	3749	STARBOARD JR.	YAM 31S	村 越 一 夫	葉山
4	3821	SEVEN SEAS	JEAN 37	織田沢茂生	葉山
5	4524	JOJO	YAM 28S	日向野行平	諸磯

NON-RATINGクラス

参加7艇

1	355	SPIRIT OF SEABORINA	N/M42	中 村 寛	シーボニア
2	4728	SUPER KIDS	U-24	清水 宗 治	油壺
3	2899	TOM CAT	KIH 30	安 田 満	油壺
4	4860	LULL	J-24	金子 純 代	油壺
5	368	AKAGI	TAK-3I	小 林 修	江ノ島

NORC保険デスクより

新しくなった団体保険から、ヨット保険を始めませんか。

団体ヨットの保険のパンフレットは届いて
いるでしょうか。2月初旬に特別会員と会友
の皆様には一斉に郵送しています。「気がつか
なかった」とか、「まで届いていない」とか異
常?の場合には、どうぞお知らせください。

今回の一斉発送は、95年12月時点で登録状
況が確認された特別会員と会友を対象として
いますので、先程の異常?の理由が、登録上
のトラブルであったり、会友資格の期限切れ
であったりするケースもあります。この機会
にお問合わせください。

正会員の皆様で、パンフレットご希望の方
は、本部・支部の窓口または保険デスクにご
請求ください。

'96年度団体ヨット保険の新プランをご紹
介します。

①クルーザー・1/2 (ハーフ) プラン

②全損艇の撤去費用保険

この2つの新しい取り組みは、あくまでも、
事故に遭ったり起こしたりするような乗り方
は全くしないし、レースも出ない、といった
セーラーの皆様のニーズにお応えするために
設定した、「超」お守り型保険です。

日頃から艇のメンテナンスは、クルーを
ひきつれてオーナー自ら陣頭に立ち、軽微な
修理は自前で片付けてしまう、そんな健全な
活動が続ける艇であっても、今までに一度も、
ヨット保険を考えないことはなかったと思
います。

例えば、泊地での思わぬ走錨による損害や
他艇への賠償とか、クルーの傷害や落水後の
捜索救助など。

ヨット保険は検討してみても、加入するに
いたらないのは、いろいろご意見もあるとは
思いますが、保険料が「合わない」というこ
とでしょう。どう「合わない」かは、保険を
使うつもりのない方には、3万円でも高い保
険料ですが、保険を使う可能性の高い方にと
っては、年間30万円でも高くないといった、
極論にも何となく同意したくなるように。

事実、95年度の団体ヨット保険加入デー
タからも同様の感想をもたれることが判りそ
うです。

無事故割引適用者は全体の43%で件数ベ
ースの事故率は4.8%ですが、事故割増適用
者は全体の10%で、同事故率は7.1~28.6%
です。

なお、保険加入初年度の方は全体の47%
で、同事故率は13.5%となっています。

そこで、クルーザー・1/2 (ハーフ) プラン
の誕生です。

クルーザークラスに限定して、修理全額(損
害額)の50%補償で、保険料を50%OFFする
プランです。

団体ヨット保険過去3年間の事故事例を、
保険小委員会が定めたクラス別に分析した結
果、クルーザークラスのクルーザープランで
の事故率の優良性が実証されたものです。

クルーザークラスとしては、ヤマハ・ニュ
ージャパン・デヘラー・ベネトウの各艇種と
認定しました。

上記造船所建造の艇であっても、艇種によ
っては、クルーザークラスに該当しない艇種
もあります。一方他の造船所の艇であっても、
クルーザークラスに含まれる艇もあります。

自艇がクルーザークラスにピッタリと思わ
れる方は、お問合せの上、新クルーザー・1/
2 (ハーフ) プランから、ヨット保険を考えは
じめてください。

クルーザー・1/2 (ハーフ) プランの保険金
支払い方法は次のようになります。

保険事故となり、船体部分とマスト部分を
合わせて、100万円の認定損害額が発生した
場合に、免責金額が10万円として、どのよう
な処理になるかをお知らせします。

まず、免責金額を差し引きします。その残額
の50%を保険金で支払います。

$$\begin{aligned} \text{計算式: } & (\text{認定損害額} - \text{免責金額}) \times 1/2 \\ & = (100\text{万円} - 10\text{万円}) \times 1/2 \\ & = 45\text{万円} \end{aligned}$$

この場合の免責金額は、船体等級により、
5万円~50万円まで差がありますので、ご注
意ください。

クルーザー・1/2 (ハーフ) プランで船体保
険の補償は50%になりますが、その他の保険
である賠償責任保険・搭乗者傷害保険・捜索

救助費用保険・撤去費用保険の補償は100%
ですから、ご安心下さい。

クルージング志向かつ安全志向の艇の皆様
にとって、大変有利なプランができました。
詳しくは、見積依頼等お申し付けください。

続いての撤去費用保険は、重大事故で全損
になった場合に、事故艇を撤去する費用負担
を、200万円限度に実費補償する保険です。

船体保険に万全な保険金額で加入してい
ても、船体部分は時価限度、マスト部分は新価
限度というのが現状の引受方法です。

したがって、全損になった場合でも、船体
部分とマスト部分の両方の全額が支払われま
すが、その全損事故により付随して発生する
費用については、それ以上支払うことはでき
ません。

オーナー義務を果たすために、事故艇の撤
去費用を補償することにより、放置艇などの
社会問題を未然に防ぐ目的から、本年度の団
体ヨット保険への新設が実現したものです。

ご理解いただきますようお願いいたします。

なお、クルーザー・1/2 (ハーフ) プランで
も、まだ保険料が合いそうもないとお考えの
方は、ぜひ保険デスクまでご相談ください。

船体保険なしプラン・マスト部分なしプラン
は受付けています。ただし、その他4つの
保険はセットとなっていますから、ご了承の
程おねがいします。ご検討をお待ちします。

〈新会員代理店紹介〉

奈木保険事務所

奈木三郎

0559-71-1502

認定日: 平成8年2月7日

「海と遊ぼう720」キャンペーンのご案内

海と遊ぼう720推進委員会

1 キャンペーンの趣旨

この「海と遊ぼう720」キャンペーンの趣旨は、ヨット・ボート・水上オートバイのオーナーに対し、「7月20日は海に出て遊ぼう」「海に出たい人を乗せて、一緒に楽しもう」と訴えることにあります。すなわち、マリンレジャーの活性化と普及拡大が狙いです。

訴えかけは、当推進委員会（マリンジャーナリスト会議）のメンバー誌および、趣旨に賛同し、ご協力いただける一般メディアを通じて行います。

日本のマリン専門誌が共同で一つのキャンペーンをはるのは、初めてのことになります。

また、「海に出て遊びたい人を乗せる」（未経験者の体験乗艇）に関して、オーナーズクラブやマリーナのご協力が必要になります。

2 キャンペーンの内容

キャンペーンの実行は7月20日（海の日）近辺で集中的に行います。

当日は、キャンペーン趣旨に賛同するヨット・ボート・ジェット艇のオーナーが、クラブ／マリーナ等のご協力を得て、体験乗艇希望者を無料で乗艇させます。

なお、以上の他に各クラブ、マリーナが独自に企画される内容について、当推進委員会は関与しません。

3 キャンペーンシステム

①試乗艇（クラブ、マリーナ）の募集、体験乗艇希望者の募集

推進委員会メンバー誌（現在、6誌）を中

心に、96年3月号（2月上旬発売）より7月号（6月上旬発売）まで、共通の内容で、キャンペーン趣旨の告知と体験乗艇用の艇の募集を行います。

応募は、クラブあるいはマリーナ単位で、メンバー誌編集部あてになります（最終的に推進委事務局で統括します）。

試乗実施に対して、謝礼等は行いません（ボランティアになります）。

メンバー誌では、試乗艇（クラブ、マリーナ）の募集と同時に、体験乗艇希望者の募集も行います。この場合、96年5月号（4月上旬発売）より8月号（7月上旬発売）まで行います。また、電波媒体、一般誌紙、公共団体広報誌紙に対し、6月、7月に、集中的に募集をかねた広報を行っていただくよう、ご協力をお願いします。

②体験乗艇希望者の応募

メンバー誌では、リストの形で、協力クラブ／マリーナの名称・住所・キャパシティ・連絡等を掲載しますので、乗艇希望者はそれを見て、最寄りの協力クラブ／マリーナへ直接連絡をとり、7月20日の乗艇の約束をとりつけます（メンバー誌及び事務局は仲介しません）。

電波媒体、一般誌紙、公共団体広報誌紙における広報でも、「専門誌（メンバー誌）に掲載されているリストを見て、最寄りのクラブ／マリーナへ問合せを」という内容にしてもらいます。

③メンバー誌の役割

協力クラブ／マリーナの誌上掲載リストに毎号、追加していくほか、乗艇希望者の応募状況等を発表し、時間の経過とともにキャンペーンを盛り上げていきます。

また、協力クラブ／マリーナの開催企画内容、あるいは安全啓蒙等の記事、当日の様態・結果等も掲載する予定です。

④責任について

推進委員会はキャンペーンの提案を行うものであり、具体的な内容の決定（中止の判断を含みます）と実施にかかわる責任は各オーナーに存します。

⑤事務局の役割

- ・キャンペーン告知の制作（各誌が共通で使用するもの）
- ・一般媒体、公共媒体への告知協力の依頼
- ・協力クラブ／マリーナのリスト制作。追加。専門誌への掲載
- ・応募状況の把握。専門誌への掲載

海と遊ぼう720推進委員会（マリンジャーナリスト会議）

座長 本橋一男（ヨットینگ編集長）
田久保雅己（KAZI編集長）
大野晴一郎（オーシャンライフ編集長）
谷俊哉（ボートプラス編集長）
三上直樹（ジェットドリーム編集長）
佐藤格（ジェットライダー編集長）

添畑 薫（写真家）
豊崎 謙（マリンジャーナリスト）
星島 洋二（フォトジャーナリスト）
桑名 幸一（マリンジャーナリスト）
市川 和彦（マリンジャーナリスト）

事務局 国保能健・山本聖司（玄株式会社）

Advanced Marine Stage Marine Vance

マリンアクセサリ・マリンカジュアルウェア・マリンインテリアのトータルショップ

1F '96 Spring & Summer

プリントハーフスリーブシャツ HCC 7621 **NEW** ¥9,200

セーリングトラウザーズ HSB 488 ¥16,000

JLAジャケット HOU 7615J ¥13,500

セーリングジャケット HSB 264 **NEW** ¥28,000

HCC 7618 ¥8,800 HCC 7619 ¥8,800

オフショアトラウザーズ HSB 412 **NEW** ¥29,000

メッシュTシャツ HCT 0601 ¥8,000

Vネックフルオーバー HCT 0600 **NEW** ¥8,200

JLA Tシャツ HCT 0611J **NEW** ¥8,800

オフショアジャケット HSB 212 **NEW** ¥42,000

2F マゼラン2000GPS 受信機 ¥29,800

3M Step商品 驚異の洗浄力!!

ファイバークラス用クリーナー&ワックス 9009 473ml **¥7,700**

プロテクティブリキッドワックス 9026 473ml **¥7,300**

ファイバークラス用レスト&ワックス 9005 473ml **¥7,700**

ボートソープ 9034 473ml **¥7,760**

特価提供品

フェンダーラック2連/3連 各種 ¥17,800~¥28,000 → **¥8,900~¥14,000**

高圧洗浄機（東芝）HP-400A(100V) ¥65,000 → **¥45,000**

アキレスナビ フォーゲル 上下 ¥15,600 → **¥5,000**

CAVINESS パドル

3 FT ¥3,900 → **¥3,720**

2 FT ¥3,300 → **¥2,640**

『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、発送させていただきます。又は、代金引換発送とさせていただきます。
 - 振込料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 19081
振込は電話にてお願いします。
TEL: 045-681-0943 FAX: 045-641-1503

スタッフ募集!

30才位までの方。
★詳しくは、
担当: 中村 (TEL: 045) 713-5481
までお問合せください。

Marine Vance マリンカタログ 定価 ¥5,000 好評発売中

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・祝・祭日 ●各種クレジット取扱い及び通信販売取扱い

関西セーリングスポーツ振興協会主催・NORC内海支部後援

'96西宮・フローティングヨットショー開催のお知らせ

'96 NISHINOMIYA
FLOATING
YACHTS
SHOW

日本ではじめてのフローティングヨットショー（水置き展示）が来たる4月5日～7日の3日間、西宮市の新西宮ヨットハーバーで開催されます。主催は関西地区のヨット関連事業者20社によって平成3年に設立・組織された関西セーリングスポーツ振興協会。

NORCの内海支部も後援します。

出展社はハーバーのビジターパスを使用した海上展示に16社約35艇、陸上展示に14社1団体が予定されています。

会期中の6日には南波誠氏のヨットینگセミナー、また7日にはNORC内海支部計測委員会主催によるIMSルール説明会（講師・大橋典興氏）なども開催されます。

従来のポートショーとはひと味違った身近かに親しめるフローティングショーということで関西地区のセーラー注目のイベントになりそうです。

1. 主 催：関西セーリングスポーツ振興協会
2. 日 程：1996年4月5日（金）6日（土）7日（日）
3. 開催時間：午前10時から午後5時まで。
4. 開催場所：新西宮ヨットハーバー（ビジターパス及び周辺）
5. 出展対象：セーリング関連の艇体本体。ディンギー、クル



会場となる新西宮ヨットハーバー

ーザーヨット。

含む中古艇（展示艇と区別した表示で展示）
関連部品、用品（艀装品／セール／ウエア／航海計器／エンジン等）。

サービス関連（ヨット関連協会／船検関連／免許関連／上海関連団体／保険関連／保守修理関連等）。

その他（主催者の開催趣旨に同意し、かつ主催者が有効な展示と認める団体）。

6. 展示概要：セーリングクルーザー：

約35艇をビジターパスにフローティング展示。

約5艇の小型クルーザー、ディンギーを陸上指定位置に展示。

約15社により、陸上のハーバー施設（デッキ）にて仮設テントによるブース設営。

7. 入 場 料：入場料は無料。

8. 問合せ先：関西セーリングスポーツ振興協会
〒530 大阪市北区南扇町7-17新風千代ビル4F
TEL.06-312-0347 FAX.06-312-1936

飲料水は海水から造ります。

NORC会員の方は平成8年8月まで20%引です。
サバイバーシリーズ造水器

SURVIVOR-35

造水能力：4.6ℓ／時±15%
重量：3kg 寸法：14×56×9cm
型式承認：米国 USCG 160.058/6/0
日本 運輸省 第3717号
船員災害防止協会認定 0097
¥400,000



SURVIVOR-06

造水能力：180ml／10分±15%
重量：1.1kg 寸法：13×20×6cm
型式承認：米国 USCG 160.058/7/0
日本 運輸省 第3716号
船員災害防止協会認定 0096
¥160,000



P. SURVIVOR-80

造水能力：12.5ℓ／h±15%
電源：8A、12V、DC 重量：19.5kg
寸法：23.6×52.8×43.2cm ¥800,000



P. SURVIVOR-35

造水能力：5.0ℓ／h±15%
電源：4A、12V、DC 重量：9.5kg
寸法：14.6×69.0×36.0cm ¥500,000



◆分割払例

型 式	定 価	回数	初回金額	2回目以降金額
SURVIVOR-06	160,000	18	10,420	9,900×17
SURVIVOR-35	400,000	36	14,100	13,700×35
POWER SURVIVOR-35	500,000	36	18,500	17,100×35
POWER SURVIVOR-80	800,000	36	28,200	27,400×35

株式会社 救命

〒411 静岡県駿東郡長泉町下土狩991-19
TEL 0559-87-8811 / FAX 0559-87-8812

読者
プレゼント

GOLDWIN

セイルバックミディアムを1名様に

提供/株式会社ゴールドウイン

問い合わせ先/03(3481)7266

今回は株式会社ゴールドウインよりセイルバックミディアム(写真:左 色:ウルトラマリン)を1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・希望商品名・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、3月31日まで必着にて「OFFSHORE編集部読者プレゼント」係までご応募ください。

★2月号の気象ファクス受信ソフト、ICS-IIIのプレゼント当選の結果、北河英明様(愛知県)に決定しました。



OFFSHORE 1996年3月号(No.245)目次

女性セーラーのページ(その5)(Sexy You)小島小代子さん.....	1
ジュリールームより(その5).....	3
〈たか〉訴訟シリーズ(第23回).....	5
1996年度NORC各支部レーススケジュール.....	7
'96~'97年度担当役員役職選任案.....	9
NORCニュースがインターネットで見える.....	9
IMS、IOR及びJORの'96年レーティング証書更新と安全検査のお願い.....	10
'96ケンウッドカップナショナルチーム選考.....	10
ジャパンカップ'96実施要項発表さる.....	11

「'96年新島クルージングランデブー」のお知らせ.....	11
第37回鳥羽パールレースのお誘い.....	12
第37回鳥羽パールレースTシャツデザイン募集について.....	12
関東・執行部発INFORMATION(その2).....	13
NORC保険デスクより.....	14
「海と遊ぼう720」キャンペーンのご案内.....	15
'96西宮・フローティングヨットショー開催のお知らせ.....	16
読者プレゼント.....	17

編集長より

わが国の大半の灯浮標が、太陽光や潮流発電を利用している。琵琶湖では水質を改善するため、風力を動力源に湖底へ空気を送り込む試みがはじまったという。

思えば、何トンもあるヨットを、ときには10ノットを超える速さで動かす風の力は偉大だ。そのエネルギーが海を走る以外に利用されたとしても、なんら不思議はない。

以前、デンマークのあるヨットビルダーを訪れたとき、その会社の主力商品が風力発電機のプロペラであることを知った。ヨットで培ったFRP技術を転用し、一翼の長さが大きなもので10mほどもあるプロペラを大量生産していたのである。

こんな巨大なプロペラが本当に回るのだろうか、見学ついでに近所の発電所に行ってみた。地上で風はほとんど感じられなかったが、高さが30mほどある支柱の上だと、かなり風

を捉えるらしい。スイッチを入れると、ゆっくり回りはじめた。得られた電気は、いったんバッテリーに蓄えられた後、交流に変電される。つまり完全に無風でも、一定時間はバッテリーで賄える。反対に、余った電気は送電線を逆に使って一般の電力会社へ売る仕組みだ。

かの国では海岸線や丘の緑に、ずらりと並んだ風力発電機の群を見ることができる。こうした本格的な発電施設を、ウインドファームと呼んでいるが、なんとも穏やかな響きの言葉だ。山が少ないため、日本のように水力発電にあまり頼れないという国情もあろうが、風を巧みに利用するあたりは、いかにもバイキングの末裔である。

表紙: 英国の、うららかな入り江。

写真/添畑 薫

ルール・クイズの「答」

B艇は、付則B1.2.2の違反で失格である。

付則B1.2.2は次の通りである。

ペナルティ旗(ここでは黄色旗)を掲げたヨットは、

①フィニッシュするまでその旗を掲げ続けなければならない。

②フィニッシュ・ラインで最初の適当な機会に、レース委員会にその旗についての注意を促さなければならない。

③相手艇をレース委員会に伝えなければならない。

最初のケースに対するA艇の抗議は、抗議旗を掲げなかったので無効である。しかしながら、B艇が黄色旗を降ろしたことにに対する抗議は有効である。なぜなら、黄色旗が降ろされているのを見た直後にA艇は抗議旗を掲げたからである。

OFFSHORE 245号

第245号 平成8年3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 浅野英武

編集人 市川和彦

〒105 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

印刷 株式会社気生堂印刷所

グッドセイリングを支えるもの。



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

お問い合わせ・お申し込みはNORC保険デスクまたは会員代理店まで
☎フリーダイヤル0120-024-410

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

アメリカでも有数のエクゼクティブの避暑地、メイン州ウスカセット地方。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 Turk's Head Bracelet	¥112,500	¥135,000
Two Strand Turk's Head Bracelet	¥221,000	¥266,000
Three Strand Turk's Head Bracelet	¥301,500	¥364,000
Four Strand Turk's Head Bracelet	¥386,000	¥465,000
Five Strand Turk's Head Bracelet	¥491,000	¥589,500
Six Strand Turk's 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

	14k	18k
Large Working Shackle Pierce	¥64,500	¥78,000
Original Working Shackle Pierce	¥48,000	¥57,000
Shackle Bracelet for Men	¥289,500	¥349,000
Shackle Bracelet for Lady	¥262,500	¥315,000
Miniature Shackle Bracelet	¥195,000	¥237,000
Shackle Belt Buckle (for 1" Belt)	¥292,500	¥352,500