



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 3月号 VOL-261

今月の内容

- | | | |
|--------------------------|--------------|--------|
| ・連絡事項 | 編集委員 | 1ページ |
| ・「日本一パラオ親善ヨットレース参戦記(後編)」 | 児玉 萬平(テティス4) | 2~5ページ |

連絡事項(編集委員)

1. < 2月13日 KYC 定時総会が開催されました >

定時総会は、三田の駐健保会館にて19時より47艇中、委任状も含め37艇の参加により開催されました。議長の飯島(洋)会長から2019年活動報告と鈴木(深)会計担当から決算報告の説明が行われ、承認されました。引き続き飯島会長より2020年活動計画案の説明と同じく鈴木会計担当より予算の説明があり、承認されました。また、今回はこれまで総務委員会で検討されておりました「浮棧橋改修」の計画を本年度の予算より行いたい提案が出され、これについても承認され、2019年度の定時総会は無事終了しました。



2. < 新型コロナウイルスによる影響について >

年明けより中国・武漢市からとみられる新型コロナウイルスが、大型クルーズ船(横浜に寄港の)を含め国内にも感染者が増え、3月初め政府から小中高全国一斉臨時休校の要請が出される事態となりました。またクラスター感染の恐れが考えられるコンサートや観劇・スポーツ観戦なども自粛され、マスク不足が起因となってトイレトペーパーなどの紙類のデマによる買い占めなどで品薄状態となるなどと国内外で異常事態となっています。また“テティス4”児玉氏と“衣笠”渡辺(康)氏が、KYCのレジェンド(故)渡辺修治氏のリベンジをかけて挑戦する予定だった「香港マニラヨットレース」(4月開催)も、この緊急事態により香港のレース本部よりレース開催延期の発表が出されました。3月に入っても感染は拡大している状況、早めの終息を望み不急の外出を差し控える動きもあり、“KYC総務委員会”の3月開催も自粛することとなり、緊急案件に対してはテレワークすることとなりました。(テレワーク・離れた所 ワーク・仕事)

【中止やテレワークが決まった行事】3/5~8 東京ボートショー(横浜 中止)、3/5~8 ANIORU'S CUP 学生のクルーザーヨット選手権(葉山 中止)、3/10 三浦 OSC 理事会(中止→web会議)、3/16 KYC 総務委員会(中止→テレワーク)

【実施予定の行事】3/14 3/20 21 22 ハーバー整備作業、3/15 小網代フリートレース、4/4 リセール ファクトリー講習会 *実施予定のものも今後変更があるかもしれません。主催者からの通知にご注意ください。



【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 総務委員会は、3月16日(月)中止。急ぎの案件は、事務局にメール願います。】

後編は前編で触れた新型コロナウイルスの影響によって航海計画を全面的に変更することになった報告から始めたい。

2月13日ロイヤル香港ヨットクラブからロレックス・チャイナシーレース2020の開催延期が発表された。これによって、フィリピン経由香港に向かう航海計画を変更し、フィリピンのセブ、プエルトガレラ、スービックを経由して沖縄に向かうコースか、直接沖縄に向かい4月29日スタートの沖縄東海ヨットレースにエントリーするかを決めなくてはならなくなった。「胡桃」氏家さんの強いお勧めもあり、以前KYCメンバーも訪問したプエルトガレラYCに寄港する事を大変楽しみにしていたが、後段に述べる様々なトラブルの修復作業と沖縄東海ヨットレースエントリーを考慮し直接沖縄に向かうこととした。フィリピンの内航クルーズを楽しみにしていた回航メンバーには残念な計画変更となった。

続くトラブル

1730マイルの距離と強風、そして大きな波の中を長時間走ることは多くのトラブルを引き起こす。序盤、大低気圧から遠ざかる南へのコースを選択はしたが、想定内とは言えピーク時には40kt以上の風と5mを超える波となり、すべてのセールを降ろしてベアポールとした。それでも風下に向かって5ktで走る。そうした中、初めのトラブルは航海計器に起きた。コクピット前面にあるB&Gのプロッターの画面ガラスが割れ、タッチパネルが効かない、表示データが勝手に入れ替わってしまう現象も起きた。続いてマストについている3個のジャンボメーターが上から順にブラックアウトし始めた。この表示が消えると、それを頼りに舵をとるヘルムスマンにとっては大変都合が悪い、コクピットにあるメーターに複数のデータを表示させてそれを補ったが、大きなうねりの中でヘルムスマンには難しい操船を強いることになった。



次はスピンバースト。スタート5日目の1月3日の早朝、ジャイブを繰り返し南下していたが、まだ20ktには届かない風速の中にもかかわらず、永年の酷使に耐えられなかったのか、見事に破裂してこと切れ、廃棄処分となった。まだまだ長い行程なので、フルサイズのジェネカー(A2)は温存することにし、コードゼロを上げ艇速を確保した。このコードゼロは今まで多くの強風のレースで便利に使ってきた信頼のセールだったが、7日目の朝、風が上り始め20ktオーバーとなった中でリーチ部分が裂けて今回の役割を終えた。

続いて起きたのがブーム損傷だ、8日目の1月6日夜明け前、徐々に暗さが取れていく中、「あれ？ブームに亀裂が入っているんじゃない？」との声、良く見ると確かに2cm程度の小さな亀裂がブームの上部に入りその部分から横に折れ曲がり始めていた。位置はブームバングの金具の上だ。おそらくブームバングにかかる繰り返しのストレスに耐えられなくなったものと思うが、直接の原因は不明だ。ブームエンドが波をしゃくった、激しいブローチングがたびたびあった等々考えられるが、要はブームバングを適時緩めることが必要だったのだが、ここまで長時間のレースとなるとそうした緊張のトリムを維持し続けることは難しい。

メインセールによる圧力を減らすため、2ポイントリーフとしたり、ブームから外してフライングで張ってみたり、トライスルに変える検討もしたが、それらはいずれもレースをあきらめることにつながるものだった。この段階であきらめたくはないという思いからメインを2ポイントまでリーフした状態で様子を見ながら補強の仕方を考えることにした。

ブームの亀裂を発見してから一昼夜、1月7日の明け方には亀裂は徐々に拡大し、10cm程度にまでなった。この時点で残航360マイル、まだまだ先は長い。従前の様にスピポールを積んでいるならそれが完璧な副木となるが、バウスプリット仕様としたためポールは降ろしてある。次に使える強度のある材料はと考えると、ドブ漬けた鉄製パイプの予備ティラーがあった。長さは1.5m、10kgほどの重量があるが強度は申し分ない。ブームを降ろして亀裂が入った個所の背中部分に予備ティラーに沿わせ、4mmのシートで締め上げながらラッシングしていった。この作業はなかなか上手いき15分ほどで使用に耐えられる副木が出来た。それでも以降はジャイビングはせず、俗にいう鉢巻タックで方向転換を行った。



ブーム損傷発見と同日の昼、今度はステアリングロープのトラブルだ。ブローが入り、続いて大きなうねりが来るとともに突然ブローチングを始め、ヘルムスマンが「舵が効かない！」と叫んだ。ブローが過ぎるとなんとか体制を取り戻せるが、ステアリング・ホイールが空回りする。ステアリングロープが何らかの原因でブロックから外れたか滑り始めたかと判断した。こんな時はまずオートパイロットを起動、ステアリング系から独立させ、操船し対策を考える。そもそもステアリングロープは新品に交換したばかり、ロープの初期の伸びを考えて頻りにテンションを掛けていくよう指示をしていたものだった。デッキ下に潜って状況を確認したところ、ロープの左右のずれを押さえるセンターピンが外れていることを発見した。このピンの修復は一旦システムを全てバラしてからでないといけないので、この海況では対応がつかない。その時はできる限りの力を使って締め上げて滑りを押さええて行くしかなかった。



フィニッシュ、その複雑な思い

ブームの応急処置をした後、メインセイルを2から1ポイントリーフまで解いて追走に掛かった。この一昼夜の遅れは痛い、まだ挽回できる余地はある、先行するアルタイル3との距離の差が100マイル以内なら修正で逆転できる、がパラオに近づくにつれて風速が徐々に落ちていく予報、微妙な差になってきた。1月8日アルタイル3のフィニッシュ時間が知らされた。8日17時41分57秒。そこから何時間以内に入れば逆転できるか、頭の回転が極端に鈍った中で手計算を始め、その結果、翌日午前3時27分までにフィニッシュすれば良いということになった。

目標タイムを持った船上は相当盛り上がり、プッシュを掛け続けた・・と言っても手負いの状態でのプッシュにも限界がある、徐々に目標タイムに近づき、とうとうフィニッシュ手前のバーチャルマーク寸前でタイムアップとなった。残念な気分ではあったが、それでも、やれることはやったという満足感の方が大きかったし、目標としていたIRCクラスでは優勝できただろうという安堵感もあった。

旧日本軍が作ったというリーフを切り開いた水路に設定されたフィニッシュラインは極めて狭く、夜間にそこを通過する危険性を強く感じていた。そこでクルーにはフィニッシュラインを通過した直後にクイックターンをして、来たコースを正確に戻り、外海に出て夜が明けるのを待つことを指示した。また、その考えをフィニッシュラインに待機するサポートボートにもVHF16chで伝えてからラインに向かっていった。そして未だ明けやらぬ9日午前5時43分03秒にフィニッシュ。



さて、ジブを降ろし、ターンをした・・と思った瞬間、ガツーン！とリーフに乗り上げた。その寸前には Navionics のプロッター画面で水路内であることを確認していたので、一瞬何が起きたかわからなかった。キールがリーフに何回かぶつかりながら離礁したが、11 日間走って来て最後の結末がこれか、と無然とした思いが先に立った。

サポートボートに先導されて泊地に向かう。徐々に明けていく空に、パラオの深い緑の森の島々が見えてくると、とうとうここまで来たかという達成感も同時に押し寄せてきて、優勝に届かなかったという悔しさ、リーフに乗り上げたという憤り・・が絡まりあった複雑な思いで早朝のロイヤル・ベラウ・ヨットクラブ前の栈橋に集まったレース関係者の出迎えを受けた。

入管、税関、検疫の手続きを待つ間、最後に残った 6 本のビールで乾杯。何とか破裂せずに役割を果たしてくれた。上陸、揺れる、揺れる、陸がこんなに揺れるものか、と思いつつ差し入れのビールで再び乾杯。いくらでも飲めそう、などと思っているとファーストホームしたアルタイル 3 のスキッパー菊池透氏とオーナーの今村氏が現れ、「優勝おめでとう！」と声を掛けてきた。「エー、優勝はそっちでしょう」というとテティスが優勝とレースホームページに出ているよ、という。にわかには信じられずにいたが、しばらくしてネットにつながり情報を確認、ようやく優勝したとの実感がわいてきた。つまり、私の洋上での手計算が間違っていたのだ。逆に良い方に間違えてなくて良かった、と妙にホッとしたことを覚えている。結果として PHRF では約 50 分差、IRC では 5 時間差で勝ったことになった。11 日間走って 1 時間以内の差での優勝、どちらに転んでもおかしくない、これも外洋レースなのだ。



予定より 2 日も早いフィニッシュ、すぐに宿を手配してもらい、洗濯物をコインランドリーに預け、その晩は現地祝勝会となった。久しぶりにベッドでぐっすり就寝できる・・はずだったが小刻み睡眠になれてしまったのか全く寝付けず、致し方無く艇の酒蔵から降ろしたバーボンを一人飲みしながらレースを反芻していた。

後始末

翌日からは怒涛の修理対応に入った。

要修理項目は大きいものだけでも 14 に上った。よく壊したものだ。まだチャイナシーレースまでは先は長いので、現地でするものは何とか滞在中に終わらせたいと考えた。

・まずは大物、ブームの応急修理、少なくとも回航に耐えるようにしたい、と思っていたところ、地雷・機雷を処理する日本の NPO 団体の現地スタッフ米田さんが、「小網代衣笠の鈴木オーナーからサポートするよう指示されたので来た」と声を掛けてきてくれた。現地事情に詳しい彼女らはすぐにアルミの溶接技術を持つパラオ唯一のエンジニアを探してくれて、何とか対応が見つかった。すごいネットワークがあるものだ。但し、お代は 1000 ドル・・仕上がりは満足のいくものだった。



そうは言ってもレースに参加するなら新品のブームが必要だ、ベネトゥに発注し・送って貰う手続きをしたが、沖縄東海レースに間に合うだろうか。

・次のキール損傷の修理は現地では無理、次の香港で上架・修理の手配をした。一方、水中写真を撮って、帰国後シーボニアのプロに見てもらったところ、サンゴが相手だけに相当ひどいギザギザ状態だがキールの構造には影響がないと聴き、一安心した。

- B&G 航海計器、外部計器はほぼ全滅、現地での対応は無理なので、全て外して日本に持ち帰った。
 - セールリペア(コードゼロ、ジブトップ)は香港ノースに損傷写真を送り修理を予約したら、すぐ見積もりを送ってくれた。早い！
 - オーガナイザー台座がデッキの積層を壊して沈み込んだ。かのブーム修理のエンジニアが現場合わせて頑丈なパーツを作ってくれて到着。
 - 両色灯(水没、不点灯)は電気パーツが足りず後回し、回航前に対処することにした。
 - ステアリングロープの再インストールは一日かけてクルー総がかりで実施した。
- 他にも細かい補修が多く残ったが回航の合間に対応することにした。

長い海外航海で心配なのが各国で規格が異なる炊事用プロパンガスの充填だ。念のため今回は 3 本のガスボンベを積んできたが、このハーバーの業者が日本規格も対応できることが判り早速お願いした。ものの 10 分で作業完了、これからの長い回航に心配がなくなった。

パラオ

こうした作業をこなしているうち、帰国まで数日となり、作業の残り時間にダイビング・スポットに行き潜ったり、観光ツアーや、ペリリュー島の戦跡巡り、セスナの遊覧飛行を楽しんだりした。こういう場面では、以前にもクルージングでこの島に来ている伊藤望君がツアーコン兼ドライバーとして大活躍した。



それにしてもパラオはお金のかかる所だ、今回は大統領の鶴の一声で船の入港税やクルー

の入国税(100ドル)、一か月間の係留料(200ドル)は無料としてくれたが、自艇で行くにも関わらずダイビング・スポットに入るパーミット(許可証)を貰うのに一人 50 ドル、隣の州の観光地に行くのに 15 ドルと、すべてのアクティビティーに税金がかかる。観光しか産業が無いこの国では、そうした徴税で国の財政を支えているのだろう。

それでも、サンゴ礁の内側の静かな海面と、多くの島々と静かな入り江が点在するパラオの海はヨット乗りにとって最高の泊地だ。あわせてそのホスピタリティーと親日感情はこのレースの目的地として最高の場所であるに違いない。いや我々だけではない、そこここに各国のフラッグを掲げたメガヨット、大型カタマラン、30ft 程度のシングルハンダーと多くの艇が停泊している様は、世界中のヨット乗りにとっても貴重な目的地だと言えよう。

問題は、飛行機で来るにしてもヨットで来るにしても金と時間がかかることだ。



写真左上:表彰式会場 右上:大統領よりトロフィーを授与される
写真下:木彫りの優勝トロフィーの表と裏(KYC クラブハウスにて撮影)