



海の便り



理事長杯レース、素晴らしいスタートのベベとバイキング

会報目次

- | | |
|----------|---------------------------------------------------------------------|
| CHAPTER1 | 第 10 回蒲郡マリンカップ R クラス優勝 (ケーニッヒ)
第 10 回蒲郡マリンカップ C クラス優勝 (ホープ) |
| CHAPTER2 | 第 15 回理事長杯優勝 (バイキング)
スモールクルーザー優勝 (バイキング)
MCC8 月ポイントレース優勝 (ベベ) |
| CHAPTER3 | パールレース参戦記 (ダンシングビーンズ) |
| CHAPTER4 | すなめりウォッチング |
| CHAPTER5 | 海の交通ルール (5 , 6) |

行事予定

- | | |
|------------|--------------------------------------------|
| 9 月 14 日から | デニスコーナーカップ・JAPAN CUP (三河湾・伊勢湾) |
| 9 月 21 日 | MCC 佐久島レース (早朝) |
| 9 月 28 日 | スモールクルーザーレース |
| 10 月 12 日 | 伊勢湾マリンカップ (伊勢湾) |
| 10 月 19 日 | MCC 秋のチャンピオンレース (三河湾合同レース)
スモールクルーザーレース |

第10回マリンカップ Rクラス “ケーニツヒ”優勝記

ケーニツヒの高橋です。昨年のマリンカップはスタートから遅れてしまい、そのままずるずる走って、気がつけば4位と言う結果でした。しかも返却しなければならないトロフィーをマリーナに忘れてくるという失態付きで。レース後にみんなが楽しくバーベキューをしている間に、取りに行ってきました。

今年は去年のリベンジのごとく、スタートから集中して行きました。スタートは、少し遅れたがポジションはまずまず。風は弱いがフレッシュウインドを受けて、頭ひとつリードする。頼りない風の中、先行艇の走りを見ながらタッキングポイントを探す。同クラスのプロレスさん、アルミスさんのポジションを気にしながらタック。ミートのタイミングが気になる。小島の手前でミート。セール越しにビールが見える。でも、我慢、我慢。冷えたビールはレース後のバーベキューまでお預け。仏岩を回って、迫ってくるアルミスさんを確認してスピニアップ。辛うじて逃げ切り。

フィニッシュしたらすぐに出てきた冷えたビール。我慢した甲斐もあってなおさら旨い。渴ききった喉を潤しながら、三谷漁港へ一直線で向かう。待ちに待ったバーベキューをしに。。

マリンカップの本番はこれから。レース後のバーベキューが一番。冷えたビールと焼肉。イカも旨い。それから、色々な景品。手ぶらで帰るのはなにか寂しい。マリンカップには最後のじゃんけん大会がある。自分の実力(運)次第で、とりあえず何か手に出来ることもうれしい。

コミッティーの皆さん、関係者の皆さん、今年も楽しいレースとバーベキューをありがとうございました。来年も参加させていただきますので宜しくお願いします。



マリンカップで優勝のケーニツヒ

蒲郡マリンカップ2008

ホープ 南原

今年のマリンカップはスタートグループごとのファーストホーム賞らしい。レーサー部門と一緒に21ftにファーストホームのチャンスは無いので是非とも欲しい。

スタートでは2艇のY-23をリード。その後、3艇ともタック。並びは右からキャロル・ハニービー・ホープ。そこへ右のヘッダー。徐々にキャロルが高くなる。さあここが分岐点。このまま同じ方向に走れば着順で抜かれても順位で勝てる。でもファーストホームが欲しい。風はスタート前から右・左そして今回の右、それなら……。出した答えは、ハイリスクだがハイチャンスの、タックして左！！

しかしこれが裏目。左どころかさらに右へシフト。キャロルが先行しホープは大きくロス。さらに風が落ちてきた中、タックを繰り返して差が開く。仏島回航時点ではクラス優勝も思い描けない差に。

しかし本当の勝負はここから。ファーストホームの欲を捨て、落ち着いて風向を見るとスピランが早い角度と判断。後は今年からホープに参加の田中さんの絶妙なスピントリムでスピードを保ってフィニッシュ。

結果は、クラス優勝のうえ、クルーザー部門の総合優勝、さらにジャンケンでエアコンも。今日は拙いタクティシャンを補ってくれたクルーの勝利です。ありがとう。

ということで、パウ&スピントリマーと活躍してくれた田中さんのコメントです。

日差しが強く、風もあまりなかったのでとても暑かったです。パウ&スピントリマーという役目を与えて頂いたにも関わらず、まだまだ動作に慣れず手間取ってしまう事が多かったです。特にポールセットからスピンアップまではこれから練習を重ねればもっとスムーズに出来そうなので、頑張りたいです。スピンを張れてからは落ち着いてできました。私は足を引っ張ってばかりだったのに、優勝できたばかりかエアコンまで頂いてしまいました。すべて皆さんのサポートがあったからだと思います。ありがとうございました！！

～ 田中 ～



左から南原、田中、榊原、北河



エアコンも獲得

レース名 第10回蒲郡マリンカップ

日時 2008年8月3日(日)

コース スタート-大島東-小島-仏島-大島西マーク-フィニッシュ

クラス C1 (青)		Start時刻(時 分 秒) 11 0 0										
艇名	Sail No.	クラス	艇種	Marine Cup		Finish時刻		所要時間	修正時間	順位		
				TA	TMF	時	分			秒	秒	クラス
ホープ	66	C1	YAM21C	780.0	.7692	12	31	28	5488	4221	1	1
キャロル	4177	C1	YAM23	755.0	.7947	12	29	22	5362	4261	2	2
ハニビ	4418	C1	YAM23	755.0	.7947	12	32	04	5524	4390	3	3

クラス C2 (青)		Start時刻(時 分 秒) 11 0 0									
艇名	Sail No.	クラス	艇種	Marine Cup		Finish時刻		所要時間	修正時間	順位	
				TA	TMF	時	分			秒	秒
ホレホレ		C2	Seaward25	790.0	.7595				DNF		
百恵	2763	C2	HAYASHI2i	770.0	.7792				DNF		

クラス C3 (緑)		Start時刻(時 分 秒) 11 10 0										
艇名	Sail No.	クラス	艇種	Marine Cup		Finish時刻		所要時間	修正時間	順位		
				TA	TMF	時	分			秒	秒	クラス
バンドラ	101	C3	Ventdefete	700.0	.8571	13	04	15	6855	5875	1	4
オリブ	246	C3	YAM33	710.0	.8451				DNF			

クラス R1 (緑)		Start時刻(時 分 秒) 11 10 0										
艇名	Sail No.	クラス	艇種	Marine Cup		Finish時刻		所要時間	修正時間	順位		
				TA	TMF	時	分			秒	秒	クラス
ブーメラン	5317	R1	J/24	700.0	.8571	12	35	55	5155	4418	1	3
ハハ	4825	R1	PION9 F&P	700.0	.8571	12	40	21	5421	4646	2	6
アクティブ	3605	R1	YAM30CII	700.0	.8571	12	58	56	6536	5602	3	10
ハル		R1	J/29	670.0	.8955	12	56	46	6406	5737	4	11
パフィー	123	R1	YAM30S2	685.0	.8759	13	03	30	6810	5965	5	12

クラス R2 (赤)		Start時刻(時 分 秒) 11 20 0										
艇名	Sail No.	クラス	艇種	Marine Cup		Finish時刻		所要時間	修正時間	順位		
				TA	TMF	時	分			秒	秒	クラス
オデッセイ	4832	R2	IMS950	650.0	.9231	12	40	15	4815	4445	1	4
ウラ	3145	R2	IMS950	650.0	.9231	12	42	45	4965	4583	2	5
ガメラ III	4639	R2	SWING31	660.0	.9091	12	48	37	5317	4834	3	7
ルートリス	4932	R2	SLOT31	645.0	.9302	12	50	06	5406	5029	4	9
うらなみ	5075	R2	J/92	645.0	.9302				DNF			

クラス R3 (赤)		Start時刻(時 分 秒) 11 20 0										
艇名	Sail No.	クラス	艇種	Marine Cup		Finish時刻		所要時間	修正時間	順位		
				TA	TMF	時	分			秒	秒	クラス
ケーニッヒ	5650	R3	J/V9.6	625.0	.9600	12	32	54	4374	4199	1	1
アルミス	4774	R3	J/V9.6	625.0	.9600	12	33	17	4397	4221	2	2
フロレス	6155	R3	First36.7	615.0	.9756	12	43	41	5021	4898	3	8



R2・R3のスタート



C3・R1のスタート

「理事長杯、GPSのおかげです。」

バイキング・クルー 早川茂男

大雨洪水警報？ まさかの天候回復。レースは軽風スタート、終盤に近づくと風が上がり、先にフィニッシュした大型艇には不利な展開。風向は南南東から北北西へと大きく振れた。

今シーズンは3名で乗ることが多く、ランナー操作を省略できる2ポンリーフに甘んじていた。が、今日は違う。海陽レガッタで声をかけておいたディンギー仲間が乗りに来てくれた。総勢6名(メンバーは航跡図にて) 船外機で離岸すると早くもフネの重さを感じた。

スタート2分前にコースを出てスターボでリミットに向かう。どうせなので Lutris の邪魔をしてから1分前にタック、ポートでラインを切る。風が弱く、せっかくの体重もヒールさせる側に使わざるを得ず、いつものことを思うと勿体なくて仕方ない。GPSによれば1マーク(立標)の方位は目視より15°も風上を向いている。「もっと上らせて！」とヘルムスに伝えるが聞き入れられない。押し問答しているうちにバウから「ジブ弛めて」の声かかり、ゲストのジブトリが反応してしまう・・・「船頭多くして舟山に登る」の典型だ。やはり指揮系統は一つでなければならない。

今回はクルーに恵まれ、いつものセイルから目を離せないトリマから解放されると、こうも周りの状況がよく見えるものかと、感動した。「岡目八目」とはよく言ったものだ。この艇速では相対的に潮流の影響が大きいことを説明し、やっと針路が風上に向けられた。もっと早期に上らせ Lutris の風上突破を阻止しておけばブランケに入れられずに済んだ点が惜しい。立標に近づくと案の定 マークには届かない。アंकロックゆえ上り切れないのとは違うが、損をしたという意味では同じだ。序盤に落として走った分が悔やまれる。ただ、回航の順位では大型艇に迫り、この第1レグでのリードが勝因となったのは間違いない。立標を回りスターボのクローズリーチ。艇長会議で「2マークの経緯度を教えて」と横着な質問をしたところ「立標から90°距離3.1km」との回答で、やむなく船上で割り出した。他艇は回答通りにコンパス針路90°で走ったのであろう。GPS信奉者である我々(私だけか)とは、またしても10°程ヘディングを異にしている。レグ半ば原因に気付いた。「90°」を真方位と想定し計算したが、実は磁方位であった。したがって偏差分だけヘディングを落とさねばならない。このミスで後続艇に追いつかれてしまった。風が後ろに回ったこともありスピンを揚げた。

2マークを回航するとポートのクロス。レグ終盤の立標付近では風が乱れており、振れタックで BeBe には腕の差を見せつけられた。直前まで Rocinante? Viking? BeBe の順で走っていたのに、振れ回る風の対処ひとつで BeBe? Viking? Rocinante と完全に入れ替わった。BeBe には約20秒リードしておきながら、終わってみれば1分以上の遅れとなった。プロレスならバトルロイヤルが得意そうな BeBe だと思った。私事になり恐縮だが BeBe は思い入れのある艇だ。13年前ディンギーしか乗ってなかった私がクルーザー体験で模擬レースに同乗させて頂いたのが BeBe で、ファーストホームしたのを覚えている。これがクルーザーへの憧れを抱く原点となった。想い続けること十余年、ストーカーではないが BeBe の隣に愛艇を係留できることになり不思議な縁と感じている。反対側は「うらなみ」で、歴史ある両艇に囲まれ光栄である。

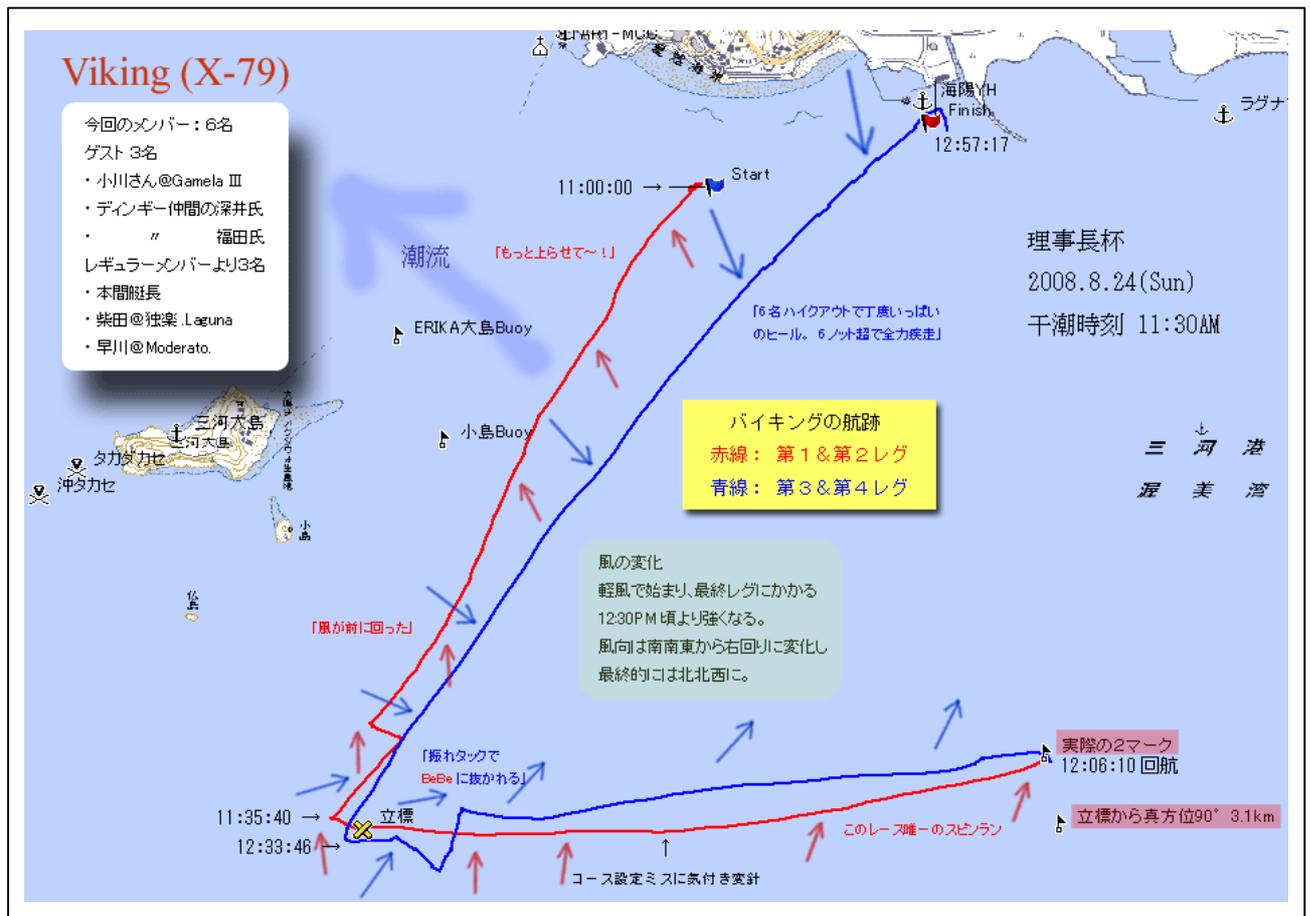
さて、最終レグは我々のものだ。アビームからクローズリーチに振れつつ吹き上がる中を、6名のハイクアウトに物を言わせ6knot 超で滑る。区間賞があれば狙えたかも？

X-79 というフネ、ソーセージコースのような 真上り/真下り VMG 勝負では勝った例が無いが、極端

な風向変化等で往復アビームのスピード勝負になると減法強い。こんな時はフネが勝手に速く走ってくれる。今回の勝因も第1レグのナビゲーションに加え、真上りのコースが殆ど無かった点にある。結局、後続 Rocinante (J24) との差は広げられなかった(あれっ?)ものの、着順 7 位(スモール部門 1 位)で理事長杯(およびスモール部門優勝)の荣誉に恵まれた。ありがとうございました。今後とも Viking をよろしくお願い致します。



左前から小川さん、早川さん



8月MCCポイントレース優勝

理事長杯3位、MCC優勝のBeBeです。当日は大雨かと思いきや曇天で風向計の定まらない微風に苦労の連続でした。参加艇、コミッティの皆様方お疲れ様でした。スタートからリミットマークを狙うも微風の為たどり着けず本部艇寄りからスタート(泣)。しかしこれがフレッシュウィンドでの好スタートとなりました。しかしその後上マークまでにいつも通りのゴボウ抜かれ。バイキング・ロシナンテさんにはボートスピードで完全に負けてしまいました…。しかし最終マークでのコース取りとルートリスさんのミスもあり3艇の前でできる事が出来ました。そして最終レグでは大島を抜けた辺りで後続艇有利の風になり先行艇との差をつめる事が出来ました。

という訳で今回の勝因はラッキースタートと最終レグの日頃の行いによる?カミカゼに尽きます!皆様、年々高齢化の進むチームBeBeを今後ともよろしくお願いします。

ありがとうございました。

水藤

また優勝。うまくなったわけでもない。チームワークが素晴らしいわけでもない。ただ調子に乗ってるだけだ。そうメンバーに言い聞かせないと、とんでもないバチがあたりそう。ただどうも運はいいみたいだ。

今回の理事長杯レースはスモール6艇ミドル6艇 計12艇、久々のにぎやかなスタートとなった、パウの都築が(当然上スタートだよな)いつもの様に可愛くない口調で言ってきた。(そうだな)とは思っていてタイミングを計りつつ、、、スタート。。。。。。冷たい視線を感じながら最下スタート、これが結果オーライ。ひしめく上の艇を見ながらフレッシュな風をうけドンピシャのスタート。気分よくレース開始。8マイルという距離のわりに時間のかかる。風がよく振れるタフなレースとなった、理事長杯の優勝艇のバイキングがなかなかかわせず、最終レグでやっと前に、結果 最終レグの風が後続艇有利となり上位にスモール独占という結果になったと思います。

この優勝で総合二連覇が見えて。。。?鼻は高くないけど顔がますます大きくなった気がします。

猪股



第15回理事長杯ヨットレース (スモール&MCC)

主催：(財)愛知県都市整備協会

開催日：08.8.24

コース	S マーク1 マーク2 マーク1 F
風速	m / s以下
距離	8マイル

エントリー艇					所要時間					総合 順位	スモール 順位	MCC 順位
着順	艇名	TYPE	TA	TM F	時	分	秒	A	TM F*A			
1	7	バイキング	X-79	720	0.8333	1	57	17	7037	5964	1	1
2	9	ホープ	Y-21C	780	0.7692	2	7	11	7631	5870	2	2
3	5	ベベ	パイオニア9	700	0.8571	1	56	7	6967	5971	3	1
4	8	ロシナンテ	J24	700	0.8571	1	57	33	7052	6045	4	
5	10	メーヴェ	Y-23	755	0.7947	2	7	27	7647	6077	5	
6	11	ドンキー	Y-21C	780	0.7692	2	14	56	8096	6227	6	3
7	1	ホーネット	Y33S	605	0.9917	1	46	8	6368	6315	7	
8	2	アルミス5	JV9.6	625	0.96	1	50	15	6615	6350	8	3
9	3	ダンシングビーンズ	SEAM31	625	0.96	1	52	6	6726	6457	9	4
10	12	M&T	Y-23	755	0.7947	2	15	34	8134	6464	10	
11	6	ルートリス	スロット31	645	0.9302	1	56	25	6985	6497	11	5
12	4	セレスティーヌ	SEAM31	625	0.96	1	55	8	6908	6632	12	6

弱い南東の風の中をスタート、参加は12艇、内6艇がスモールクラス、風は弱く南から南東の間でよく振れ、スモールクラスと先頭艇団では受ける風の強弱と方位が違う。第2レグでは先頭艇団ではスピニングが難しかったのにスモールのほとんどがスピニングで快走、最終レグでは先頭艇団は弱い風ながらスピニングアップ、後続艇団はスピニングできないものの風力が増し快走、その差を縮めた結果、優勝はバイキング、準優勝にホープ、第3位ベベでした。



第49回パールレース参戦記

パールレースは今年49回目を迎え、来年は半世紀に渡る歴史を刻む、記念すべきレースになる。我々、ダンシングビーンズ チームは新艇進水以来7度目の(1度は台風で参加せず)レース参加を果すべく今年も準備を進めて来た。毎年、MCCの会報に参戦記を投稿する度にサラリーマンチームの悲哀を載せてきたが、今年も直前になって無情な仕事が一人のクルーに襲いかかり船から引きずり降ろしてしまった。今年7月に入って酷暑が続き、太平洋高気圧の健闘は目を見張るものがある。おかげで海は快調そのものだ。例によって回航組と陸組に分かれて一路、五ヶ所湾のVOCを目指す。回航の間、ずっと前からの風で、結局一度もセールのお世話になることは無かった。

今回はハリケーンの勤めもあって、エンジンのオイル交換に留まる事無く、ペラのジंकやミッションオイルとオイルシールの交換など、気合いの入ったメンテを行った。おまけに初めてラダーを抜いてグリスアップもしてやった。というのはここ数年、江の島にフィニッシュするもタッチ&ゴーで帰路に就き30時間エンジンを回しっ放しで帰って来るので、一度はちゃんとしたメンテが必要だと考えていた。その甲斐あってガス欠(帰路は逆潮が強く燃料が予想以上に減ってタンクを空にした)を除いて、異常が無かった事は幸いだった。

年に2回来る五ヶ所の夏は特に賑やかで、マストの林が一番濃くなる時でもある。50マイルの回航を終えて陸に上がると、今度はパーティー組と地元料理組に分かれて町へ出掛けた。いつもの和食屋さんで新鮮な魚介類を堪能して、回航の疲れを癒し、今年も多曾浦の浜口屋さんに宿を取る。今年清水のコロリンチームと一緒に。あれは6人で操船するのだそうだ。「どうやって?」

今年のレースの特徴は3つ! 1つは利島を回航しないコースが新設された事、もう1つはロールコールを衛星携帯でメール送信する様になった事だ。これはややこしい! 宿で教えてもらうが、ちんぷんかんぷん! 覚える気も無いので、できる人に任せるといふ最良の方法を選択する事を決めて一件落着した。



一夜明け、昨年と同じく海からの出勤だ。8時、魚市場発の船に乗り、緑が輝く静かな五ヶ所湾を愛艇の待つVOCに向けて飛沫を上げた。到着すると、さっそく氷を購入。今年は大のクーラーボックスを載せた。十数本のペット

ボトルは数日前から各家庭の製氷室を占領した甲斐あって、1日経ってもカチカチで、この氷を入れる隙間が無い。それでも無理して詰め込んで準備完了！

そして、3つ目の変更点がスタートの時間である。IRCクラスのスタート時間は12時10分になって、いつもより待ち時間が長くなった。そのせいもあってか？各艇の出港はばらばらだ。更に、最盛期に比べて激減した参加艇が、まばらに出港して行くので、鳥羽の頃のパレードを覚えている私としては、なんとも寂しい限りである。ファイティングフラッグも心なしか元気が無い？スタート海面に来ると、本部艇になる護衛艦に乗船している菱田氏に挨拶！ラインを流して、その時を待つことにする。今年は、訳有ってスターティングヘルムを取らせて頂いた。スタートは南風の片上りで、スピンは揚がらない。スターボでスタートラインを流しながら時間を調整する位で、特に策は無い。しかしながら、ラインが長いので出る位置は重要だ。当然リミット側が目標に近いので混み合うだろう。風は強くないので早目のエントリーでも水は十分に有るし、船のスピードもコントロール可能だ。カウントダウンでラインを流す！

12時10分スタート！遅れは無い。本部艇にリコール旗が揚がっているが我々は大丈夫だ。ピッテが一杯帰って行くのが見えた。そういえば彼らは結構際どい所を流していた事を覚えていた。風はシームの得意な風で、素晴らしいスピードだ。もちろん大型艇は先行して行くが、我々も、まあいい位置にいる。すぐ後ろにエスメラルダが来た。あの下に入ったら船が止まる。静かに上ると、彼らも気が付いて下から抜いてくれた。最近は流行りなのか？非対称スピンを持っている船が多い。彼らも御多分に洩れず、この風でもすごいスピードだ。



遠い下には、あのココリンもまだ見えている。我々は先頭集団の最小艇なので、ちょっとだけ優越感を味わっている。やがて神の島に来ると、各艇スピンを揚げて回航、ヘディングを東へ向けた。風は10ノットオーバーで吹いている。こうなると、やはり大型艇は早い。その中でもサイキがじわりじわりと追っ掛けて来て、すうっと抜いて行った。まだまだ視界には多くの船が見えている。

ヘルムは2時間交代にして出来るだけ体力温存に努める！順調だが36.7とシーム33が後に迫って来る。夕日の沈む前、風も上がってきた。36.7が

真横に並ぶ。この時点で風は25ノット近くに吹き上がって、プレーニングで12ノットのスピードを記録した。風が横になり、DBは切り上がるが、隣の36.7は安定している。彼らが下だが、結構近いので気を遣う。「離れて欲しい！」そう思うのだが、横に並んでは、また離れる。暫くの間、この緊張を繰り返す中で、我々は2度、3度とブローチングをしてしまった。ブームが海水で洗われ、スピンのバタバタになる。昨年も12ノットオーバーのプレーニングを経験したが、明るい時間だった事と周りに船が無く、風が後ろだったので、緊張感が全然違っていた。外洋でのプレーニングは興奮する。

「暗くなると面倒な事になるのでは？」少々不安になった。しかし、私以外のクルーは、誰もスピンを下ろす気が無い様子！暗くなってもプレーニングを続けていると、いつの間にか空には満天の星が明るい事に気付いた！月は未だ顔を見せていないので、星灯りが何とも言えず明るく助かる。スピンのラフがしっかり見える。ザーという波切り音が辺りに響いて、物凄く強い力で船が引っ張られている様で、早い！幸運な事に風はこれ以上強くなる事は無かった。

風が安定して来たので、10時過ぎから3人交代のワッチを始めた。御前崎灯台の灯りも、嘗て無いほど早い時間に捕えて、あっという間に後方へ消えた。何回目の交代だったか？キャビンから出ると、すぐ後ろに33が付いている。「えっ！」あの33は確か前にいたはずでは？聞くとスピンを下ろしたとか。やはりスピンランは、これだけの効果があるのか？とつくづく思い知らされた。遅くから顔を出した月は、一層辺りを明るく照らして安心感を与えてくれる。やがて、東の空がうっすらと明るくなって来た。間もなく前方に島影が見えて来る。「利島だ！」実に早い！まだ土曜日の朝だ。ちょうど朝日が利島から上がって来る位置にまで来た。ジャイブで回航だから、どこまで行くか？が問題だ。



新島の方に見える船、我々よりも遙か北を進む船、いずれにしても、あの島を回って北上しなければいけないのは、皆同じ。しかも、大島ハイウェイを行きたいので、回航後は上りになる。北に居た船が、利島の強烈に近い所を抜けて行くのが見える。一昨年、我々も、あの辺りを通って、漁師から沖へ離す様

注意を受けた事がある。「彼らは大丈夫だろうか？」少々、心配になった。



いよいよジャイブポイントに来た。慎重にジャイブを開始する。ゲッなんと！フォアステイにスピンの絡み付いてしまった。「なんてこったあ！」3年連続、同じ場所で同じトラブル。まるで何かに祟られているようだ。本当に不思議だ？トラブルを解消し、再びスピンアップ！予備で積んだ古いスピンを揚げてみた。しかし、このスピンの予想外に遅い事が判ったのが、あまりにも後になってからだったのである。気を取り直して、大島ハイウェイへと進めるが、回航後は風が前になったのでヘッドセイルを揚げる事にした。ここで待機中の護衛艦に、一日ぶりの挨拶をして大島に近づいて行く。前方の船は大島を越えても、なかなか転進しない。「何か、おかしい？」ひょっとして風が止まるのかも知れない？すると徐々に風が落ちて来る。「まずい！」やはりパールは簡単じゃあ無いな。何か必ず起きるのだが、ここまで来て止まるのか？我々は飽くまでもプロパーコースに拘って微風の神頼み、ライトに換えて船を進めた。それでも後方に、白いメインのピッテが大きくなって来る。「どうして？」こんなに遅くなってしまったのか？皆目見当もつかない！とうとう声が届く距離になってしまった。「サイキは？」「・・・大王で抜かれてから見てない！随分先にいると思う？」そんな会話を交わすと、我々のコースには風が無いと判断したのか？ジャイブして三浦半島の方に消えていった。その後、本当に風が無くなってライトからスピンに、スピンから再びライトにしたりして、かなりじたばたして焦った。

そうするうちに、もっとショッキングな光景が眼前に現れる。「林の34だ！」この船をゴール直前で過去、何度見たことか？また、この船を終盤で見たレースの成績は、決まって良く無い。ここまで、何とか順調に来たのに、この有様。とにかく、江の島に向けてプロパーを維持する。どれくらい経っただろうか？やっと煙草の煙が流れるほどの風が来た。「これだ！」「絶対に逃がさない！」スピンにこの風を掴むと、船はそろそろと進み出した。三浦半島寄りに数杯、後方に数杯。このコースで走りだして、やっと、一番いい位置にいる気がした。やがて江の島がくっきりと見えて来た。前方の視界にあった船は、これで全部抜き去った。なんと！ピッテ2杯も抜いてしまった。最後の最後でこの状況。

過去に幾度も味わって来た事のあるヨットレースの怖さを改めて今、感じる。

7月26日土曜日の午後3時12分28秒 フィニッシュラインのリミット寄りにゴール！おそらく過去、江の島フィニッシュになってから最速であろう約27時間のレースが終わった。早速、船上で、よぉ～く冷えたビールで乾杯！成績が期待できないのが残念だが、最後のどんでん返しと、完走できた事で、皆、満面の笑みだった。大島を越えて、あと数時間で江の島なのに、カームで船が止まる。パールならではの厳しい試練。今回も例外なく、こんな結末が待っていた。自身も同じだが、何杯の艇長さんたちが惜敗を悔いているだろうか？そんな事を思いながら江の島のゲストバスへ一旦、舫う事にする。片づけを終え、生き返るようなシャワーを浴びると、空腹を満たす為、町へ繰り出した。

夕方の商店街は海水浴客でごった返している。湘南名物シラス丼を求めて、いつもの店先で順番を待っていると「ダンシングビーンズさん6名様！」とお呼びがかかった。「ダンシング？って何ですか？」店のお兄さんから聞かれた。「ヨットだよ、パールレースで蒲郡から来た、愛知県の」「ええっ！ヨットで来たんすか？」お兄さんは狐につままれた様な顔で答えた。ハーバーの目と鼻の先の食堂で働くお兄さんでさえ、知らないヨットレースがパールレースであることを改めて感じた。「何時間掛ったんすか？」「今回は27時間！」「夜も走るんすか？」「当然！」信じられんかもしれんが、48時間掛ったこともあるわ…。

今回も僅かな休息を取っただけで、夕闇の迫る熱い江の島を後にする。まぁ！この正気の沙汰とは思えない気違いじみた回航とレースの醍醐味は、なかなか素人さん達には理解できないであろう。今年も素晴らしい思い出の1ページを加えてくれた海に感謝して止まない。「さらば江の島！」さぁ～と、帰りはジョーカーと一緒に！「神子元は真夜中だから、外回りにするかぁ？」また、30時間の旅が始まった。

By DB M.A



三河湾 すなめりウオッチング



左の連続写真は動画を小間取りしたものです



8月17日夕方、すなめりウオッチングに出かけました。
場所は形原漁港から出港し西浦サーキットの沖あたり、後方からあの
ブシュッと言う音、振り向いて見れば来た！来た！！すなめりです。
早速直進を止めてサークリングに、沢山のすなめりが次から次に寄っ
て来ました、その数20頭ほどにも、写真を撮りますが中々難しく、
この程度のものしか撮れませんでした。
しばらく、すなめりと遊んでから帰港しました、この間1時間程度、
夏の夕方、楽しいひと時でした。



安全運航のしおり (板すい) 5

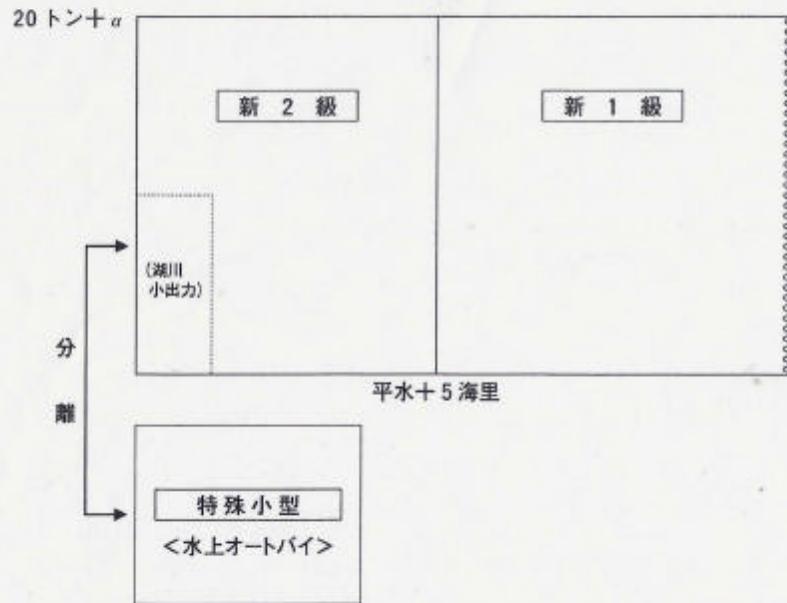
9. 船舶職員及び小型船舶操縦者法

この法律は船舶職員及び小型船舶操縦者法は船舶職員または小型船舶操縦者として船舶に乗組む者の資格を定めて船舶の航行の安全を図ることを目的としているもので、海技士及び小型船舶操縦士の免許や国家試験などについて規定しています。

以下、関係の深い小型船舶操縦者に関する事項について述べることにします。

1. 免許区分

従前の1級から5級の小型操縦士免許は、新区分では1級、2級及び特殊の小型船舶操縦士の3区分に改められています。



2. 小型旅客安全講習 (特定操縦免許)

小型旅客船、遊漁船等の船長は通常の試験の合格に加え、「小型旅客安全講習」の受講が義務付けられています。

(法律改正前の免許の受有者は受講することは不要です。)

3. 船長の遵守事項

① 酒酔い等操縦の禁止

飲酒とうにより、正常な判断ができない状態での操縦は禁止です。

平成18年10月1日から遵守事項の「酒酔い操縦」の数値基準が引下げられ規制が厳しくなっています。

改正の要点

改正前

飲酒の影響により注意力や判断力等が著しく低下しているなど、正常でない状態での小型船舶の操縦を禁止する。(判定基準の一つとして呼気1リットル中0.5mgの数値基準を設定)

改正後

ふくそう水域又は遊泳者等の付近を航行する場合は、数値基準を呼気1リットル中0.15mg以上に引き下げる。

(注) 数値基準呼気1リットル中0.15mgは道路交通法に定められる「酒気帯び運転」の基準と同じ数値です。

② 免許者の自己操縦

水上オートバイを操縦するときはずべての水域

それ以外の小型船舶は港内 (港則法)、航路内 (海上交通安全法) では免許所有者以外の操縦は原則禁止です。

③ 危険操縦の禁止

遊泳者等の付近で、遊泳者と衝突の危険のある速力での航走、疾走、急回転等の危険な操縦は禁止です。

④ 救命胴衣等の着用

次の場合は救命胴衣の着用義務

水上オートバイに乗船するとき

12歳未満の子供が乗船するとき

漁船で一人乗船のとき

着用義務が除外される場合

救命胴衣等が健康・療養上不適当な場合や適切な着用ができない場合

命綱または安全ベルトを装着など適当な措置がされている場合

救命胴衣等とは

救命胴衣 (一般船用・小型船用)、作業用救命衣、小型用浮力補助具

安全運航のしおり(抜粋) 6

⑤ その他

発航前に燃料・気象海象の入手・船体機関の点検・救命設備等安全な航海に必要な点検

乗船中において適切な見張りの実施

事故時、人命救助に必要な手段の実施

4 行政処分・再教育講習

4項の①～④の遵守事項に違反し、一定の基準に達した者は、行政処分（6ヶ月以内の免許停止又は戒告）を課すこととなっております。

ただし、再教育講習を受講したものは、行政処分の免除又は軽減されることとなっております。

(1) 違反行為と点数

酒酔い操縦、自己操縦義務違反、危険操縦 3点

船外への転落備えた措置義務違反（救命胴衣非着用） 2点

注1 過去一年以内の違反点数は累積点数として加算される。

注2 同時に二以上の違反行為があった場合は、点数の高い方の点数による。

注3 違反行為により他人を死傷させた場合は、3点を加えた点数とする。

(2) 処分及び再教育講習受講通知基準

前歴の「なし」累積点数 5点

前歴の「有り」累積点数 3点

注1 前歴の有無とは、過去3年間にこの法律に違反して処分を受けているか否かをいう。

注2 再教育講習の内容は

小型船舶操縦者が遵守すべき事項

小型船舶の操縦に必要な知識

小型船舶の航行の安全に必要な事項 等

(3) 再教育を受けた場合の処分の免除及び軽減基準

処分が1ヶ月以内の業務停止の場合 …… 戒告又は業務停止期間の短縮

処分が1ヶ月を超える期間の業務停止の場合 …… 業務停止期間の短縮

船舶職員及び小型船舶操縦者法のQ & A

プレジャーボート等小型船舶によりマリレジャーを楽しむ皆様には、すでに一級及び二級又は特殊小型の船舶操縦士免許を受有していると思いますが、この免許にかかる法令に関して意外とわかっていない事が多いので、以下Q & Aとして紹介いたします。

Q1. 小型船舶とは

A: 総トン数20トン未満の船舶、及び一定の条件を備え20トン以上のスポーツまたはレクリエーション用のみに使用される長さ24メートル未満の船舶。

Q2. 小型船舶操縦者とは

A: 小型船舶の船長をいいます。

Q3. プレジャーボートとは

A: 海洋性レジャーに使用される船舶の総称で、そのほとんどが小型船舶です。

Q4. 遊漁船とは

A: 乗客を釣り場、磯などに案内し、釣りその他の方法により、魚類その他水産動植物を採集・捕獲させる、法律に基づいて登録された船舶をいいます。

Q5. 特殊小型船舶とは

A: 特殊小型船舶とは水上オートバイのことをいい、法律では次の要件にはまるよう定めている

* 船の長さが4メートル未満で、船の幅が1.6メートル未満であること

* 最大搭載人員が2人以上のものは、操縦場所及び乗船者に乗せる場所が直列であること

* ハンドルバー方式の操縦装置で体のバランスを用いて操縦が必要であること

* 推進機関としてエンジンを使用したポンプの駆動によりジェット推進で航行するもの

* 最大搭載人員は4人

Q7. 小型船舶操縦者の安全責務の法令化とは（船長の7項目の遵守事項）

A: 17頁、18頁参照