



発行：小網代ヨットクラブ

〒238-0225

神奈川県三浦市三崎町小網代 1385-18

編集：広報委員会

編集長：里吉美恵子

小網代通信

2020年 2月号 VOL-260

今月の内容

- | | | |
|--------------------------|---------------|--------|
| ・連絡事項 | 編集委員 | 1ページ |
| ・「KYC新レース委員長ご紹介」 | 小池 治 (アイデアル) | 2ページ |
| ・「日本一パラオ親善ヨットレース参戦記(前編)」 | 児玉 萬平 (テティス4) | 3~6ページ |

連絡事項(編集委員)

1. < KYC 定時総会 開催いたします >

日時：2月13日(木) 19:00~21:00 (*小網代フリート総会 18:30~19:00)

会場：三田 駐健保会館 4階 大会議室

オーナー及び代表者のご参加をお願いいたします。また、各艇のメンバー表のご提出をお願いいたします。メンバー表に入退会等の変更がある場合は、クラブ所定の届書の提出をお願いいたします。退会者がある場合は、クラブハウス入館用のカードキーの持参・返却をお願いします。


2. < イベント報告 >

- ・12月29日スタートしました「日本一パラオ親善ヨットレース」に参戦し、優勝しました“テティス4”の参戦記を3~6ページに掲載いたしましたので是非お読みください。
- ・1月18日(土)「セール(使用済)でバッグ作りワークショップ」
→日程確認違いにより開催できませんでした。改めて開催日設定します。是非ご参加ください。
- ・1月19日(日) KFR表彰式が行われました。懇親会に73名が参加しました。
2019年の年間優勝杯は、“シャークX”(シーボニア)に贈られました。

3. < クラブハウス 2月2日にデッキと収納付きベンチ他にペンキを塗りました >



高橋クラブハウス委員長と三浦ハーバー管理・整備委員長、そして“モサ”の助川オーナーと艇メンバーにより、デッキ、ベンチなどにペンキがきれいに塗られました。

【小網代ヨットクラブウェブサイト情報】 URL <http://koaziroyc.jp>

【次回予定 総務委員会 2月17日(月)18:30~21:00 駐健保会館4階会議室(JR田町駅より徒歩10分)】

2020. 2月号-1

KYC 新レース委員長のご紹介

アイデアル 小池 治

この度、歴史と伝統ある小網代ヨットクラブのレース委員長を拝命し、責任の大きさに身の引き締まる思いでございます。

まずは、簡単に自己紹介させていただきます。

<年 齢>53歳(昭和41年生まれ)

<家 族>妻、子二人

<出身地・現住所>山梨県甲斐市

<ヨット歴>

・1985年、東京都立大学体育会ヨット部に入部し、470級でヨットを始める。

・1989年、地元就職。

山中湖でシーホッパー級に乗り、活動。
レース運営の手伝い等も行い山中湖で
セーリングに関わる。

・2014年、大学ヨット部の仲間であるアイデアルチームに誘われ、正式メンバーとなり、KYC 会員となる。

まだまだ若輩者ではありますが、諸先輩方のご指導・ご鞭撻をいただき、KFR 運営のお役に立てるよう、力を尽くす所存であります。何卒よろしくお願い申し上げます。



2020年1月 KFR 表彰式にて新任挨拶
左:野村前レース委員長 右:小池新レース委員長

.....
1月19日(日) KFR 表彰式

2019年 KFR 年間総合優勝
シャークX 関根オーナーに
トロフィーの授与と優勝のご挨拶



我々テティス4チームは昨年12月29日横浜港をスタートし1730マイル離れたパラオ共和国コロール港に向かう、第1回日本-パラオ親善ヨットレースに参加、幸いなことに総合優勝を果たすことができました。その間、KYCの多くの皆様に激励や見送りを頂きました。紙面をお借りして改めてお礼を申し上げます。

今回は参加に至る経緯とレースの様子を紹介し、改めて優勝の喜びをKYCの皆様と分かち合いたいと思っておりましたが、現在(2月7日)、本原稿を書くにあたり、多少複雑な思いでメディア・TVの報道を見ております。中国武漢を発生源とした新型コロナウイルスの感染が急速に拡大し、中国・アジアの渡航が制限されクルーズ船の寄港が制限される事態になりました。テティス4は今、パラオ共和国コロールのロイヤル・ベラウ・ヨットクラブの係船ブイに他のレース艇とともに次の寄港地に向け出港を待っているところですが、果たして問題なく目的地に向かえるのか、はたまた大きく計画を変更して帰国の途に就かざるを得ないのか、様々なオプションを念頭に描きながら事の推移を見守っています。現在、来月初めパラオ出港を控え行き先が定まらない状況が続いています。



パラオ現地新聞に掲載されました

事の始まり

このレースの参加を決めた話の発端は以前投稿したサバイバルトレーニングの様子をお伝えした記事中でも触れさせてもらったが、2年ほど前にクラブハウスでのとあるパーティの席で衣笠の渡邊康夫さんと「2020年のロレックス・チャイナシーレースに出ようじゃないか」今や国際的なレースとなったこのレースの第三回大会に日本艇として参加したナベさんの親父さん、渡辺修治氏が果たせなかった完走、あわよくば入賞も狙おうじゃないかと、酒を飲んで盛り上がったことからだった。

その前年私が2017年の英国ファストネットレースに26年ぶりに日本艇として出場した「貴帆」のクルーとして参加しており、テティス4の同型艇である多くのファースト40.7や同シリーズの42.7が参加し、案外と良い成績を収めていた。最新艇とは言えない艇がどのような準備をし、どう戦うのか、フィニッシュ地点のファルマスに集まった同型艇に乗り込んでいって直接話を聞くことが出来た。

その詳細は割愛するが、彼らから多くの啓示を受けた私は、自分の艇でも試してみよう、その上でロングレースに参加し、彼らが目指したパフォーマンスを味わってみたいと思い始めた、それがチャイナシーレースへの挑戦の伏線だった。

昨年来、セールプランを見直し、スピンからジェネカーへの変更、バウスプリット新設、ジブエリアの削減などに手を付け、IRCでは約2.1%のレーティング低下を図ったが、その反面KFRで求められる軽風やランニングの走りは犠牲にせざるを得なかった。

そんな中、外洋三崎会長の「トレッキー」オーナーの新田氏から日本-パラオ間のレースを開催する企画がある、参加してくれないかという打診をうけた。

当初、彼は大量遭難事故で中断となっていたグアムレースの復活を目指していたが、現地受け入れの体制が整わないなどの理由で断念していたところ、パラオレースの企画がにわかに現実化し、かつ日本-パラオ両国政府間や他の機関の支援が得られることから、その実現に奔走、様々な紆余曲折を経てとうとう実現にこぎつけることができた。

行きがけの駄賃？とんでもない・・・

開催時期はチャイナシーレースの3か月前、我々からすれば、どうせ香港に船を運ばねばならない、行きがけの駄賃に参加しよう、などと軽いノリで答えていたが・・・その実、これは大変なレースだ、重大なトラブルにどう対処するか、救助はまず来てももらえない、立ち寄る島も無く、航路からも遠い誰もいない海域を走り続けなければならない、ということが実感として込みあがってきた。実行委員会側も当初の公示を変更し、特別規程(OSR)の適用をカテゴリー1に格上げ、通信手段、動静把握なども準備し万全な体制を組むことになった。

元よりチャイナシーレースはカテゴリー1で開催されるので、日本-パラオ親善レースに要求される装備や規則は同一なのだが、実際の準備は相当異なるものになる。例えば予備燃料の搭載量は自ら決めなくてはならないが、仮に陸地から最も遠い地点でデスマストしたら、そこから風下の沖縄までジュリーリグとエンジンで600マイルは自ら走り切らねばならない、そのため今回は3700の軽油を積むことにした。どんなに沖を航行していても一昼夜も走れば国内の港に入れる沖縄-東海レース(全行程720マイルではあるが)なら半分以下の燃料で済む計算になる。

清水はOSRに規定される一人1日20、2週間分の2240とエマージェンシー飲料一人20(8人で160)の合計2400を搭載するのだが、今回は船内の固定タンクに2800の生活用水と、飲料としての水とお茶などの飲料を20ペットボトルで60本1200、合計で4000以上を積むことになった。生活用水の用途には、今回から使用することになったシャワートイレ用も含まれることになったが、その影響がどれほどであったかは把握できなかった。理由は、トイレの汚水を流すのに通常は電動ポンプで海水を汲みあげるのだが、レース前半、スターボの上りのレグが続いたため海水の取り入れ口が水面上に出て汲みあげられず、止むを得ず清水シャワーの水を相当量使って汚水を流すことになったためだ。ペットボトルは5,6本ぐらいずつビニール袋に入れ床下に収納した。それでも6日目には固定タンクの生活用水が空となり、ペットボトルを20本費やしてタンクに給水、レース終了時点では10本程度のペットボトルとエマージェンシー分8本が残った。

食料担当者は大変だった。8人が2週間、どのような海況で食事をするか、いろいろシミュレーションしながらプランを練ってくれた。レトルト、アルファ米、ロングライフパンを中心にして野菜ジュースや生鮮野菜など、サプリメントの提案など含めて準備してくれた。



横浜ベイサイド離岸、みなとみらい沖へ、そして横浜ベイサイド沖からスタート

パンはだいぶ余ってしまったが、最も受けたのは年越しそば用として最後に積みこんだ「どん兵衛」と年明け用にとミーさんが差し入れてくれた「おせち料理」だった。前者はスタート来の荒天にやっとの思いでお湯を沸かし、寒風に凍える身を温めてくれた。

大晦日の大低気圧が過ぎ去り、徐々に穏やかになって日が差し始めた元旦の朝、「おせち」を肴に小網代出港前に田中さんが差し入れてくれた剣菱の一升瓶を傾け、最初の空瓶となった。酒は差し入れのウイスキー(モルト、バーボン)、日本酒、焼酎、ラム酒・・・と選ぶのに悩むほど、あわせてビールを4ケース分積んだ。分というのは、全ての缶を段ボールから出して大きなビニール袋に入れペットボトル同様床下に収納したからだ。

ところが、これが大問題を引き起こした。ビール缶が次々と破裂したのだ。レース終盤、フィニッシュまでの日数を勘案してビールの配給を考えようと在庫の確認に床下を開け、ビール缶に手を触れようとしたところ、缶の底から勢いよくビールが噴出した。持ち上げようとする缶が次々と音を立てて破裂していく様はあつけにとられる以外になかった。

スタート後の三日間で相当なビルジが船内に侵入したが、それがパンチングとローリングの激しいショックでビニール袋が破れ、入っていたビール缶が海水に漬かり腐食が始まっていた。さらに揺れで内圧が高まったところで敢え無く破裂、損害は18本に及んだ。ということでフィニッシュ後の乾杯用ビールは6本のみとなってしまい、ビルジにまみれたビールの酷い臭いとともに喪失感を倍増させた。

ともあれ軽油、水、食料、酒・・・900キロを超える搭載物と乗員8人540キロを載せ、スターンのオーバーハングが無くなるほど足の入った状態のテティス4はいかにも鈍重に思え、横浜スタート時の軽風の中では、この先どうなるのか・・・と思えるような姿の走りを、多くの観覧艇に分乗して応援に駆けつけてくれたKYCメンバーにお見せすることになってしまった。

準備と作戦

昨年の年初の艇のシンジケート総会でこのレースに参加することを決め、怒涛の様な準備が始まったのだが、書き上げたTO-DOリストの項目は60以上にのぼり、日々項目が追加されていく様は途方もないキャンペーンを予測させた。

大きなところでは前述のレーティング対策としてリグの変更、具体的には最大ジブの面積を135%ジェノアから105%のNO2ジブに変更、スピンの艀装をバウスプリットとジェネカーに変更、ダクロンのメインとジブトップを新調した。前者は強風の中、頻繁に行うリーフと解除、それによって起きるシバーに耐えられるよう、敢えてダクロン製のメインを選択した。ジブトップはチャイナシーレースで予想される長いリーチングに対応するための選択だったが、今回の常に20ノットを超える風と2,3メートルの波高の中で、安定したフリーランには欠かせないアイテムとなった。結果として終盤の5日間ジブトップを降ろすことなくフィニッシュまで走り切った。

コースの選択については、一昨年からデータを集めはじめたが、本格的にはスタート1か月前から外洋三浦会長の庄野さんをお願いしてルーティングソフトExpeditionを数日おきに走らせてもらい傾向を掴むようにした。かつ風だけでなく黒潮の影響も大きいと認識していたので、風と潮を同時に処理したシミュレーション結果を前提に選択すべきコースを検討し、スタート前日の前夜祭終了後のブリーフィングの席で最終方針を決定した。

パラオまでのラムライン上を正面から真っ直ぐ向かって来る黒潮(流軸で3kt以上)を避け、かつ大晦日に北海道を通過する大低気圧の影響を最小にするため、低気圧の中心から離れる様ひたすら南下するコースで、八丈島の東、ベヨネーズ列岩を狙うものだった。



実際は八丈島手前からは北西に向かう強い向潮に阻まれ八丈島の東には行けなかったが、レース序盤はほぼ作戦通りのコースが引け、レースフリートの中で最も南に位置することができ、結果としてここでの走りがレース全般を通じての貯金となった。

風向はスタート後 2 日目の朝から低気圧の接近前までがクローズホールドからクローズリーチで、あとは大体アビームから真ラン。10kt 以下の風速はほとんどなく、弱い時でも 15kt 以上、貿易風帯に入ったら 23kt から 29kt、30° 程度のシフトが頻繁にある、気の抜けない風が続いたレースであった。さらにはスコールが風と雨を運んで来て、一気に 30kt オーバーのバーストをくろうことがしばしばあった。事前の取材では「貿易風帯に入ったらルンルンだ、短パン・T シャツの世界だ・・・」と聞かされていたが、今回に限って(かどうかはわからないが)それは全くのウソ、数分おきにスプレーが叩きつけ、びしょ濡れになる、結局フィニッシュまで上半身はオイルスキン、下半身は短パンという出で立ちでワッチをこなした。

乗員とワッチシステム

今回の我が艇の乗員はテティス・シンジケートから私、伊藤、高木の 3 名、ロングレースにいつも乗ってくれているベテランの池田(元ファースト・オーナー)、鈴木(油壺ビターエンド・オーナー)、鎌田(浦安スパロー・オーナー)、とロング売り出し中の西田、堤の 8 名が乗船した。

我が艇のワッチシステムは一般的にある半舷交代のワッチとは異なり、私を除く 7 人が 1 時間ずつ順番に 4 時間のワッチに立ち、最後の 1 時間舵をとって、3 時間のオフとなるローテーションワッチを採用した。これならベテランだけでなく若手も同じように舵をとる経験が得られるからである。その代わり慣れていないヘルムスマンは同じワッチの先輩に時に怒鳴られながら舵を取る、最初はヘルムスマンが代わるとキャビンで寝ていても誰が舵を取っているのかわかるくらいヘタだったが日ごとに上手くなっていくのがわかった。

艇長兼ナビゲーターの私はワッチを外れて大方の時間はキャビンの中にいることになり、正直大変楽な思いをした。もっともアカ汲みについては專業であったけれども。

(後編は、3 月号に続きます)

