

JOURNAL OF
YOKOHAMA
YACHT CLUB



NO. 13 DECEMBER 2005

社団法人 横浜ヨット協会



チャレンジ “7” を終えて

まず初めに、今回の単独無寄港世界一周での皆さんの御声援ありがとうございました。

御礼と感謝の言葉、述べさせていただきます。そしてこの YYC 所属の艇フィリックスのメンバーの人達のヘルプも本当にありがとうございました。



今回はレースでの一周と違って、これといった緊張感も興奮する事もなかったのですが、船令 15 年とだいぶ老化してしまった上に、22 万海里以上という走航距離も重なって出航前からエンジン、計器類など危惧されてはいたのですが、予算資金不足も手伝ってこれ程までトラブルに見舞われるとは思ってもみませんでした。この多くのトラブルの中にも意外に冷静に対処して、次の手段、対策を講じる事が出来たのも過去にレースで 3 回走った時に起きた数々のトラブルを、その都度応急処置や修理して、走ってきた自信だろうと思っています。出港直前、東京海上保安庁の人に伝えた言葉は、「たとえどんな事が起きようと船さえ沈まなければ、無援、無寄港で必ず帰ってくる」と言ったのです。欧米のシングル・ハンダーの選手達は皆そうです。キールの外皮がとれてなくなってしまった

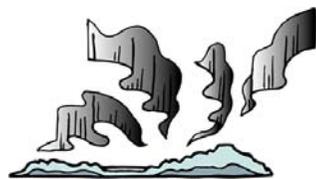
オーストラリアのアレン・ニーバウ、ラダーを失ってノー・コントロールになったアメリカのアーニー・テラー、デス・マストしてもジェリーリグを作って走り、レースを諦めなかった数多くの選手達、70 ノットの逆風のヘッド・ウインドの中を、イザベル・オーティシェ救助に向かってティラーを折ってしまったイギリスのナイジェル・ロウ。右腕の裂傷化膿をメスで切り開いて、膿を出し治療して走ったロシアのヴィクター、キャップサイズになった船内に 7 日間閉じ込められて、凍傷にな



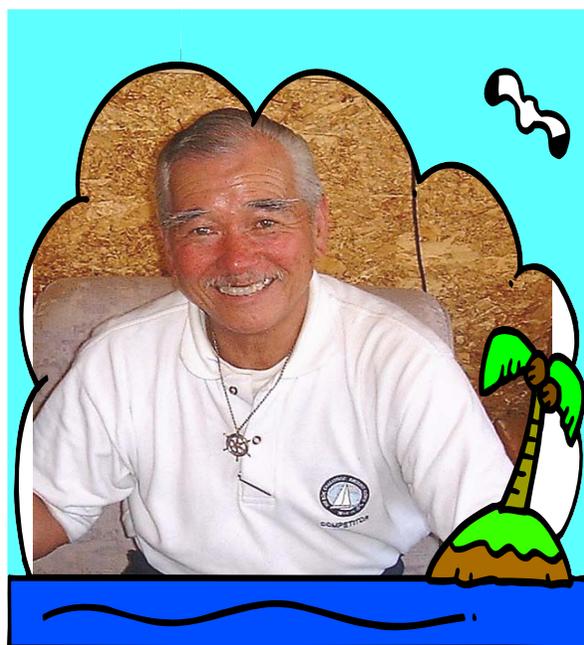
っても頑張ってオーストラリア海軍の救助を待ったイギリスのトニー・ブルモア。例をあげればまだまだあります。彼等の忍耐力、ガンバリはすさまじいものです。かつてのニッポン人もこの様な人達は多勢いました。南氷洋捕鯨のキャッチャー・ボートの射手は 10m 前後の大波の中、船首のモリ打ちの砲台に自分の体を縛り付けて鯨を撃っていたのです。今、この様な漁師がいるだろうか、

疑問です。そのくせ捕鯨再開を叫んでいる。

休日にヨットに乗ってデイ・セーリングを楽しむ。心と体の解放、リラクシング、適度な運動……。非常に素晴らしいストレスの解消方法だと思う。しかし、海上におけるセーリングの他のスポーツと違うところは、足が地についていない事。「船底板一枚下は地獄」という事を忘れないでいただきたい。この点が、同じワクのない自由なアドベンチャー・スポーツの山と違うところです。それには数人で乗った時、ワッチ態勢をキッチリ組んで、ナイト・クルージングをして普段見る事の出来ない、キレイに輝く満天の星を眺め、星座の勉強、チャートの見方、位置の測定（CD は使わない）を誰もがしてみるのも時には必要だと思う。夜の暗闇の中でのシート・ワーク、艀装品類の取り扱い、これはいざという時、パニックにならない為です。日本のヨットマンの多くが、ロングの外洋航海（少なくとも、1,000 から 2,000 海里以上、約 7 日から 10 日）を殆どとっていい位していないのです。特にこの国の周辺海域は他の国に比較して、本船、漁船、他国からの密漁船が多いのと海況の天候の急変が多く、海難事故が頻繁に起きています。ヨットという船は他の数多の船舶の中でも、もっとも安全な船なのです。操船さえ間違えなければ、そう簡単に沈むものではありません。そして海がつながっている限り、どんなに遠くまでも航海して行って、何処の国へも訪れる事が出来るのです。しかも風というお金の掛からない動力だけで、YYC の皆さんこの小さくて、狭くって自然のなくなってしまった日本の国を出て行って旅に行きませんか？世界にはまだまだ美しい自然が一杯あります。そしてそれ等の国々は金をかけてその自然を守っています。農薬を使っていない自然に栽培された野菜がイッパイです。そして美味しい空気を吸って。夢イッパイ。夢はどんなに大きくてもタダ！！



ヨット酒呑童子Ⅱ 齊藤 実





優勝艇特集

今年はYYCのヨットが大活躍されて、色々なレースで優勝されました。記念して優勝艇特集を企画しました。

J24 BIGSHOT Jr. 参戦記

赤井徳夫

今回ヨットレースに関する原稿の依頼がありお引き受けした次第ですが、始めに私のヨットレースに関する略歴をご紹介させていただきます。

1970年代中頃、日本において1/4トナー(24F前後)の世界選手権が開かれる事が決まり、日本のレース界が大変な発展をしたのを思い出します。1975年2月自艇24FチナミーIIにて初めてのレース、東京湾カップにエントリーいたしました結果、3レース総合3位になり、私はこの日よりヨットレースにのめり込むようになったわけです。

その後30F、33Fと、乗り換え現在のJ24 BIG SHOT Jrにたどり着いたわけですが、今回はJ24 BIG SHOT Jrについてお話をさせていただきます。



J24 BIG SHOT Jrは1989年オーストラリアのバッシュフォード社にて建造し翌年の春日本へと輸入しました。

当初はYYCへ陸置し、毎月相模湾へ遠征をしておりましたが、まもなくして油壺京急マリーナに空きが出来、移動その後約10年に渡り相模湾にてレースに打ち込む事になりました。この間全日本選手権にて各地を転戦、関東選手権、月例レース、オーストラリア遠征2回等、多い年は年間25レース以上エントリーしておりますが、プロレーサー相手に厳しい戦いを強いられました。やがて疲れ果て2001年YYCとへ戻って来たのが現実です。その後セーリングは全くやる気にならず、次男と釣り三昧に明け暮れておりましたが、2003年J24 BIG SHOT Jr(ヘルマー)石川君と再会し東京湾のレース



にでも出てみないかと話がまとまり私の弟（トリマー）も加え再スタートを切ることになったわけです。しかし3人以外はクルーもおらずレースの度に（フィリックス）の市毛さん、（源）の横田さん、（クラビクラ）の江守さん平田（洋）さんら皆さんのご協力を頂きながら進めて参りました。結果に付きましては、お蔭様で予想以上の結果になったと思います。（結果掲載）また、今回は艇の補修に関し（エッイ）の梅澤さんには多大なる御支援頂きました事、紙面をお借りし御礼申し上げます。



現在は YYC スクール 23 期 OB 高橋、佐藤、両君も加わり又新たなスタートとなりました事ご報告致し終了とさせていただきます。

今回は私ども J24 BIG SHOT Jr ティーム紹介の機会を頂きティームを代表し心より感謝申し上げます。



リビエラカップ 参戦記

i o 坂爪正博

さあ今年も待ちに待った相模湾オープンヨットレースです。一昨年まではダンヒルカップという名称でのレースで、クラシッククラス優勝をさせていただきました。



フィニッシュ前に NO2 ジブセイルを破いてしまいましたが、優勝の勢いで NO2 フェーリングジブと今まで持っていなかった 0.75 オンススピナーカーを新調して、今年のリビエラカップに臨みました。7月16日に三崎港へ窪倉オーナーのもと回航をしたのですが、東京湾が濃霧の為に大変だったそうです。ちなみにヘルムスマンの私は、例年のごとく仕事があり夜に三崎に陸から i o に到着です。回航の皆さん毎年ご苦労様です。

今年も 100 杯以上の参加が有り、スタート海面はヨットで埋め尽くされていました。我がクラスのスタートは、一番最後のスタートで 11 時 20 分でした。最初のクラスは 10 時 50 分で 10 分おきに各クラスのスタートで熱戦が繰り広げられました。スタートは良かったのですが、今年はベテランクルーの伊藤君が乗って居らず、なかなかスピンの上がりがありませんでした。普段はトレーニングもせず、スピンは面倒だからと年に 1・2 回しか上がらないクルージングボートでは、いたしかたなしか！

今回は助っ人を頼まず、オリジナルクルーだけで出場しようということでしたので大変でした。でもなんとか皆で頑張り先行していた K 7 を往路で抜き去り、マークをトップで回航出来ました。その後竜王に追いつかれそうになりましたが、なんとか振り切り 3 分 49 秒差でファーストホームを飾ることが出来ました。今年にはファーストホーム賞・クラス優勝という二連覇の名誉を頂き、この上なき喜びでした。

これもオーナーとクルーの一人が船を少しでも軽くしようということで、花火大会の船をキャンセルし、私と一緒に乗れるとレースを楽しみにしていた娘と彼氏をレース当日に降ろし、窪倉オーナーは観覧艇に乗り込んだ参戦での勝利なのでした。



クラビクラの最近

玉井正登

愛艇クラビクラ、平成元年生まれのヨコヤマ NY30 を購入して 2 年足らず。その間ボロボロの艇をだましだまし直しながら乗っています。軽風から中風にかけて割り良く走り、癖の少ない素直なヨットレースでも楽しく遊んでいます。そんなクラビクラを見て、いつもチューニングやらヨットの基本を教えてください、BIGSHOT の赤井オーナーが YYC のレースだけではなく、東京湾の他のレースに出そうと言って下さいました。当初 7 月 17 日の浮島レースにエントリーする計画でしたが、相模湾のリビエラカップと日程がぶつかり、一度は相模湾のレースに出てみたいという思いもあり、また参加メ



ンバーも相模湾に出たいという意見が多数を占めたので、思い切ってリビエラカップにエントリーすることになりました。

申し込みやら、艇長会議やら回航やらオーナーはスケジュール的に何も出来ず、ただ参加メンバーにオンブにダッコ状態で回航の日を迎えました。回航メンバー、シモツカレの坂野オーナー、江守、23 期石井、佐藤の各氏。回航のために、エンジンの不調部分（燃料漏れ）やら電気系統など予め修理をしておいたのですが、案の定、回航途中で燃料が漏れ始めたとの連絡が入り、やきもきしながら陸路で三崎に入ると、一応無事に入港していて一安心でした。早速応急修理を施したところ、余計手に負えない事態になってしまい、無い知恵をしぼりヨットの中にあつたクリアファイルを使って、応急

パッキンを作り、何とか燃料漏れを食い止めることができました。

坂野のシンちゃん、油まみれで作業してくれて有難うございました。江守君も磯子までパーツを取りにいて御苦労様でした！残念ながら結局使わずじまいだったけどね！でもこれで明日は何とか参加出来る！！

翌朝、レース当日は、ほど良い天気。赤井オーナー、石川氏、植木氏、23 期生高橋氏合流。残念ながら重さの関係で石井氏は下船。石井さん、次の機会に一番で乗って下さいね！

総勢 8 名、赤井さんから戦術と注意事項を聞く。今のチューニングで風があまり強くなければ、このメンバーでかなり良いところに食い込めるだろうとのこと。

ノーミスならばひょっとすると上位を狙えるかもとの予想！これを聞いて皆、機嫌よくレース海面へ行き、本部艇にアサイン。クラビクラはどういうわけか大型艇の多いクラス A35 艇の中に入れてられていて、この中で着順上位を狙うのは無理。ハンディキャップに期待する。11 時スタート。折り返しのマークまで最短コースを狙い帆走する。スピンランもセールが古い割には良い走り。マークが思ったより岸寄りにありコース修正。

若干ロス。他艇はもっとロスしている。マークに近づくと今まで経験した事の無い混雑。怒号が飛び交う。こちらも衝突が怖く、石川スキッパーの思惑より早くスピンドウンを



始めようとするがスキッパーは降ろすなと怒鳴る。慌てるバウマン。こんなこと想定して練習したことが無い。いささか戸惑う。マーク手前で、左から大型艇が突っ込んでく



る。スキッパー、バカヤローコール！相手のヘルムス避けようもなく、呆然と我が艇の前をすり抜けていく。何とかマーク回航。後ろでゴンゴンとヨット同士がぶつかっている。滅茶苦茶なアプローチするからだよと無事回った我々は高笑い。でもこちらだって危なかった。マーク回航後少し風があがる。赤井さん、これ以上吹くなと祈っているよう。乗艇位置に細かく指示が出る。クラビクラの後ろに大型艇が沢山いる。どうやら良い位置にいるようだ。タック。もう一度タックして亀城灯台の横に出る。潮がきつい。大型艇が抜いていく。急に艇速が落ちる。潮のせいではない。スキッパーが海草をひっかけたようだという。どうしようもない。このまま頑張る

だけだ。もう少しでゴール。あと 200mがものすごく長く感じた。フィニッシュのホーンを受け、周りを見回す。どうやら良い位置のようだ。海草拾わなきゃなあ。残念！

レース後、三崎に直行。赤井、石川、高橋、佐藤、江守の各氏に 23 期長谷川氏が合流。直ちに横浜へ回航。夕方 6 時頃無事 Y Y C に帰港した。

一方、坂野、植木、玉井はレースの結果を聞くべく、シーボニアへ移動。クラス A、2 位、同ホワイトクラス優勝を知らされる。初めての相模湾でしかもクラス A で信じられない成績だ。回航中のクラビクラに報告。喜んでいるはず。トロフィーを受け取ったあと、ウララのメンバー達にシーボニアのプールへ叩き落とされる。まあこんなことは二度とないから良い経験としましょう。着替えがない。帰りの電車で前日の汗臭い T シャツに閉口しながら、それでも愉快的な気持ちで帰宅できた。

全くラッキーな成績であったが、実は赤井氏の綿密な戦術がそこにあり、石川氏の卓越した技量があってこそその出来事だと痛感しています。またレース海面まで行くことでさえ、今回参加したメンバーの力がなければ出来なかったわけで、オーナーとして深く感じ入っている次第です。レースに勝つことも痛快ですが、皆の力でレースに参加でき、楽しめたことが小生にとって一番心に残ったことであります。

赤井、坂野両オーナーはじめ、今回レース参加にあたって尽力して下さった面々に心より感謝して筆を置きます。



ウララレース参戦記2005

松浦孝志

ウララチームのレース活動は5月のミドルボート選手権に始まり、11月の東京湾選手権で1年の主な活動が終わります。すでに残りわずかになってしまいましたが、今年は表彰台が遠い前半戦でした。ミドルではクラス4位で表彰台にわずかに届かず、東京湾オープンレガッタではセールトラブル（作りたての3DLジブを流出。いまだに横須賀沖で沈んでいます）でDNF、6月のベイサイドスクラッチでなんとかクラス優勝、7月のリビエラカップ（イオ、クラビクラがそれぞれクラス優勝）はコース選択をあやまり着外、8月のトウキョウSCカップでは大島に寄せすぎ、風が無いところへ行ってしまうこれも着外といいとこなしの状態です。



また、クラブレースでもファーストホームは「シモツカレ」に持っていかれるし、修正でも「クラビクラ」や「ビッグショット」に逆転されることが多いこのごろです。理事長杯も「シモツカレ」に優勝をさらわれました。

夏の最後を飾る恒例「相模湾ヨットフェスティバル」に今シーズン前半戦をかけることにしました。しかしメンバーの2名が夏休みで海外へ遊びに行くため、昔のクルーに助っ人を頼み何とか5名の乗員をそろえ、レースの準備を整えました。このレースは相模湾の主なレース艇が参加し、毎年大変盛り上がります。（特にハワイ旅行など副賞が多数）コースはシーボニア沖をスタートして南下し、城ヶ島南西ブイ（漁業用のブイ）を回航し、城ヶ島付近のブイを回り、スタート地点へ戻る約10マイルです。

当日は秋雨前線が南に下がり夏には珍しく、北から北東の中風が吹き、1日ほぼ変わらないとの予報です。スタート時は上げ潮に転流したばかりなので南西ブイまでのレグを岸よりを通るか沖出しするかが、勝敗のキーポイントになると思われます。最近インターネットで潮流、天気等かなり細かい情報を得ることができるので、大変便利ですが逆に情報が多すぎそれに振り回されることがあります。特にウララはその傾向が強く、現地の気象や潮流を肌で感じるのが苦手で、情報に振り回されています。そこで、今回は相模湾の定石である東寄り（城ヶ島寄り）に何が何でもコースをきめました。スタートはアウターマークよりからポートサイドのスピンスター。



スタボーでラインを切り、ジャイブしてスタボー艇がないことを確認しスピンホイスト。これが決まりほぼトップでスタートができました。しばらく走ると艇団は左右に分かれ岸艇団と沖出し艇団に分かれましたが、やはり岸よりがやや先行しています。そのまま南西ブイを回れば優勝の可能性がある位置です。南西ブイを確認できるころから風が少し落ち10kt以下に。ミディウムジブでは艇速に問題があるので、ライトジブにセール

チェンジ。ウララは10kt以下の風ではライトジブが走りやすく、この風域がセール選択で悩みます。大型艇がマークを回航し始めたころ風は12～14ktに戻ってしまいま

した。これはやばいミディアムに再チェンジの必要があります。再セールチェンジ。しかし新しいセールはぱりぱりで船内からなかなか出てきません。マークは直前。しょうがないスピンドウン。ジャイブ。マーク回航。この間はメインセールのみ。やっとジブがあがる。ばたばたしている間に「エンゾ」に先行されてしまいました。すぐ前にグレートピープル、後ろにゼータ。ライバル達は近くにいるがやはり東寄りの方が良かったようです。さあ上りのレグで先行艇に追いつかなくては。関西から遠征している「ノフーズ」「さち風」が先行している様子です。「ノフーズ」(X-363)は鳥羽レースで優勝し関東入りし、トウキョウSカップを完全優勝しています。関東勢としては一矢報いる必要があります、我々もマークはしていたのですが、かなり先行されてしまいました。そのまま一矢報いることなく城ヶ島マークを回りゴールへ。着順でクラス4位。これでは表彰台は無理かとあきらめながらパーティーへ参加しましたが、結果は修正で逆転してクラス3位、総合8位でした。まあまあの結果でした。小さなカップと副賞をもらい、夏のシーズンは無事終わりました。反省材料も多く、特にセール選択に課題がのこりました。秋からの終盤戦のレースに向けまた練習します。



第8回横浜ベイサイドマリーナ オープンヨットレース参戦記

C i m o t u c a r e 坂野 眞一

レース参戦記を書くようにとのお話を頂きましたが、クラブレース以外で参加したレースは、スタートしていないかゴールしていないのどちらかで書く事が無い。仕方がないのでYYCのクラブレースについて書いてみようかと思っていました。書いては見たものの曖昧な記憶をもとにしたもので「これを出してよいものか」と思案しているうちに、10月22日横浜ベイサイドマリーナオープンヨットレースの日を迎える事になり、こちらに乗り換える事にしました。



7:00に集合のところ15分遅れでYYC着、雲が低く思っていたよりも天気は良くない、風も微風。曇りのレースにも微風のレースにもあまり良い印象がないためかイマイチ気合が入らない。艀装を始めている小川君、塚本君と手分けして私はメインセールの取り付けへ。その頃になるとYYCからの他の参加艇のメンバーも揃いだしハーバーに活気が出てきた。YYCからの参加はORCクラスにウララ・オープンAクラスにブラボーレディオ・アンドゥサンク・ビッグショット・シモツカレの5艇。出港の準備を終え8:20に1番で舳いを解く、ウララの松浦さんから「また、早く行き過ぎるとレースの前に疲れちゃうぞ～」との掛け声がかかるが前週の事があるので返す言葉が無い……。

9:00過ぎぐらいにレース海面に到着、予報では北の風がお昼前に南に変わるとでている。早目に風向きが変わればスタート位置が変わる可能性もあるが、風待ちする気は無いらしく本部艇には既にコース①の旗が掲げられていた。南から北へ向かうコースと言う事で、風向きが変わる時間次第では大きな損得が生まれるかも知れない。



スタート15分前、風が無いのでエンジンを取り外し迷ったが何時までも付けて置く訳にもいかず船内へ、周りに艇が多いためか上手く帆走らない。10:00 ORCスタート、オープンA5分前ラインから遠すぎる。機走で移動している艇がうらやましい、ポジションは本部艇よりチョイ下、上側は混戦の様で大きな声が飛んでいる。

結局ラインを切ったのは4分ギリギリぐらいか、前を塞ぐ大型艇が2艇その後を回り少しづつ風をつかめる様になってきた。少し落ち着いて周りを見ると風上前方に1艇団、スタートの割りには前に艇が少ない、不幸中の幸いかもしれない。風は東に振れていき上マークまでは結局片上り、このレグは前の艇団との差は縮まらず（開いたかも）後からは詰められ、タックをしなくて済んだ事はシモツカレにとってラッキーなのだが私の中で「今日はダメだ～」感が広がっていた。上マークは2艇と絡む事になったがシモツカレは後方大外からのアプローチ、インの2艇が中々艇を回さない、ヘルム渡辺君が「マークは！」と少しイラついているが2艇の陰で見えない。

チラッと黄色いマークが真横に見えたためヘルムにインを刺すように指示した時には既にバウダウンしていたような・・・取り合えず阿吽の呼吸と言っておこう。緊迫マーク回航だったがベア・ジャイブ・ジェネカーアップが上手く行き絡んだ2艇をすぐに引き離す。風は後→横→前と振れて行きサイドマーク近くではクローズに近かったかもしれない。ジェネカートリムに集中していたため周りの状況は詳しく分からないが、前の速そうな艇団に大分追いついたような、後を大分引き離したような、俄然やる気になってきた。ジェネカーからジブにチェンジしてサイドマーク回航、下マーク？へクローズで向かう事になる。海面を見渡すと風は沖が良いように見えたので沖出しのタックをヘルムに提案するが「前の艇の影響が少ない所で」との判断により暫くポートタックのまま帆走。前の数艇が一斉にタック。やはり風が振れているのだろう、我々もそろそろタック、スターボードでかなり沖まで出した。風は南東から南の間で振れ安定しない、沖側からポートで下マークに近づくコースをとる。プロパーを大きめに外すコースのためギャンブルだったかも知れないが結果は当たったようで、前の30ftクラス数艇と差が開いていない。下マークでベア、ジェネカーアップ、一番苦手な軽風クローズになるはずのレグが追っ手になってる。これはシモツカレにとっては神様の送り物以外の何者でもない。風は振れ回るがトリムに集中、ここでも少数派の沖側の海面を伸ばす。下側の艇のコースがプロパーだと思いが止まっているように見える。ヘルムに上らせ過ぎないように指示、3ノットぐらいをターゲットスピードと考えて操船してもらおう。ジャイブするポイントを思案するがまだゴールが確認できていない。「あんまり行過ぎると・・・」などと思っていたら塚本君マーク確認、前のY-33Sがジャイブ、ほぼ同じ地点でシモツカレもジャイブ、下側の4～5艇を交わしただろうか、前のY-33S追い詰めたと思ったのだがゴールライン



が不利で10秒及ばずゴールした。

17:00よりパーティー・表彰式、YYCから参加した皆さんとテーブルを囲む、「今年権利があるのは僕だけでしょう」などと大口を叩くも、我々がゴールした後風が上がったような気がして後続艇に有利になっているのではないかと思っていた。去年の2位より自信が無かったのは本当である。先ず、ORCの表彰、1位風小僧・2位タートルの浦安勢、横浜勢残念、3位はベイサイドの侍六世。いよいよオープンAの結果、6位カリビアンクアトロ、「これは結構前の方にいた艇だ。」5位ブルームーンII、4位リトルノ「Y26II Sがここではこれより下だ。」今になって思うと何故にあんなに弱気だったのか分からないが「今年はダメだったか～」と本当に思っていた。ここで「3位ビッグショット」との司会者の声にYYC一同騒然、カメラマンとしてステージ近くにいた、この日ビッグショット乗船の市毛さんがそのまま壇上で挨拶していた。しかし、さすがビッグショット3連覇はならずもお立ち台に上った。2位DONNA「me l g e s 30は2位か～」などと思っていると、水巻君の「DONNA



を逆転できるのシモツカレしかないでしょう」との発言に「そ〜だよな」なんて気にもさせられる。結果1位シモツカレ修正で2位に約5分の差が付いていた。

渡辺君はスタートの事を気にしていたが本当に良く挽回した。風のシフトが無ければこうは行かなかったかも知れないが、クルーワークはほぼ完璧、状況から考えると上手く行き過ぎで、「上位には何とか食い込めるだろうか」といった感じであった分、素直に嬉しい限りである。このレースでは過去にORCでウララ・オープンBでビッグショットが優勝しており「Aクラス何とかしろ」との期待(いじめ?)によようやく応える事が出来てほっとしている。



「のらり」ブービーでも優勝？

「のらり」櫻川

「のらり」は沿岸クルージングが得意なヴァバリア320（32フィート）です。セール面積は30フィートのエスプリデュバンよりもやや小さいのに、重さは2倍近くもあるので微風では速く走れません、そんな訳で心優しいレース委員会の方から優しいレーティングを頂いております。

オーナーの方は、「のらり用ハードドジャー」を自作したくて、今はステッチ&グルー工法やインターネットを使い100時間以上も勉強しながら、まずはボール紙で1/10モデルを作る等、今だに頭の中はロングクルージングの夢で一杯です。



ロングクルージング艇は帆走でも「出来るだけ速くなくてはいけない」。速くなりたい！！

32フィート位のクルージング艇ではメインは小さめの方がコックピットを広く使い便利で安全だけど、その代わり前進力を生むジブセールは大きくしたい、だから軽風用の大きなファーリングゼノアとインナーフォアステイに強風用の小さなファーリングジブを付けたカッターリグ風がいいと思う、欲を言えば折りたたみのバウスプリットに大きな大きなファーリングジェネカーも付けてみたい、速いと目的地にも早く着けるし船底にヌルも付きにくい。

でも、いつものウィークエンドセーリングにはインナーフォアステイは邪魔だから「のらり」はまだまだ当分の間お預けです。

そんなクルージング艇「のらり」の優勝への道程11年間（古い順から）

☆ マストを後傾し、下の風を拾う為ジブファーラードラムを20cm下げる
☆ ボーバーからトムボーイを経て No1 ジェノアとスピン（サムタイム）を入手しセール面積を少しでも広げる

☆ ステラからスピポールをお借りして「のらり」サイズに30cm切る

※ここまでタダで改良するも、いつもレースではビリかブービー。

☆そこで昨年大枚はたいて固定2翼ペラを3翼のフェザリングペラに交換する

※以前の様な引きずった重い感じが減って明らかに帆走スピードが上がり帆走するのがとても楽しくなった。

それでも、レース艇団には何とか追い付くようにはなったのですが相変わらずビリかブービー、風の強い時だけ艇団に仲間入り。

☆ スキルアップ 今年の夏にはビックの石川さんに乗ってもらい微風の帆走（超微風では風見より海面のウロコを見て走る）を教わる

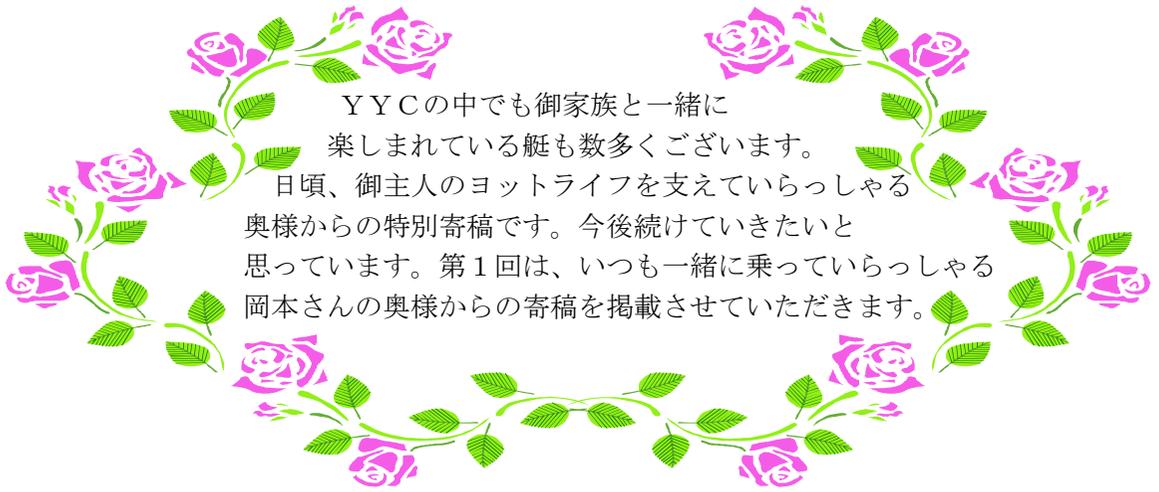
☆☆☆そしてついに第4クラブレースにてウララの松浦さんに乗って戴き強風でのセールトリムとコース取りを教わりながら、何と優勝！！しちゃいました☆☆☆



※ でも着順ではブービー、もう1つくらい上に入りたいですね。皆様のお陰で、ゆっくりですが確実に「のらり」はスキルアップしています。

YYCの皆さん ふりむくと「のらり」がせまって来ていますよ～
皆さんに「のらり」のスターンの可愛いペンギンさんをお見せ出来るのも近いかな。





YYCの中でも御家族と一緒に
楽しんでいる艇も数多くございます。
日頃、御主人のヨットライフを支えていらっしゃる
奥様からの特別寄稿です。今後続けていきたいと
思っています。第1回は、いつも一緒に乗っていらっしゃる
岡本さんの奥様からの寄稿を掲載させていただきます。

ヨットとの出会い

岡本 裕子

私とヨットとの出会いは、主人と出会ってからでした。始めてヨットに乗った日は、天気も良く、メインだけの帆走で快適でした。その時は、何もせずぼっと乗って居ただけでしたので、たまには一緒に乗っても良いかな位の思いでした。結婚前の私は、趣味と迄は、いきませんがゴルフが楽しみの一つでした。ずっと何年間か続けていましたが、主人は、ゴルフはしないとのこと。



「ゴルフ続けてもいいよ。」とってくれたのですが、一人でやっても面白くない。何か一緒に出来るものがあれば共通の話題でより楽しいかなと思いつつヨットに乗る事にしたのです。最初は、「あの紐引っ張って、それを引っ張って」と言われるままに何が何だかわからず言われるままに。私は、おっかなびっくりでした。



それなのに主人と主人の弟(厚ニさん)は、「今日は、良い風だ。お一速くて気持ちがいいねー。」と喜んでいる。私にとっては、「どこが良い風なの？こんなに傾いて走って、速くて怖いと思っているのに。」今思えば、たいしたことなかったと思うのですがヨットは、傾いて走るものだということがわかっていなかったのです。

始めて三崎へ行く予定だった日は雨、交替でラットを握るとのことでこれまでに何回かラットをとらせてもらったことはあったのですが雨の中、立っているのがイヤだな位の思いでした。私がラットを握った時、ジクザグ運転にならない様にだけ気をつけてよーと思っていたのですが波に振られてなかなか簡単そうで難しいのです。そのうち風が

だんだん強くなってきて、そんな時、主人は、トイレに行く
と言って中へ。ヒールが強くなってくるし、横からタンカー



が近づいて来る。厚ニさんと私は、風も強くスピードがだん
だん速くなったのでタンカーの前を横切れると思っていまし

た。しかし、風もますます強くなりスピードも上がってあっという間にタンカーは近づ
いて来たのでした。「どうしよう。どうしたら良いの？タック出来ない。
早くトイレから出て来てー！」ひたすら祈る思いでした。そうこうしているうち、タン
カーは警笛も鳴らさず、進路を変えてくれたのでした。「あーよかった。ほんの 20 メー
トル程のところを通過していきました。今 思えばよく警笛も鳴らさず避けてくれたと
思います。こんな雨の中、下手な女性がラットを取っていたからしょうがないとでも思
ったのでしょうか。その後主人は、何も知らず、ほっとした顔で中から出てきたのでし
た。「もう肝心な時にいなくて。もう。」私は、半ベそ状態でした。

でも、あれから1年たち、ヒールにも馴れやっと少し船の事がわか
ってきたので、今ならもう少しあの時より冷静になれたと思います。
自然相手なので色々な事がありますが安全に気を付けて、主人達とい
つまでも楽しく乗って行きたいと思います。



最後に私が乗ったから遅くなったと言われないようにがんばらなく
ては。



【ヨットと私の出会い・・・思い出・・・そして今】

それはいまから 33 年前の春。高校 2 年生の時「ヨットって夢があっていいな。一度でいいから乗ってみたい」と思い、とりあえず本屋さんに行き「舵」を購入しました。その「舵」をめくっていましたが、某大学のヨット部が主催する、夏のヨット合宿参加者募集の記事を見つけました。「ヨット教室」と称した大学ヨット部の部費集めだったのでしょう。当時、3泊4日で汚い合宿所で寝泊りし、「スイブ」「シーホース」で指導を受けましたが、それなりに結構ハードな合宿だった記憶があります。これが私にとっての事実上「ヨットデビュー」となったのです。

その1年後、私の姉があるクルザーオーナーの友達から旅先で軟派され、そのクルザーに誘われるという事件がありました。そこに、おまけでついて行ったのが私でした。その艇は油壺に停泊してあった「パゴパゴ」という艇名の「ブルーウォーター 24」でした。この艇は共同オーナー艇で「ヨット乞食の集団」みたいなグループでしたが、私にとっては大変居心地が良く、居座るようになっていました。ここで私のクルーとしての「クルザーデビュー」となったわけです。現在にしてみれば 24 フィート艇は小さな艇かもしれませんが、当時は主流のサイズでした。



当時の油つぼ

その後、その共同オーナーグループは江ノ島の「マリピティ」、木造 30 フィートクルザーに買い替え、同じく油壺で活動していました。その艇は「Wings」と命名され相模湾のレースや伊豆半島のクルージング等、私にヨット漬けの大学生生活を与えてくれました。その艇はもともとレース艇で、積み込んであるセールの種類の多さに感動したものでした。その後、1977 年三崎マリン建設の時、油壺の不法係留艇の一斉排除があり、その艇は油壺を追われ、「横浜市民ハーバー」へと繋ぎ替えることとなりました。相模湾から東京湾に移動してきた当初は海の汚さと View の悪さに減滅したものでした。しかし、ハーバーへ通う道のりが近くなり唯一のメリットでした。「Wings」を横浜市民ハーバーに舫って 2 年後、同グループで艇を買い換えることになりました。その際、グループメンバー構成も変わり、私も就職していましたので購入メンバーに入れてもらい、晴れて 24 歳の時「クルザーオーナーデビュー」となりました。買い替え艇は「ノーテック N300」の新艇で「Sisk」と命名し、新たなヨットライフが始まりました。しかし、その艇は購入直後からトラブルが続きました。まずは強風のなかクローズホールドで帆走中、バウのストリンガーが折れ、その 1 年後にはオプティキマストを支えているサポートが曲がるなど、構造的ダメージが続き補強工事をしながらのスタートとなりました。「Sisk」時代は私自身も若く、市民ハーバーの定例レースや毎年定番の三宅島、伊豆七島クルージングなど、最高に充実したヨットライフを過ごすことが出来ました。なかでも私の最大の思いではこの艇で「初島シングルハントレース」に参加し、無事ゴールできたことです。「初島シングルハントレース」は現在では「ダブルハントレース」となり昼間の回航レースですが、当時はシングルでの夜中の回航レースでした。当然、当時は GPS などありませんでした。



「WINGS」(木造 30 フィート艇)

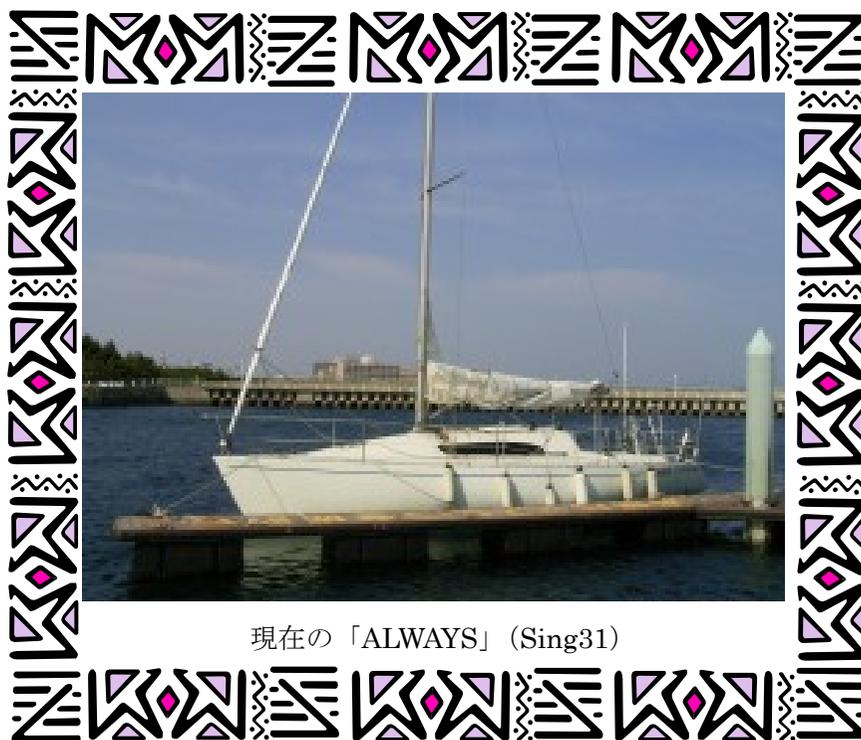


「SISKA」(N300)

今でもその時の状況は明確に覚えています。夕方 16 時、シボニア沖をスタート。約 15 マイル程度アームで走っているうちに日没となりました。その時の美しい夕焼けは今でも目に焼き付いています。さすがに暗闇が濃くなってきた時はだんだんと心細くなってきて、ラジカセで「加山雄三」の曲を聴きながら帆走していました。初島に近づくにつれて、熱海の温泉街の灯が羨ましく感じられ、22 時頃初島を回航しました。初島回航後は北東の風 10m/s 程度となり、暗闇のなか真上りの状況でゴールのシボニアを目指しました。GPS がない為、タックを繰り返しているうち自分の位置が分からなくなり、ただただ、陸に近づかないようにだけ注意を払って走りましたが、ゴールがシボニア灯台の為、フィニッシュ間際は陸に近づかざる得ません。佐島沖の暗礁、油壺沖の暗礁は特に注意をしましたが、なんせ、何も見えず、びびりながら走っていました。無事、朝 3 時半位にシボニアにフィニッシュすることが出来ました。しかし、バッテリーがあがってしまいエンジンがかからず、暗闇の中 30 フィートの艇をセルだけでシングルでボツーンに接岸するという、おまけまでついてしまいました。

そして話は戻りますが、「横浜市民ハーバー」にきて約 12 年後に係留権の名義問題で「横浜市民ハーバー」を追い出され、「Sisk」グループを解散致しました。

その後、1991 年、新たに現在の「ALWAYS」グループを結成し「Sing31」を購入。そして YYC の会員とさせて頂き、14 年目の現在となりました。しかし、私自身、年もとり仕事に追われる日々、且つ、単身赴任などもあり、昔のような「ヨット乞食」もできず、潮気の無い普通の爺になりつつある自分が悲しく感じられる今日この頃です。しかし、今後も「やんちゃな爺」を目指し末永くヨットライフを続けられることを自分自身で祈りたいと思います。



現在の「ALWAYS」(Sing31)

記

ALWAYS
杉山和雄

2005年の行事

3月13日は、会員総会

17名の出席を受け、滞りなく終了いたしました。



4月10日は、第23期ヨット教室の開講です。



**5月5日には、海上保安庁による救急救命法などの安全講習
会が開催されました。**



5月8日は、今シーズンの第一レースが開催されました。

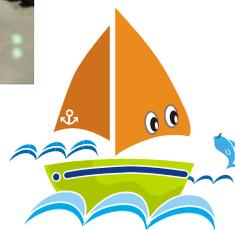
それに先立ち、4月17日はフレースを行いました。



6月5日は、水巻杯レースが開催されました。



7月2日は、体験乗船会です。



翌 7 月 3 日は、第 3 レースです。



翌 7 月 10 日は、ヨット教室の閉校式です。



8月22日は、理事長杯レースとパーティが盛大に開かれました。



R：窪倉保氏
総勢 100名の参加を得ました。



9月4日は、第24期ヨット教室の開講です。

ガールスカウト乗船会も行いました。



9月11日は、社会福祉法人日本水上学園生を招いての乗船会です。



10月9日は、ランデブークルージングです。



嵐の中、幹事岡本さんの
「風神」、「アカリス」「波照菜」
の3艇が 三崎港へ集結しま
した。
ヨット以外で来られた方も
皆様お疲れ様でした。



10月30日には、地域美化活動を行いました。

会員並びにご協力いただいた関係者約30名。ありがとうございました。



10月16日は第4レース、

そして11月13日に最終の第5レースを開催しました。



2005 年総合レース結果

総合優勝

Big Shot jr.

艇名	R1	R2	R3	R4	R5	総合得点	総合順位
BIG SHOT	2.0	3.0	24.0	2.0	2.0	9.0	1
CIMOTUCARE	0.5	0.5	11.0	11.0	0.5	12.5	2
アンドウサンク	24.0	4.0	2.0	6.0	3.0	15.0	3
クラビクラ	6.0	24.0	0.5	7.0	5.0	18.5	4
フィリックス	5.0	7.0	3.0	5.0	6.0	19.0	5
ジェリーフィッシュ	3.0	5.0	8.0	24.0	4.0	20.0	6
STELLA MARIS	3.0	9.0	4.0	4.0	24.0	20.0	6
ALWAYS	8.0	12.0	3.0	3.0	7.0	21.0	8
のらり	13.0	3.0	9.0	0.5	10.0	22.5	9
BRAVO RADIO	9.0	8.0	7.0	3.0	8.0	26.0	10
風神	10.0	10.0	10.0	24.0	9.0	39.0	11
フレスカ	7.0	6.0	6.0	24.0	24.0	43.0	12
ムサシ	12.0	11.0	12.0	11.0	11.0	45.0	13
U.L.A.L.A	4.0	2.0	24.0	24.0	24.0	54.0	14
IO	11.0	24.0	5.0	24.0	24.0	64.0	15
波照菜	24.0	24.0	24.0	8.0	24.0	80.0	16
マッキー	24.0	14.0	24.0	24.0	24.0	86.0	17

編集後記

今年の流行語大賞の一番候補は「サプライズ」だそうです。今年の YYC を振り返るとサプライズと言うより「ハラハラドキドキ」だったように思う。年の前半は、長年の願望だったポンツーン(台船)を設置するための臨時会員総会、港湾局との交渉、スロープの設置、台風対策設備やルール作りなど、危なっかしくもかろうじてパスしてきたように思える。後半は YYC の将来像はどうあるべきかの議論が始まっています。YYC のハラハラドキドキも将来を見据え行動を開始したからこそのものだと思います。来年もハラハラドキドキしながら問題点をクリアしてゆけるクラブでありたい。少しでもアクティブでアットホームなクラブ創りに役立てればと思い、YYC ジャーナルの編集を行いました。皆様にとって来年も良き年であることを祈って編集後記の終わりといいたします。

Fresca 砂原

来年もめいっぱい楽しめますよう、ご安航をお祈り申し上げます。 鈴木

YYC に勤め始めてあっという間の一年でした。平日限定?! のパートではありませんが・・・来年も引続き頑張りたいと思います。
菊池

JYYC 編集委員

砂原 一夫 鈴木 弘樹 菊池 恵子

Journal of the Yokohama Yacht Club
No. 13

発行 2005年12月3日
発行者 社団法人 横浜ヨット協会
広報委員会
〒235-0016
横浜市磯子区磯子1丁目5番16号
電話 045(751)1304
FAX 045(751)1305
<http://www.yyc.or.jp>
e-mail: postmaster@yyc.or.jp