

『2013 第2回 東京湾ダブルハンドヨットレース参戦記』

JPN5443 玉子丸 久松 誠

昨年に引き続き、今年のGWもまた、東京湾までのクルージングと現地でのレースを楽しむことにしました。

昨年の参戦記はこちら→http://www.tyc.gr.jp/race_report/

今年は簡単にウエルカムパーティーから表彰式までをご紹介します。

昨年レース前後はディズニーリゾートで遊んだ僕達は、今年30周年のディズニーリゾートへはクリスマスに行くことにして、今年は、折角だからと自艇で『お台場クルージング』へ行ってから、ホテルの送迎バスに飛び乗って『サンルートプラザ東京』へ向かいました。

『艇長会議』

ホテルに到着してレースの受け付けて続きを終えて、艇長会議が行われるホテルのファンクショナルルーム『シンフォニー』へ。。

このレースのウエルカムパーティーはドレスコードがフォーマル！！なのでパーティー直前の艇長会議は何だかお堅い国際フォーラムみたいな感じ。。

前回は革靴を忘れ出港を一晚延期、今回はベルトとハンカチを忘れて彼女に家でピックアップしてもらったのでそのまま出港できました。。

ほとんど一人（週末は彼女と二人）で艇の整備と準備をして、私物の準備には30分程度しか時間が割けないので普段は着ないフォーマルの忘れ物も仕方なしでしょうか？

(><;)



関西の言葉に慣れているせいか、こちらで飛び交う言葉尻には少し緊張します。。 関西弁のほうがキツイと思ってた。。（・_・；）

ダブルハンドレースだけど一艇だけトリプルハンドの艇が。。

お子様が重度の障害をお持ちのご夫婦が是非3人で参加したいとのこと。。当然お子様はセイリングには参加できる健常者ではないので問題もなく、会場一致、拍手で承認！！事前に相談を受け承認したレース委員会の方々はこの瞬間まで緊張していたでしょうけど、この拍手で安心できたのではないのでしょうか？こういう柔軟性は大事だと思います。。事前承認したレース委員会の方々のすばらしさ、参加艇の艇長の拍手での承認、なかなか感動的でした！艇名は『アクア』是非、安全に完走して欲しいです！

後は、東京湾というレースをするには特殊事情の多い場所なのでコースの説明と、大型船とのミートの注意などを念入りに説明されたものの大きな変更はなしで艇長会議を終えました。

『ウエルカムパーティー』

艇長会議の後はホテルのショップでお土産を買っていたパートナーと合流して、ウエルカムパーティーの行われる『マグノリアホール』へ。。

会場のステージ前には誰もが欲しがるティファニー製の優勝カップなどが並べられていました。すばらしい輝きです！！



しかし、マナー違反の人が。。

ここでこのカップを手にとって写真を撮ったら駄目でしょ！（/° o °）

これを手にすることができるのは表彰式のプレゼンターとこのカップに値する人たちだけですよ！！

なので僕達は写真を撮ることはできても、神々しくてこれ以上近づくことができませんで

した。。。 (→o←)ゞ

前回（第1回）は微風レースで後から風が上がってきたので後続艇有利に。。。明日の風はどうなるでしょう！？僕も欲しいな優勝カップ。。。。

このパーティーの司会は元宝ジェンヌの美女だったとか。。。 J S A Fの会長のご挨拶、来賓のご紹介からパーティーの開始です。



完全アウェイの僕達は開いていたテーブルに静かに陣取り、同じく西宮から来たクラリスの中野ご夫妻が他に知り合いがいないからと同じテーブルに吸い寄せられてきました。

(^▽^)

次回（次回も参加できれば）は美女の司会者に近いテーブルを確保せねば！（≧▽≦）

クラリスの中野さんは僕が前回参加したのをどこかで聞きつけて、西宮へ帰ってからのレースの時に『次回（今回）は参加したい。』と声をかけて来たので、『是非、一緒に行きましょう！』とっていました。

しかし、事前に3レグくらいに分けての回航の途中で、参加予定のヤマハ31フェスタ『クラリスフォルテ』が勝浦沖でディスマスト。。。トラックで早々に西宮に帰ってきていました。。。。

東京夢の島マリーナのスタッフに聞いたら、もう一艇の持ち船のJ24『クラリス』を陸送して参加するとのことでした。。。あまりにも気の毒で自分で連絡できなかったものの、これを聞いて直ぐに連絡。。。奥様がティファニーのカップを熱望しているようでした。。。にしてもディスマストから艇を変えて参加。。。スゲー！！(@_@)

アウェイでも僚艇がいると心強いです。とは言っても前回参加の僕達にも、J24で有名な中野さんにもこの会場に知り合いがちらほら。。。。

料理に舌鼓を打ちながら、スクリーンに映し出される前回の映像を見ながら談笑していると、特別賞の受賞。。

僕は前回、『セイリングスピリット賞』でセイルレーシングのジャケットを頂きました。

今回は『DHYR賞』としてセイルレーシングの上下のインナーを頂きました。。



これだけでエントリー費用の元は取ったんじゃない？

レース委員長の市川さんの『回航は荒れましたか？』の質問に、

『紀伊水道で43ノットマックス、波高6mでノーズダイブブローチングをしました。』と笑い（引かれた？）を取っておきました。。(=^▽^=)

是非、今度からは二人でお揃いで着れるものをくださいね。。一人で回航しても縁の下の力持ちのパートナーがいないと実現しないので。。m(_ _)m

クラリスは『遠来賞』こちらは当然ディスマストで笑い（引かれた？）を。。。サングラスを2つもらっていましたが、こちらはマスト代と陸送代があるので元は取れないか。。

たぶん関東の皆さんは西宮の2艇を見て関西には『ヨット〇〇』しかいないのではないかと誤解されたのではないかと思います。

前回僕がもらった『セイリングスピリット賞』は先の『アクア』さんに送られました。

女性限定の『ベストドレッサー賞』のネックレスは白いドレスに身を包んだ美女に送られていました。。。ただし、J S A F山崎会長一任のようでしたが。。。？
投票なら我がパートナーにも十分にチャンスがあったのになー。盛り上げるためにはパーティー参加者全員で投票ですよ！！(o^_^)b

挨拶が終わって僕の顔と我が艇が一致したので東京夢の島マリーナに我が艇の隣のバースの係留艇『ベガ』さんが声をかけにきてくださいました。

パーティーがお開きになり、会場出口で前回同様、かわいいティファニー製の参加賞？のマグカップをパーティーの招待券と引き換え（だったかな？）にももらいました。。



帰ってからよく見るとマグカップの底に『DHYR 2013 2nd』と書いてありました！！



前回のを改めて見ると『DHYR 2012 1st』と書いてありました！！
この限定マグカップを集めることを目的に継続参加するのも悪くないですね。。(^ε^)

クロークに預けた荷物を受け取ってきたパートナーは、フォーマルドレスには似合わない荷物がいっぱい！！ニタニタしながら『たったこれだけしか買えなかった！』と。。手には大きなディズニーの袋が。。

ハーバーへの帰りのバスではパートナーの視線はディズニーリゾートに釘付け。。『私はなぜここまで来てこの中に入っていないんだろう？』というオーラがすさまじかったです！！(((ㄟ ° ;)))クリスマスまで我慢してね！！m(..)m

東京夢の島マリーナへ戻って、レースには不要なものを下ろしたり、レース準備をしていると、『ベガ』さんから『飲みに来て！』とのお誘い。『もう少ししたら行きます！』と言ってゴソゴソ。。さらにお誘いの催促が。。まだレースに使うメインを付けていないけど、待たせても悪いのでオレンジを切ってベガ艇へお邪魔しました。

しかし、『何を飲みますか？』と聞かれたのでパーティーでアルコールは十分嗜んできたので、コーヒーか紅茶でもご馳走になろうと思ったら、ベガ艇にはアルコールしかない！？申し訳なさそうに出されたのは缶のトマトジュース。。まさかアルコールの種類を聞いていたとは。。困らせても悪いので、強風で大変だしメインセールの取り付けは朝一ですることにしてビールをいただきました。。

ひょっとして、これはベガ艇の戦術か！？などと思いながら岡崎401の暖房完備のどっしりした艇で外の強風の音もしない豪華なキャビンで楽しいひと時をすごさせていただきました。。

『レース当日』

トラブルだらけの1日の始まりです。。

前夜のベガさんの戦術にはまることなく、起き出して朝食を済ませ、残りのレース準備。パートナーと二人でクルージング用のメインセールをロールして、レース用のメインセールに付け替えます。。レース用って言うてもただのダクロンセールですが。。これだけでも二人では大仕事。。

お隣ではメンバー総出でレースの準備をしているベガさんが。。やはり前夜の2次会はベガさんの戦術か!?

さあ、すべての準備ができたのでエンジンをかけて早々に出港しようとしたら、エンジンがかからない!! (トラブル・その1) \((\odot \text{H} \odot)\) \>

一瞬『レースに参加できないかも!』と焦るものの、『DHYR賞』も貰って挨拶までしたのにレースに出れなければ格好が悪いと思い、エンジンルームへ潜り込む。。

すべてをチェックする時間はもうない。。とにかく直結でかかるか試すものの。。

Y(>_<,)Y

駄目元でマリーナにエンジニアがいるかどうか聞いてみると、直ぐに来てくれました! で、結局は直結で始動できました。

焦っていた僕は直結ではなく、その前の段階の部分を繋げていただけでした。。(・・)ゞ (帰って順番を確認するとハーネスのコネクターの腐食による導通不良でした。。前日までなんともなかったのですが。。)

レース後にセールインできるマリーナではないので、慎重に直結の場所をエンジニアに教えてもらい、予定より30分以上遅れてドックアウト。。ベガのメンバーの方々が栈橋に置いていくもやいをボートフックで取りやすく丁寧に処理してくれました。(感謝!!)

機走マックスでレース海面に向かいながら、荒川を航行中にリーフラインもセット。。



海上エントリーのために本部艇の横を通過。↑

そのまま、リミットマークまで走り、スタートラインのリミットマーク側をプロスタートにインプット。

艇が少ないところでメインセールを揚げようとする、風が25ノット越え。。。フルメインではマニューバリングができないので、ワンポンで揚げてみました。。。。

エンジントラブルで30分以上出港がおくれているのでゆとりがない！！(><)

しかも、風の強弱が強すぎるし艇数も多い！！

そのまま、スタートラインの本部艇側の位置を取るために移動していると風が落ちてきた。。。。

この日の天気予報では風はないはずだった。。。GPVの予報を除いては。。。。

つまり今は吹いているけど落ちてくると予想し、フリーでのスピンスターになるのでリーフは解除。。。。

風が往路レグの間で落ちるのを期待してNo1ジェノアもアップ。。。。

無事、本部艇の位置をプロスタートにインプットして、ジェネカーをセットしながら本部艇付近をうろうろ。。。。

しまった！！また時計合わすの忘れた。。。僕の腕時計は2分くらい早い。。。風の音と引き波の音でたぶんホーンの音は聞こえない。。。。

なので本部艇のアウトリガーを注意して見ていたけど、5分前くらいになっても変化なし。。。アウトリガーを。。。本部艇はスポーツフィッシャーマンタイプのモーターボートでアウトリガーが2本立っている、そのアウトリガーを。。。。

『吹き上がったのでスタート延期にでもなったのかな?』と思いながら、アウトリガーには回答旗も揚がっていない。。 ???

しかし、注意する場所が違った!! (→o←) 本部艇に近づくと船尾に旗竿で揚げられたP旗が。。

アウェイの洗礼ですかね。。 強風で操船が大変でチラッとしか確認できなかったし。。 当然スタート5分前の旗の確認もできてないし、5分前のホーンも聞こえていません。。 今は何分前??? (トラブル・その2)。。

大慌てで、有利なサイドのリミットマークに戻ろうとタックして、進んでいるとどんどん風が落ちてきた。。

スタートにはジャイブしてジェネカーを揚げないといけないのに正確な時間が分からない。。 たぶん後、2分くらいだろうと思っていると、風が落ちたお陰でホーンが聞こえた。。 しかし、他艇で本部艇の場所が確認できず旗も当然見えません。1分前かなと思って『スタート遅れるな。。』と思いながらジャイブ&ジェネカーアップの段取りを頭の中で考えていたら、スタートライン付近でスピンやジェネカーを揚げた艇が一直線に。。 そう、さっき聞こえたホーンは1分前ではなくスタートでした。。 (TDT)/

風が落ちていたこともありパートナーに説明する間もなく、舵を奪い取って一人でジャイブ。。 もう大分遅れているのでとにかくマックススピードを早く得るために、パートナーにオートパイロットを入れてもらい、二人でジェネカーアップ!!

スタート1、2分遅れどころか、3、4分、、悪ければ5分以上遅れたかも。。 (T__T)

ブローに備えてNo 1 ジェノアを揚げたまま、ジェネカーをポールバックして加速。。 ブローが入ればバウダウンしてジェノアの影にジェネカーを入れながら遅れを取り戻すべくスピードモードで頑張る。。

しかし、心の中は『スタートであれだけ出遅れたら今年も何も貰えないな。。 とにかく着順だけでも恥ずかしくないところでフィニッシュしよう!』と自分をなだめながら、何とかレーティング通りの2番手にたどり着け一安心。。

風は徐々に吹き戻ってきて20ノット強、しかし、北風なのでほとんど波はなし。。

一安心したところでパートナーがカシャ!



ジェネカーの我が艇にとっては腰のない軽い風。。。しかし、後ろではブローが入るたびにブローチングしている艇もちらほら。。。。





スタートからマークまで3分の1くらいまでになんとか2番手になり、落ち着いてGPSに入れたマークの位置にバウを向け、前を行くサモア艇を追走。。。

『フリーでは抜けないけど、マークを回航したら大型艇の我が艇のほうが波の影響がなくファーストホームはいただけるかも。。。』と思いながら離されないように頑張る。。。

風が微妙に振れて、GPSのマーク位置まではほぼデットラン。。。

ジャイブ1発でマーク回航の段取りを考える。。。

しかし、スタートからマークまでの3分の2を走った所にそろそろ見えるだろうと前方にあるはずのマークを探し始めるも、ない！どこどこ？と探していると右のほうに発見。。。GPSのポイントの入れ違いかとも思ったけど、サモア艇も同じほうを向いて帆走っていたのでたぶんマークがずれていたのでしょう。。。

少しだけラフしてマークにバウを向けると艇速が10ノットを超えます。。。

落ち着いてマーク回航をするには、そろそろジェネカーを下ろさなければいけません。。。

普段から二人でも、やはり最低9人できれば11人欲しい船なので。。。

パートナーにオートパイロットを入れてもらい、のんびりと下ろしにかかります。。。

ポールとフォアステイの間の風上から回収しようと、ジェネカーシートを飛ばしてもらい、ソックスを下ろし、ハリヤードをカットしてもらいます。。。

この時にケアレスミス！！飛ばしたシートが流れ、10ノット近くで走っている艇にシー

トが引きずられ、そのシートがジェネカーをソックスから引きずり出し、ジェネカーの3分の1近くが海の中に。。。(+_+)

半年振りにジェネカーを揚げるとこんなもんです。。。ソックスの上げ下ろしのシートの仮止めを忘れていたのが問題だったと思います。。。 (TDT)/

元々10ノット近くで走っているのにマストヘッドの大きなジェネカーが流された！！バウで一人ではそれ以上出ることをなんとか防ぐだけでなすすべなし。。。。

パートナーに大声で

『オートパイロット切って船を風に立てて止めて！！』

と叫んでも、パートナーの経験では怖くてシバーさせて艇を完全に止めることができません。。。。

アビーム近くになると更に艇速が。。。 (=◇=;)

大声でパートナーに

『もっと舵切って！！』と叫びます。。。決して怒っているわけではありません。。。セールシバーの音に対抗するために大声で叫びます。。。。

一人でバウで地引網 ならぬ『甲板引セール』を楽しみます。。。 (→o←)ゞ

何度引いてもなかなか上がってこないどころか、2回くらい余計に出て行きました。(T^T)°。

なんとか、パートナーが艇のスピードを落とせた瞬間にセールはすべて回収。。。。

マークボートや他艇、観覧艇からは『何をしているのだろうか？』と思われていたと思いますが、バウでびしょびしょになりながら一人ジェネカーと戦っておりました。。。 (トラブル・その3)

サモア艇を見ると、マークを発見したのか、ジェネカーを下ろして上らせながらマークへアプローチ中。他の艇もスピランで追い上げてきています。。。。

とにかく、ジェネカーを回収しただけでパートナーにバウをマークに向けてもらいます。。。。

このトラブルでジェネカーの上下のシートとガイシート1本が流れたまま、とにかくマークでジャイブができるようにポールを下ろし固定、トッピングをマストに戻し、流れた風上側のシートを回収。。。。

マークでジャイブしてクローズホールドに。。。風は20～23ノット。。。。

メインは無視してパートナーに

『ジブ（No 1 ジェノア）だけのクローズホールドで行くから！』と言ってNo 1 ジェノアをウインチでどンドン引き込みます。。引き込みます。。バウパルピットに引っ掛かって引き込めません。。

バウまで走って行って引っ掛かりを解消。。何とかジブをファイナルトリムで固定し、メインをリーフ。。

様子を見るとスーパーディンキーのサモア艇はメインを引き込めないでいます。。

本来ならNo 3とワンポンのメイン、もしくはコントロールはしにくいけどNo 1とツーポンメインで帆走る風域ですが、北風のお陰で我が艇にとっては波という波ではないので、もう少しで落ち着くだろうと判断し、メインはワンポンだけにしました。

リーフが完了し、メインを引き込んでトラベラーを揚げるとパートナーが

『駄目ー！持って行かれるうー！』と叫びます。。

僕にはまだ仕事があるので、トラベラーを落としメインにバックウインドが軽く入るくらいにトリムし、パートナーに任せて、ティザーを風上のジャックラインに取り付け、流れ出ってしまった上側のジェネカーシートをブロックからすべて抜いて、マスト前の風下デッキから船底に回りこんでしまったジェネカーシートをすべて回収してきました。。全部抜くには8ノット近くのクローズホールドで走っているので一苦勞。。腕がパンパンです！！たった8mmのシートなのに。。(@_@；

すべてのトラブルが解消でき、ランナーをセットして少し休憩。。パートナーがまた『キヤー！！』と叫びます。。

ブローで持っていかれて訳が分からなくなっています。。ブローを使って上っていくことを知らないどころか、耐えすぎてブローの後に落としすぎて横流れ状態。。少し休憩できたのでレースモードへ戻りパートナーとヘルムを交代し、トラベラーを引き上げます。。ヘルムは僕にも少し重いのでパートナーでは不可能ですね。。下の航跡図を見ると、僕とパートナーがヘルムを交代したところで上り角が変わっているのが分かります。。

サモア艇を下突破して、後ろを振り返ると後続艇がマークを回って直ぐにタックしているのが見えます。。

今は引潮の時間、、アウェイでどの辺が引潮が強いとか、どの辺に風の強弱があるか分かりません。。

たぶん、荒川の流れも手伝って引潮は荒川の河口が強いのではと予測。。

しかし他に川があったかどうか記憶にない。。

とにかくプロパーラインに近いところで荒川の流れになるべく左右されないであろう、プロパーコースより千葉よりを、タックを繰り返しながら行くことに。。

サモア艇に対してタックしても安全なところまで帆走ってタックします。。

僕達二人のときのタックの方法は、

- 1、パートナーに風上のランナーをオフにしよう。
- 2、僕からパートナーにヘルムを交代。
- 3、僕がジブシートのリリースとテーリングの準備ができれば、
- 4、パートナーに舵を切ってもらいます。
- 5、ジブセールが風軸を超えるまですばやく、風軸を超えたらゆっくり回してと言っているのですがなかなか、、、
- 6、テーリングが大変になるかどうかはヘルム次第。
- 7、とにかく僕はファイナルトリムまで持って行きます。。
- 8、ジブセールがファイナルトリムになったら僕がメインのトラベラーを引き上げます。
- 9、引き上げたころにはパートナーから『重い!』と悲鳴。。
- 10、で、ヘルム交代。。
- 11、パートナーに風上のランナーをセットしてもらってタック完了。
という具合です。。

あれ? タック後の帆走りが違う!?なぜ?スタボータックのほうが帆走りやすい。。
なぜ?なぜ?と考えていると右舷の水タンクの水を抜くのを忘れていました。。その量
80L近く。。

今更抜けないし、抜いたらRRS違反だし。。RRS違反にならない水の抜き方は『洗
物をする』もしくは『シャワーを浴びる』ですが、そんなことをする暇はないので、もう
そのまま帆走っちゃえ!

通りでスタボータックのジェネカーランもいつも以上に安定していたはずだ。。強風で
よかった。。(・・)ゞ

これは前夜のベガさんのお陰でしょうか?(=^▽^=)

燃料も100Lくらい入ったままだし。。

でもマークからの復路はポートロングなんだよね。。(┌_┐ i)

タックしてしばらく帆走ると、カーフェリーのような大型船が風上を通過しようとしてい
ます。。

こちらがタックしたい辺りでミートしそうですがしかたありません。。そのまま風上を
通過してもらうしか。。もう前を切るコースにタックはできません。。(-。-;)

少しだけコースを落として安全距離を保ちます。。このカーフェリーが我が艇の風上を
通過している時に風が落ちました。。

これは本当に風が落ちたのか、このカーフェリーのブランケットなのか分からなかったけ
ど、さっきまでの帆走りで、リーフ解除しても問題なしと判断し、パートナーに舵を代わ
ってもらってリーフ解除。。

ウインチを巻き上げる腕が悲鳴をあげています。。

しかし、リーフ解除完了後、そろそろタックしたいなと思っていたら、このカーフェリーが短音5回、、、『お・か・し・い・な』と言っています。。誰に対して???僕達は既に行き会っています。。???

しばらくすると、更に短音3回。。。えっ!?バックしてくるの??(@!!@ ;
ガラガラガラとアンカーを下ろしながらバックを始めたカーフェリー。。。
『タックできないじゃん!』どころか『どっかに逃げないといけないじゃん!』
エンジンかけて逃げることも考えたけど、既に7ノットオーバーで走っているの機走よりは早いはず。。。風は北から。。。停船してバックを始めた本船は南に流されながらバックしていくはず。。。

このカーフェリーが行き過ぎてもやはり風は落ちてきていたので、ジブハリを少し緩め、パワーを付けてクルーズホールドいっぱいこのコースで逃げます。。他に手段がない。。
タックしたらカーフェリーの船尾、落としたらカーフェリーのバックの進路。。東京湾の特殊事情。。バックしてくるフェリーは特殊すぎないかい???

様子を見ていたら風に流されたカーフェリーの左舷が見え出してもう安心。。。(トラブル・その4、これはどうしようもないのですが。。)

安心したところでタック。。。

タックしてしばらく走ると風が息を始めました。。

10ノットを切ったり14ノットまであがったり。。一番苦手な風域です。
No1とフルメインでは二人では12ノットがマックス。。何とか騙しながら帆走ります。。北風で波がないので14ノットのブローでも何とか耐えることができます。。

しばらく帆走ると本部艇らしきものが見えてきました。。

念のためにもう一度タック。。少し帆走るとマークも確認できました。。しかし、伸ばせば伸ばすだけフィニッシュラインが短くなっていきます。。??

どうもフィニッシュラインはコースに対して角度が付いてしまっているようです。。

しまった!!もっと早く確認できたらスタボーで本部艇寄りでもフィニッシュしたほうが近かったのに!!

仕方なくポートタックで本部艇寄りでもフィニッシュできる辺りで最後?のタック。。。



しかし、風の強弱が先ほどよりも上気味で振れも大きく、直前で、さっきカーフェリーから逃げるのにジブハリを緩めたことを思い出すものの後の祭り。。。(トラブル・その5)

ハリヤードのテンションが足りないので上りにくいわ、オーバーヒールするわ、ウェザーヘルムがきついわで帆走りにくい。。。。



ブローで艇が持っていかれても安全な距離だけ本部艇から離して通過しながら、今更パートナーと舵を変わってもらってジブハリのテンションを入れなおすほどの距離ではなかったのも、



パートナーに『タックするかも知れない。』と言いながらも、

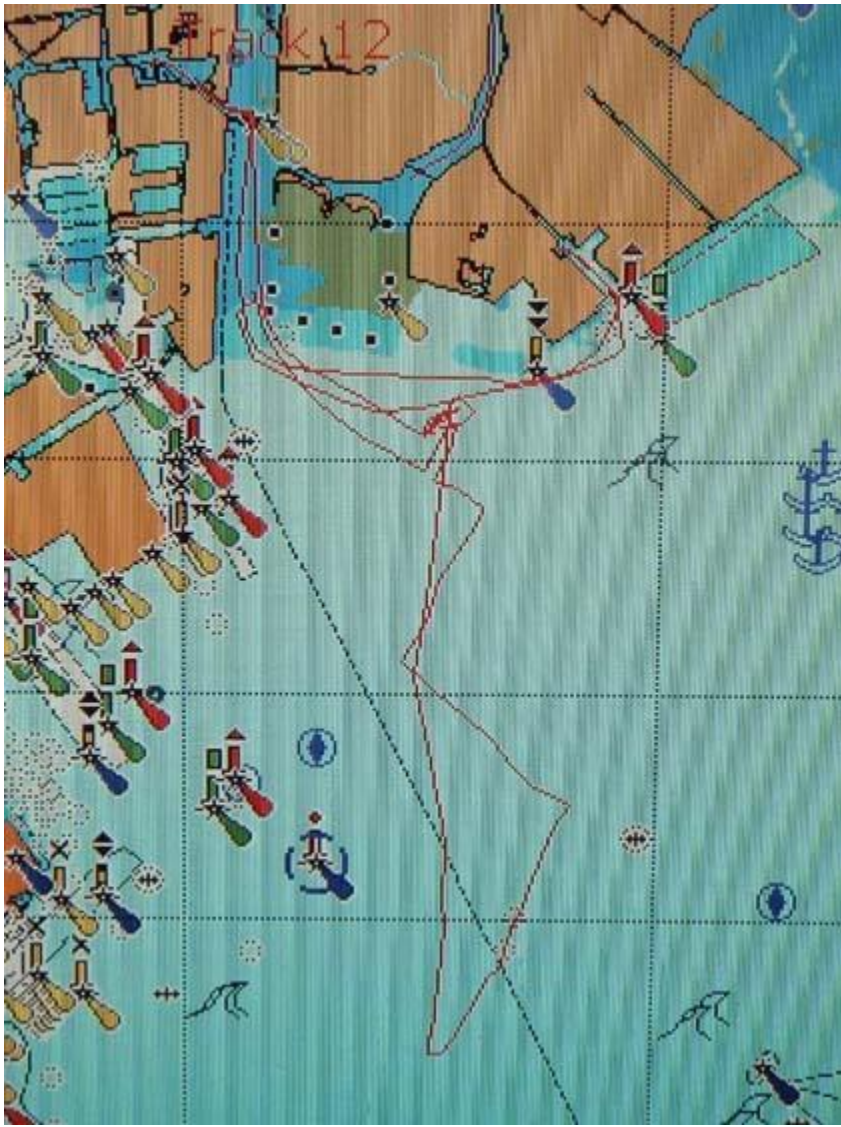


そのまま、突き進み、



そのままリミットマーク近くで最後バウアップして、何とかファーストホームができました。。

レースの日の航跡。。



レースの日の航跡（コメント付き）



レースが予想外の順風以上～順風に恵まれ早くフィニッシュできました。。。

フィニッシュ後、ジブを下ろし、やはり、エンジンパネルのスタートボタンではエンジンがかからない。

なので、安全な位置に艇を持って行き、パートナーに任せて僕はエンジンルームに潜り込んで直結でエンジン始動。

エンジンをかけ早々にメインセールを下ろし、大急ぎで東京夢の島マリーナへ戻ります。。。

出港したときの潮汐は163cm。。。

初めて入港した時と、お台場クルージングの時に海図の水深と実際の水深の誤差はある程度分かっていました。。。

フィニッシュ後の潮汐は、

- ・ 11時、20cm
- ・ 12時、-2cm
- ・ 13時、-2cm
- ・ 14時、18cm
- ・ 15時、54cm

と手持ちの情報ではなっていました。。

先2回の出入港で18cmまでなら大丈夫そうなのは分かっていましたが、フィニッシュ後、セールを下ろしたり、エンジンをかけたりと時間がかかり、荒川にアプローチできたのは11時半頃。。

水深計はどんどん浅くなっていきます。。当然場所によっても違うでしょう。。一艇身ずれてもです。。

3mを切り、2.5mを切り、ここでアクセルはすべて戻しクラッチを入れただけの状態でさらに前進。。

2.4m、2.3m、、、ここでフルアスターンで行き足を対水スピード1ノット以下に押さえ、クラッチを前進に入れたり、後進に入れたりしてもう少し様子を見ます。。

本来なら既に諦めるのですが、

- 1、次に安全に入れるのは3時間以上後。
- 2、できればレースで不要だった荷物を明日からの帰路のクルージングに備え積み込みたい。
- 3、レースで疲れたので東京夢の島マリナーでゆっくりお昼ご飯を食べ、昼寝をしたい。
- 4、荒川の河口の底質は砂のはずなので、超微速でなら乗り上げても大丈夫。
- 5、風は微風になっていて、波もない。
- 6、デプスマーターを交換したところなので実際に実験をしてみたい。（単なる乗り上げた言い訳。）

という6項目があったので挑戦してみました。。

上架してメジャーで測ったセンサーからキール先端までの距離は2.1m、これは間違いありません。

表示が2.2mになりました。。

艇速は対水0.6ノット。前からモーターボートが引き波を立ててやってきたので、この時点で諦めてバックに入れました。。

対水スピード0ノット。後ろからもモーターボート。。

この2隻のモーターボートが立てた引き波の後、水深計が2.2mと2.1mを交互に表示し始めました。。

クラッチはバック。。対水スピードはバックで0.4ノットのはず。。

しかし、バックに入れているのに5分たっても、10分たっても景色が変わりません。。後でフィニッシュした艇が次々に追い抜いていきます。。

『あれ？乗ってる？』

？？？と思って対水スピードを見ると0.4ノット。。バックしているからだと思っていたけど、どうも様子がおかしい！！

ここは河口。。つまり川の流れがある。。ひょっとして。。！？

とGPSを見ると対地スピード0ノット。。

つまり、乗ってるじゃん！(￣□￣;))

対水スピード0.4ノットはバックのスピードではなくて、乗り上げて止まってしまった艇に、川の流れが0.4ノットあると表示されているだけだったのです。。。

(´д`111)

クラッチをバックに入れただけでスロットルを上げていないので離礁できないでいたのです。。

まだ、インスツルメントとGPSを繋げていないのでGPSの対地スピードの表示が小さくてラットからは見えない。。

気が付くのが遅い！！というかまったく衝撃がなかった。。たぶん微妙なところで後進にかけてモーターボートの引き波でチョンと洲に乗せられてしまったのだと思います。。

で、スロットルを上げバックで離礁しようとしているところに『義船』さんが来てくれてアドバイスをくれました。（感謝！！）

どうも、海図の水深の数値は違って三枚洲の土砂の堆積の表示は合っているようで、その堆積している場所に乗り上げたようです。。三枚洲のポールの外側だったら大丈夫と聞いていたのですが。。

座礁とは言っても、スリップウェイで上架するときの衝撃よりはほんとに何もないとか何も感じない座礁だったので、まったく問題はなく、とても良い実験になりました。。（。。。）ゞ

これもアウェイの洗礼ですかね。。。（この日のトラブル・その6）

艇を傾げることもなく、数分で離礁でき、アドバイスをもらったほうへ行ってみるも、水深はマックス2.4m。。



既に12時頃でこれ以上引かないとは思いますが十分な座礁実験ができたので、念の為に東京夢の島マリーナに帰るのは諦めて、とりあえずレース海面のほうへ向かいます。。

僕は

- 1、エンジンがかからない。。
- 2、スタートは遅れる。。

- 3、ジェネカーは流す。。。
- 4、カーフェリーにはいじめられる。。。
- 5、最後ジブハリのテンション入れれなかった。。。
- 6、座礁。。。

他にも水の抜き忘れなど、散々で体力的にも精神的にもゆとりなし。。。

『早くフィニッシュできたけど、中途半端な状態で参加して、あれだけミスれば成績はな～。。。』などと思いながらも、パートナーに、
『残りの艇の観覧にでも行く？適当に漂う？浦安マリーナに行く？』などと聞いたような聞かなかったような。。。

唯一覚えているのは、
パートナーが、

『あの、ヨットみたいなところは遠いの？』と聞いたので、
『機走で片道1時間半位。。。』と答えたこと。。。

ということでヨットの形をしたアクアラインの換気塔へ行くことは却下。。。
パートナーは行きたかったかも。。。
ゴメンね。。。
今、考えたら直ぐにチャートチェックすれば行けたかも。。。

なんとなく、フィニッシュラインに戻りながら、やっぱり少しだけでも安心して休憩したいので浦安マリーナに無心でバウを向けていました。。。しかもパートナーに言わずに。。。

ピザを焼き始めてくれていたパートナーに『行くんなら言ってよ！ハーバーで焼いたのに！』と怒られながら浦安マリーナへ。。。

浦安マリーナは去年来たときにお世話になっていたので問題なく入港。。。

去年泊めた入って直ぐの一番水深がある（と言っても我が艇の水深計で2.5m）のポンツーンへ係留。。。

『もし、潮汐の関係で東京夢の島マリーナに入れないうきは浦安マリーナに一時係留してください。』と指示されていた場所です。。。

去年は米倉支配人に大変お世話になりました。今年是一時係留の確認の電話を入れると、石田ハーバースタマスターが出迎えに来てくれました！！ここ、浦安マリーナにはドラゴンが2艇あるようです。石田ハーバースタマスターは西宮でドラゴンを乗ったりしていたそうで、ここでもまた関西ローカルな話ができました。(=^▽^=)

しかも、石田ハーバーマスターの話では、『三枚洲はヘドロなので大丈夫。』とのことだったので、座礁実験の安心度もアップ！！

予定滞在時間は1時間ちょっとなので、石田ハーバーマスターに『1時間ほどしたら無言で出て行くのでよろしくお願いします。』とちょっと失礼なお願いをして、ピザを焼き直して昼食。。。

レース委員長の市川さんに『荒川で座礁しました。次の潮があがってくるまで帰着申告できないのでよろしくお願いします。』と電話。『18時から表彰式だからそれまでには帰ってきてください。』とだけ言われました。。。はい！

パートナーが昼食の片付けをしてくれている間に僕は濡れたジェネカーをソックスのまま揚げてとりあえず乾かします。。。

そして、パートナーと一緒にNo1ジェノアをたたみ、東京夢の島マリーナでの作業を減らすべくメインセールも下ろしてたたみます。。。

ここで新たなトラブル！！

栈橋でメインセールをたたんでバテンを抜いていたら、パートナーが悲鳴をあげました。。。

『バテンが。。。』といいながら立ちすくんで凹んでいるパートナー。。。

はじめ何を言っているのか分からなかったけど、どうもトップバテンをポセイドンに捧げてしまったようです。。。（トラブル・その7）

水深3m弱、しかし、50cm下も見えないし油も浮いている海面。潜りセットは東京夢の島マリーナ、ヘトヘトな僕、明日からの帰路のクルージング、水温17度などを考えると潜って取りに行く気になれない。。。

我がパートナー、トップバテンが嫌いだったのか、関空一周ヨットレースに出たくなかったのか、または僕が無言で浦安マリーナに入ったのを怒っているのかバテンをポセイドンに捧げて。。。

って、このへんで止めておこう。。。単に疲れていて手が滑っただけ。。。

責めても何も解決しません。。。不可抗力は責めません。。。でも次からは気を付けてね！！

ということで直ぐにお世話になっている業者さんへ無茶な電話。

『僕の実家の倉庫に、前のメインセールのバテンが眠ってるから1.7mに切って来てくれませんか?』と。。

その日のうちに実家に行って切ってくれることになりました。。って、こんな無茶振りをするから僕も断れなくなるんですよ。。(・・)ゞ

これで、最悪パートナーは実家に行ってバテンを持って関空一周ヨットレースが行われる淡輪にバテンを持ってくることができます。

しかし、1.7mのバテンを電車で持ち運びするのも大変、できれば誰か西宮から淡輪に回航する僚艇がないか検討しているところに、同じハーバーの2艇隣の僚艇のオーナーから、

『今どこやー?いつ帰ってくるの?』と電話!ラッキー!このオーナーはお世話になっている業者さんから艇を購入しているので

『これこれ、こういう事情なのでバテン預かって淡輪に持ってきて!』とお願い!

これでバテンの段取りはできたものの、まだ凹んでいるパートナー。。

『二人にお礼を兼ねたお土産を買って帰って。』となだめます。。

潮位が十分上がってきたのを見計らい、ジェネカーをパッキングしてから、浦安マリーナを後にしました。。

様々なトラブルがありつつ、ファーストホームでフィニッシュラインを切ったのに、夢の島マリーナには一番最後に、這う這うの体で帰って来ました。。

浅いところで水深計が2.6mを示しドキドキしながら進んでいると、すれ違った何艇かの方々から『おめでとう!』の声。。『あ〜、ファーストホームのことだな。』と思い、『ありがとう!』と返したものの、心の中では、『散々だったから成績悪いよ!ファーストホームだけってあんまりうれしくないよ。。』と、やさぐれていました。。

東京夢の島マリーナ帰着後、僕はとりあえず帰着申告。クラブハウス前で他の参加者から『早かったね〜。』と声をかけられて少しだけお話。この間もパートナーは少しずつ栈橋に下ろした荷物を積み込んでくれています。。僕も、艇に戻って、パートナーには重くて積み込めないものを積み込んで、帰路のクルージングの準備をします。。セールも付け替えるなどできる限りの準備を表彰式前に終わらせました。。

表彰式は 18 時スタート。東京夢の島マリーナ自慢のアトリウムで行われました。。。

まずは、各クラスファーストホーム賞の受賞。プレゼンターはスバル興業のマリーナ事業部長の戸井田昌久さん。

このレース、すべての艇が同じレーティングシステム（ハンディキャップ）で競われていましたが、たぶんレーティングが 0.705 より上か下で A クラスと B クラスに別れていました。

A クラスのスタートの 15 分後（実際にはゼネラルリコールで 40 分後）に B クラスがスタートしていたので、各クラスのファーストホーム賞とクラス別の成績があります。

我が艇、スタートが遅れたので当然リコールではなく、他艇に迷惑もかけず抗議も受けていないので、そのまま A クラスのファーストホーム賞を頂きました。

成績が伴っていないと思っていたのでちょっと恥ずかしかったのですが（このときまでは。。。）、賞品を頂きます。



ファーストホーム賞は『ロシェウォッチ』。

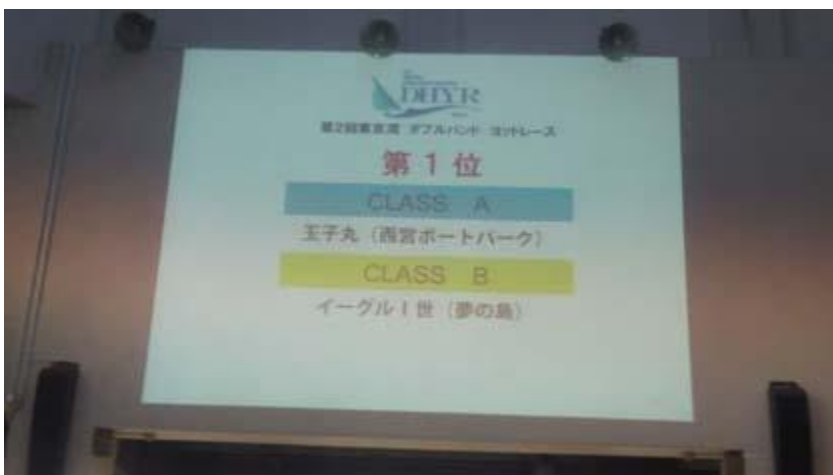


ファーストホーム賞を頂いて腰を下ろし、頂いた時計を眺めようと思ったら、、、

『・・・・・・・・玉子丸！』

『へっ！？何か呼ばれた？』

と、プロジェクターで写し出されたアトリウムの壁には↓。。。



で、やっぱり呼ばれてるみたい。。。

まさか、まさかの『第1位』！！？？『できれば真ん中くらいの成績が取れていればいいな〜。』って思っていた僕はビックリ！！

ヨットレースはマイナス要素を如何に少なく帆走らせられるかで競い合う競技。

我が艇のマイナス要素は

- 1、スタートは遅れる。。
- 2、ジェネカーは流す。。
- 3、カーフェリーにはいじめられる。。
- 4、最後ジブハリのテンション入れれなかった。。

など散々なレース運びをして多くの時間をトラブル解消に取られていたし、スタート遅れとジェネカーを流したことは致命傷、にも関わらず『第1位』、つまり『優勝』！！

とにかくカップや賞品を貰いながら頭の中を整理！

スピーチのための勝因を探し出す。。

たぶん、

- 1、我が艇の所要時間のうち約3/4は強風域で帆走れたことによって波の中で大型艇の水線長が生かされた。。
 - 2、リーフ及びリーフ解除が他の艇よりすばやく行えた？他の艇がリーフしていたかどうかは不明。。
 - 3、我が艇がフィニッシュした後に風が落ちた？
 - 4、我が艇より他の艇のほうが大きなトラブルを抱えていた？
- これら想像できる4つのプラスの要因がマイナス要素を上回ったのかも知れません。。

と、いうことで僕的には『棚ばた』的優勝ですが、優勝は優勝！

『スタートが遅れ、ジェネカーを流してしまいましたが、水線長とリーフのお陰で優勝できたと思います。』

と、スピーチさせていただきました。(*^.*)



カップと共に贈られたのは金糸で袖口に『WINNER』と刺繍されたお揃いの黄色いポロシャツ！

前回と今回で8人しか持っていない希少品。。。もったいなくて着れないじゃん！

(#^▽^#)ゞ



副賞にセイルレーシングのバックと、



セイルレーシングのパーカー、



どちらも上等品！！

是非是非、次回からはダブルハンドという少人数なので個人的なものは2つずつ用意してくださいな。

是非、お揃いでハーバーに着て行きたい（持って行きたい）ので。。（●´ω`●）ゞ

そして、何よりもっとも希少なティファニー製の優勝カップ！！



表彰式の次の日にスタッフに預け、先日、艇名が刻印されて送られてきました！！

ハンディキャップのヨットレースでファーストホームで優勝！これ以上の喜びはないでしょう！！ヽ(@^▽^@)ノ

でも、いつか再び満足のいく帆走りでファーストホームで優勝という名誉を再び取りたいですね。

楽しいレースありがとうございました。

また、来年も参加できることを願って。。

玉子丸 久松