



海の便り



(笑顔で長期クルージングを終え三谷港に帰港した、石原氏、中村氏、田中氏)

会報目次

- | | |
|----------|--|
| CHAPTER1 | MCC9月佐久島レース(早朝) |
| CHAPTER2 | スモールクルーザーレース |
| CHAPTER3 | ホーネットお帰りなさい
ホーネットのクルージングあれこれ その1
ホーネット航海記 第1期
ホーネットクルージング第二ステージより |
| CHAPTER4 | ハウステンボス遠征記 |
| CHAPTER5 | 三河湾合同レース案内 |

行事予定

- | | |
|----------|-------------------------|
| 10月 7日 | デニスコナーカップとチーム対抗レース(三河湾) |
| 10月 21日 | 秋のチャンピオンシップ(ソーセージコース) |
| 10月 21日 | スモールクルーザーレース |
| 10月 28日 | みやまつり 海中渡御観賞 |
| 10月 28日 | 東海チャンピオンシップ |
| 11月 3~4日 | |
| 11月 18日 | MCCポイントレース |
| 11月 25日 | スモールクルーザーレース |

MCC 9 月佐久島レース（早朝）

着順	着順船名	TSF	TMF (A)	到着時刻	所要時間 (B)	修正時間 (A*B)	修正 順位	得点
6	ベベ	700	0.86	11:58:00	17880	15326	1	20.25
1	アルミス5	625	0.96	11:30:43	16243	15593	2	19
2	ダンシングビーンズ3	625	0.96	11:34:40	16480	15821	3	18
3	マーメイドプリンセス5	645	0.93	11:45:27	17127	15932	4	17
5	オデッセイ	650	0.92	11:50:40	17440	16098	5	16
4	ウラナミ9	645	0.93	11:49:22	17362	16151	6	15

ベベの優勝記 その3

まさか・まさかの修正優勝まったく予期せぬ事にビックリ！！

トップ艇が遙か霞む程前にてゴールした事に我が艇ただ雨の中体はビシビシヨひたすらゴール目指し走行、季節のせいかな寒くないのが幸せか？

今期B E B E は、年間総合優勝の可能性がどこで間違えたのかある様でそれを支えにメンバー全員衰えた闘志で参戦、風は、今回もB E B E 風良く走っていたと思う

しかし、結果ドベ到着でしたが修正優勝とオマケ付 バンザイ バンザイ

今回の様な距離の長いレースでは、最後まで諦めず気を抜かず走った事が勝因となったのかなあと改めて思いました。

又、レース後のダンシングの安藤さんを言われたベベだけが終始スピンを揚げていたとお褒めの言葉を頂き嬉しかったのは、私だけでしょうか？

残り2戦良い結果になる様頑張りたいと思います。

過去にMCC 総合優勝した年は、私の記憶では、1996年でした。

あれから11年・・・記憶もうすれる昨今 ジイジ軍団ガンバレ！！！！



スモールクルーザーレース

艇名	GTA	TSF	着順	所要時間	修正時間	順位	得点	得点	順位	参加
バイキング	740	0.8108	1	1:44:23	1:24:38	1	10.25	47.75	1	5
ホープ	785	0.7643	2	1:54:53	1:27:48	2	9	41.25	3	6
アヤ	780	0.7692	4	1:55:50	1:29:06	3	8	10	7	2
リトルウィンディー	775	0.7742	3	1:55:38	1:29:31	4	7	21	4	2C
メーベ	760	0.7895	6	1:56:15	1:31:47	5	6	44.5	2	6
ロシナンテ	715	0.8392	5	1:56:10	1:37:29	6	5	19	5	3

スモールクルーザーレース第6戦 H19.9.30

Viking クルー 早川茂男

我々バイキング (X-79) 艇長の本間教授が多忙につき、僭越ながら私 クルーの早川 が代理で書かせて頂きました。まずは、悪天候のなかレース運営をしてくださった三戸さんはじめスタッフの方々に御礼申し上げます。

さて、今回の参加艇はホープ・メーヴェ・リトルウィンディーあや・ロシナンテ・バイキングの6艇です。皆さんお疲れさまでした。当日の天気は曇り時々雨、風速は序盤 4m から始まり終盤 1m と弱まっていく展開です。

当艇のレギュラーメンバーはオーナーを含め4名ですが、今回は柴田さんが学会で参加できず、本間艇長・早川@豊田市・早川@蒲郡市(筆者)の3人体制でレースに臨みました。聞けばホープも今日は3名とのこと、北河艇長に「お互いスピン禁止でいきませんか？」と紳士協定を申し入れるも、あえなく却下(笑)

レースは、ハーバー前に打たれたマークと小島のブイを2往復するコース。行きも帰りもアビームで、真上りとスピランの苦手な当艇にとっては験のいいコース！・・・と喜んだのも束の間、スタート時刻の 11:01AM になると風はすっかり西北西に振れ、多くの艇がスタート直後にスピンを揚げる始末。しかし当艇には「レース中にスピンの使用は一度だけ」という不文律があり、2回目の下りとなる第3レグのためにスピンは温存しておくことにする。

スタートは1分遅れでラインを切る重役出勤でしたが、しばらく走れば艇の性能にモノを言わせスタート失敗を無かったことにするのは我々の得意とするところで想定内。また、他艇がスピンでクォーターを走るなか、ウイスキーポールだけで挑むのも当艇の特徴と言えますが、さすがに艇速は厳しいです。ところがレグ中盤になるとウイスキーを外さねばならぬほど風が前に回り、こうなるとスピン艇は針路を落とさざるを得ず、こちらは相変わらずプロパーコースを維持するのみ。これがよかったか？マークへは中位くらいで到達できました。

小島ブイを回ればポート上りの第2レグ。予想に反するクローズハウルドで、マークに片上りできずハーバー堤防直前でタックするも僅かにレイラインに届かず。スターボでマークに向かう途中リトルウィンディーとミートしたところでタック。しかしこの時ジブシートがマストに引っかかり、クルーが解きに行っているとヘディングが落ち過ぎたようで、風下艇のリトルウィンディーから「下ーっ」のコールが…。すいませんでした m(_ _)m

そんなことがありながらもマークを回航し、最後の下りレグではいよいよスピンの出番です。この頃から益々風が落ち、ラルとパフが繰り返し現れます。たださえ雨に濡れ重くなっているスピンに加え、これほどの微風ではスピンシートを出してもロープの自重で垂れ下がるのみ、どうしてもオーバートリムになってしまいがち。たまに風が入るとフワッとスピンが膨れ、スピンシートを出せる出せる。いつものとおりマークに向けて一直線のバイキングに対し、ほとんどの艇は大島寄りのコースを取り、小島ブイでは直交するかたちのミートとなりました。ここでの順位は1位ホープ、2位ロシナンテ、3位が当艇、続く4位以下もタイム差僅少で、事実上の仕切り直しといえそうです。ということはこの時点で当艇が修正ビリということでもあります(汗)

「ここからが勝負」と気合いの最終レグも、スピンの収納およびジャイブ(Early Port Drop)の後始末に手間取り、やは

り一分間くらいまごついてからやっと走り出すのは我々の場合、もはやお約束かも。あとはフィニッシュ目指しポート片上り(できると思ってた)で一直線。まずは先行するロシナンテを捉え…いえ、なんで追い付いたのかよくわからないのですが…次なる標的、ホープを追走。素直にプロパーを走る我々よりも風下を走ってくれたのでオーバーラップすると一気に抜き去ることができ、とりあえずファーストホームは死守。

あとは「レイトング分のタイム差を稼がねば」とナビゲーションおよびセイルトリムの鬼と化し、コクピットではストラテジー会議が頻繁に招集されました。風が少し横に振れると楽天家は「セイル出してスピードに変換しちゃえ」と言い、慎重派は「必ずリーウェイはあるし、風が振れて上りきれなくなるのを避けるために上らせて」と言う。両極端の両早川を上手になだめ、ちょうど良い案配に落ち着かせるのも本間艇長の重要な役割であります。で、しばらく行くとヘッダーの風が…ああ やっぱり…タックしてフィニッシュへのレイラインまで高めてタックを戻す。あとは針路固定でひたすらセイルを出し入れし、とにかくクネを停めないことに集中し走らせました。

フィニッシュして後ろを見渡すと風が吹き出したのか、各艇とも良い走りをはじめ、修正1位の文字が崩れていくのを感じました。なかでもリトルウィンディの最後の追い上げは驚異的で、とても同じ種類の乗り物には見えませんでしたねえ。結果的には10分以上のタイム差がつき、今シーズン三度目の優勝をすることができました。ありがとうございました。

次回(10/21)のスモール第7戦は合同レースで、大型艇との混走であるうえ一日2戦というのは平均年齢の高い当艇にとって体力的にきつそうです。持久力を問われる第2レースが勝負の分かれ目と見ました。皆様、よろしくお願い致します。



コミティーからのコメント

秋雨前線が南海上に居据わり、前日に続き風は弱く小雨が続く30日

9月の三河湾スモールクルーザーレース、日産からロシナンテを迎え6艇で開催されました。

コースは、S 小島ブイ S 小島ブイ F、4マイル、北西2m程度の風、6艇が揃ってスタート。

フリースタート、いち早くスピンをアップしトップに出たのはホープ、続いてアヤ、第一マークの小島ブイはそのままホープがトップ回航、アヤが続く。復路の片のぼりはロシナンテが足を伸ばし、2位で回航。

ここまでは少ない風ながら各艇順調に滑り、平凡なレース展開で終わりそうな様相が風が落ちて一変した。トップのホープから風が落ち、後続艇が差を詰める。最終レグ、益々風は弱く、右に左に振れる弱い風、先行するホープがタック、連れてタックする他艇、バイキングだけがタックせずに進める。

タックした各艇は風を拾うためさらにタックを繰り返しのぎを削る、アヤがホープに先行する場面があったり、それぞれ一喜一憂…とところが結果は何時の間にか直行したバイキングだけが艇団を抜け出し先行している。

バイキングが余裕のファーストホーム、10分以上離れた他艇は団子状態でフィニッシュ、バイキングが逆転完全優勝を手中に、これで年間優勝が現実のものになってきた。

ホーネットお帰りなさい。



ホーネットのクルージングあれこれ その1

今回の九州クルージングに関しては色々な経験をしながら、楽しんでできました。皆さんの参考になればとその一部を紹介させていただきます。



ドジャーの設置、

これは雨対策と日よけ対策です。レース時には邪魔なものであるので取外し可能、安価なものを検討、強度上問題がありそうなので天井は常時張るが、左右と前は必要時(雨)のみ張る方式にしました。

骨はイレクターパイプを加工、ドッグハウスは曲面が多いのですが、木で水平になる台を加工しビス止め、木台をロープでドッグハウス金具に固縛しました。天井幕はシルバーシートを加工、天井幕は常時取付としロープで取り付けました。雨天時には、この上から透明ビニールシート(農業用品)

をかぶせ、パイプにパッカー(農業用品)で止めれば完成です。実費16千円でした。通常、ステンレスパイプ等で作成すれば20万円程度は必要のはずです。

ドジャーだけで雨は防げません、係留時はブームの上からシルバーシートを掛けコクピットも一括防ぎます。大雨時にはシートを2枚掛けて防ぎました。フォクスルハッチにも雨天時の開放用にシルバーシートを加工しカバーを作成しました。

このドジャー、6月以降は日除けとしてなくてはならないものでした。機帆走時ではドジャーの後端からドジャー天井の予備シートを張り、日陰を増やししのいだものです。炎天下ではオートヘルムに任せ見張りは日陰で監視、セール影がなくてもドジャーの影だけは確保されるので、ここで前を見ながら座ることが多々ありました。

クルージングには非常に有用なものです、今回、ホーネットは簡易なものでしのぎましたが、もっと丈夫なものを作成するに越したことはありません、できるだけ大きく、取外しやすい強固なものをお勧めします。



オートヘルム

オートヘルムは以前から利用しており、その価値は充分分かっているので、今回は予備機もと、2台持参しました。強風時、うねりの高いときは手動で操船、幸い故障もなく助かりました。出入港時、セールアップ、ダウン時は人手が多いほど良く、そんな時、オートヘルムは一人前の働きをしてくれます。今回、リモートコントロールは無で行きましたが、次回は装着して行きたいと思っています。日陰でコントローラーを片手に見張りながら操船、夏のクルージングには必需品です。

ホーネット航海記、第1期

中村



簡易型ドジャーを取り付け準備万端

ホーネットの航海計画、目的は4月号(334)アリランレースは5月号(335)に掲載させていただきましたが、3月21日から足掛け6ヶ月のクルージングを終え、9月16日、母港、三河湾蒲郡に無事帰港できました。

クルージング中には様々な出会いや出来事があり

りましたが、楽しい思い出が多く、航海記を見直すたびに当時のことが目に浮かびます。全体には天候に恵まれ、順調すぎるくらい順調に、良い出会いにも恵まれ楽しいクルージングでした。航海中には皆さんから励ましのメールや電話、アドバイスを沢山いただきました。

航海、まずは紀伊半島を越えて四国へは、一日平均6時間、6日(待機1日)33時間で小松島に、駆け足の到着でした。

いよいよ瀬戸内、瀬戸内も一日6時間程度ですが直線的でなくジグザグで進みます、向かい風は避け、行き先を変えます、北へ行ったり南に向けたり。雨や強風は滞留、寄った先々での観光も十分出来ました。小豆島はレンタカー、金毘羅さんは琴電、しまなみ海道はレンタバイクも活用し走破できました。

鳴門大橋、瀬戸大橋をはじめ沢山の橋をくぐり進みます、潮のきつい狭い瀬戸も沢山通過、連れ潮ばかりでなく逆潮もありました。生口島、大三島、大崎下島での観光、呉では潜水艦、ヤマトミュージアム、安芸の宮島、別府竹瓦温泉、・・・美味しい魚・・・

瀬戸内の観光をした後、関門海峡を通過し玄海灘へ、久しぶりの外海です。順調に進めたおかげで余裕が出来、壱岐、呼子、平戸、佐世保に寄ってから博多マリノアに到着です。



漁協で鯛とメバルを、お値打ちに

博多で10人が揃い、出国手続き、国境を越えて韓国釜山へ渡りました。韓国では運転手付のレンタカーで慶州、釜山の観光をし、現地釜山レースには優勝、賞金で美味しい韓国料理を楽しむおまけもついて最高でした。

アリランレースは風がホーネットに合わず悔いの残る結果に終わりましたが、楽しい思い出一杯の第1期でした。(続く)

左の写真、釜山沖です、アリランレースのスタート、右端がホーネット

航海記の詳細はMCC/HPをご覧ください。

なお、この航海のことが舵誌10月号、P47に掲載されています、ご参照ください。

ホーネットクルージング 第二ステージより

トカラ列島南下、梅雨明けの奄美大島へ

石原和久

私の第二ステージは、6月19日飛行機、ジェットフォイルを乗り継いで屋久島へ、中村さんとの合流からスタートする。さっそく今後の予定をどうするか、北上して九州か、南下して奄美大島か、梅雨明けを確信して奄美をめざすことに意見一致。屋久島観光を楽しんだ後、21日午後7時トカラ列島宝島へ向けて屋久島宮の浦港を出航、満天の星空、オーバーナイトは今回が始めてだ。夜半すぎいつの間にか星空は消え真っ暗な不気味な海、波風も最悪で疲れる、無理することは無い、夜明けには宝島をさっさと諦め中ノ島へ向ける。島に近づくと潮、波風が益々悪いが島の港は本当にありがたい、防波堤を越えると一変して港内は穏やかでほっとする、疲れがどっと出る。翌日も荒れた海で滞留、再度宝島を目指し出航するが相変わらずの海象、またしても予定を変更し悪石島へ、ここも港内へ入れば天国だ。係留もそこそこで岸壁でぶっ倒れそのまま寝てしまった。悪石島には日和待ちで3日間滞留することとなったが、クーラーの利いた民宿で疲れを癒すことができた。すさまじい雷と大雨、梅雨明け間近の予感がする。翌日、宝島を目指し出航、南西の風強く、ピッチングとタックの連続で艇速も上がらず宝島がえらく遠くに感じる。宝島はサンゴ礁で出来た島で港内の海水の色はまさにエメラルドグリーン、島の雰囲気も南国の感じで癒される。奄美大島まであと50マイルだ。トカラはまさに離島、絶海の孤島である。



悪石島



悪石島 ホーネットと週二便のフェリー

翌朝早くに、奄美へ向けてもやいを解く、待っていましたが、梅雨が明けたのか最高のクルージング日和。梅雨明けの奄美大島が待っている、鳥が飛ぶと陸地が近いと言うのが本当だ、横に長く伸びた奄美の島影がうっすらと見えてきた。南西の風5~10メートル、名瀬へノータックで一本、快調に走る。海の色は濃紺、マリンプルーと言うのか、真っ青な空に白く高く湧き上がった入道雲、心地よい海風・・・トカラ列島の南下は苦しかったがそれだけに・・・最高、感動、ありがとう！

奄美名瀬港へは、ジューンブライド宮坂さん紹介の芝田さんが出迎えのなか6月28日午後

2時無事接岸した。芝田さん曰く、奄美は今日梅雨明け宣言がありましたと・・・その後毎日顔を出してくれ、情報の提供、その他いろいろとお世話になった。郷土料理店・ホテルの紹介、観光情報、地理、・・・軽自動車まで貸していただいた。今回の航海中行く先々で多くの人々の親切、厚情に接し心身ともに安らいだ。本当に感謝している。人とのふれあいは旅の楽しみであり良き思い出である。まずはゆっくりしたい、疲れをとりたい、初日は快適空間を求めホテル泊。奄美を満喫しよう、島内観光だ。マングローブの森、やどり浜、ホノホシ海岸、用安海岸、奄美パーク、大浜海岸の夕日、金作原原生林・・・南国の島奄美は別世界だ、特に海は最高、サンゴ礁が織り成す海の色の変化エメラルドグリーンからマリンプルー、青い空に湧き立つ入道雲・・・絵になる、忘れられない情景である。



ホノホシ海岸



やどり浜



用安海岸



大浜海岸の夕日

沖縄の座間味レースは日程からして諦めていたが、せめて徳之島まででも足を伸ばしたい、しかし鹿児島でのレースが控えている。後ろ髪を引かれるなか奄美を出航、再びトカラ列島を北上し屋久島、鹿児島を目指すこととなる。復路のトカラ列島、梅雨明け間近だが天候は不安定で決して楽な航海ではなかった。

しかしながらトカラ列島の島々のことがしばしば思い出されるのは何故だろうか。

第二ステージはこの後、鹿児島で台風直撃、天草・長崎・甕島・五島列島の旅と続く。

このようなすばらしい体験ができたのは中村さんのおかげであり大変感謝している。

ありがとうございました。

ハウステンボスカップ遠征記

25日(土)名古屋小牧空港8時30分発長崎空港9時55分到着、名古屋での天気予報は晴れのはずが長崎空港は雨が降っていて、雨具の用意をしないで来たことが、少し不安に思う。さらにハウステンボスには高速船で50分、ここ長崎空港、大村湾は湖のような湾です。2ヶ所の細い水路で海とつながっている閉鎖的な地形の海水湾だそうです。また戦時中無線塔の跡などガイドを聞いているうちにハウステンボスに到着しました。



さらにハウステンボスには高速船で50分、ここ長崎空港、大村湾は湖のような湾です。2ヶ所の細い水路で海とつながっている閉鎖的な地形の海水湾だそうです。また戦時中無線塔の跡などガイドを聞いているうちにハウステンボスに到着しました。

ホーネット・中村さんにお迎えいただき、早速、ホーネットをレース仕様にすべく準備を・・・ポンツーン上の荷物の山にビックリ、それからも船から荷物が出るわ、出るわ、2山、出来た！どこにこれだけの荷物が入っていたか！驚く遅い昼食をとり、レースの最終準備を終えて、いよいよ楽しみの前夜祭にホーネットお揃いのユニホームで最前席の舞台近くに陣取り、大勢のヨットメンバーで豊富なメニューの飲食、音楽のショー、中国雑技団、花火など大いに盛り上がりました。また、ジャストの堀田さんにも出会い最高でした。

26日(日)8時30分出航、エントリーNo14だから14位以内に・・・希望を胸にレース海面に！

海上からハーバーを見ると本当に雰囲気があります。毎年遠くから回航してくる人たちの心が伝わってきます。

ハウステンボスカップレースのもようはホーネット航海記にて naka さんが詳しく掲載していますのでそちらをご覧ください。私としてはもう少し早くヘルムスを交代してあげればよかったかな・・・？(中村さんが熱中症になったか・・・心配した。)残り30分だがフィニッシュラインをきりたい思いが強かった。名古屋からジェット機で長崎まで来てDNFはいやだ！でも風は無い、海面をみると潮目で小さな渦ができています。風見にあわせ一度タックを打ったが船がフィニッシュライン方向からヘッドが離れる。ダメだ！もう一度風を無視してラインにヘッドを向ける。この頃わずかながら後ろから風を感じ、ビール片手に、ラーメンを食べている人もいる中、「スピンアップを！」なんとスピンのきれいに開いた。何度か繰り返すタイムアウト5分前フィニッシュラインの距離からするとDNFかもしれない・・・あきらめない、ガンバレ！、残り2分、僅かだが後ろから風をはっきりと感じる。なんとかなる・・・風が少しづつ揚がりその勢いで26秒を残してフィニッシュ！・・・バンザーイ！！本当によかった。それまでのいろいろがすべて喜びに！



こんな楽しいレースに参加させて頂き大変感謝です。前夜祭・レース最高の雰囲気でした。楽しい2日間を本当に有り難うございました。

マーメイドプリンセス 鳥居

三河湾合同レース案内

ラグナマリーナオーナーズクラブ、三河湾クルージングクラブ、白谷ヨットクラブ、JSAF 外洋東海共催、日産マリーナ東海、名鉄西浦マリーナ、みとマリーナ、ラグナマリーナ協力により三河湾合同レースを開催します。概要は以下のとおりです。多数の参加をお待ちしています。

1、適用規則

本レースは、セーリング競技規則(RRS)2005-2008 及び、この帆走指示書を適用する。

2 参加資格 参加資格は、小型船舶安全検査合格艇とする。

3 参加料 1艇 5000円 ただしクラブ所属艇はクラブ所定の参加料とする

4 艇長会議、参加申込

艇長会議及び参加申込受付は各クラブ(ラグナマリーナ、蒲郡ヨットハーバー、白谷ヨットクラブ)で実施する。上記クラブ会員以外の参加は艇長会議に参加せず、本部船に口頭申告、参加料を納入し参加できる。

5 レースの日程 第1レース 日付 10月21日(日) 予告信号の時刻(予定) 10時25分
第2レース 日付 10月21日(日) 予告信号の時刻(予定) 11時55分

6 コース、レースエリア

コース 第1レース スタート(下) 上 サイド 下 フィニッシュ(上)

第2レース スタート(下) 上 下 上 下 フィニッシュ(上)

各マークはポート回り、予告信号前に上マークまでのおおよその距離、方位を本部船に掲示。レースエリアは三河大島南東沖とする。

7 タイム・リミット

タイム・リミットはスタート後指定時間又は、指定時間以内にフィニッシュした先頭艇のフィニッシュ後30分のいずれか遅い方とする。

指定時間は第1レース1時間、第2レース2時間とする。

タイム・リミット以内にフィニッシュできなかったヨットは、DNFとして記録される。

8 失格に変わる罰則

RRS 第2章にかかる規則違反は、RRS 44.2 2回転ペナルティーを適用する。

艇はケースの後できるだけ早く他の艇から十分離れた後、速やかに2回のタックと2回のジャイブを含む同一方向への2回転を行うことにより「2回転ペナルティー」を履行したこととなる。

RRS 第2章以外にかかる規則違反についてはタイムペナルティーまたは失格とする。

9 順位 修正時間システムはTSF方式を採用し、TSFは、実行委員会において決定する。

10 得点

得点はRRS 付則Aによる。

ただし、シリーズは1レースの完了をもって成立。得点除外レースはない。低得点方式を採用。

成績発表はレース後、各マリーナにおいて速やかに実施する。

成績は総合成績の他にクラブ別の成績も計算される。