

▼レスキュー顛末記

フェアレディ：三木 信弘

9月9日（日）トヨペットカップ・ヨットレースに5名で参加することになった。三木（艇長）、共同オーナーの藤野、前川（未来大ヨット部の学生）、ゲストとして札幌から社会人の木村（元小樽商大ヨット部）とクリス・ハウエル（マサチューセッツ州コンコード市から七飯町に交流員として来ている）の陣営である。6日（木）に道東沖に台風が通過して、強い西風が吹き始めた。予報では、日曜日は冬型の気圧配置となり気温も低くめで西風が強いということだったので、クルーには波が高く風も強いので、海水をかぶることが予想されるから濡れないような対策を取って参加するように連絡をしておいた。土曜日には艇を見に行き、エンジンやその他の点検はしておいた。

ところが、マストの上を見ると、Windex（風見）の矢が失われていた。どうやらカラスの被害らしい。これは、レース中に風を見るのに苦労するなと思われた。

9日は8時には全員が艇に集合したので、早々にポンツーンを離れ、港内でメインをワンポンで上げて入船漁港に向かった。三木、藤野と木村はカップを着ていたが、前川は簡易な防寒着で耐水性に問題ありそうなものを着ていた、またクリスは風よけフードのある上着だけでズボンは普段のものだった。

入船沖では思ったより風を強く感じたので、波に揺られながらツーポンに縮帆した。ジブはフルジブのままスタートした。ウェザーヘルムがあったが、なんとかクロスホールドで風に登って走った。メインを縮帆していたが、5.5から6ノットのスピードで10時前には大鼻を越えた。そのとき大半の艇は既に住吉漁港沖にいたと思う。なんとか立待岬を越えるとかかなりの強風域となっていたが、追い風だったので、見かけの風速は感じない程であった。真ランに近い状態だが、こういう状態で大波をくらうとブローチングしてしまう。とても緊張してティラーを握って、僅かな感覚を研ぎすましながら下っていった。風は最大で30ノット（15m/s）は吹いていたのではないと思われる。20ノットの風で9フィート（2.7m）の波を横からくらうと、90度以上の横倒しとなり30フィートの艇は沈没するというデータがある。ともかく左右を見ながら波を警戒して走ることにした。

最大8ノットで走っていたが、これはこの艇の限界速度だ。この頃に通雨があり、五稜郭タワーの横に二重の虹が見えた。クルーたちは興奮気味にスマホを取り出し、虹を写真に収めていたが、ヘルムスはこの強風下で帰りをどうするか思案していた。ポート側には並走していたアクアマリンがいたが、我々がやがて多少先を行く事になった。

遠方の先行艇がマーク付近を回り始めていた。本船を時計回りか、マークを時計回りかクルーと議論していた。私が本船を右回りと勘違いして覚えていたため、一度マークを左に見るように風に登り、本船を回るコースを取るよう決定してしまった。ランニング状態からクロスホールドに切り替えると、相当にヒールがきつくなることが予想されたので、マーク付近で

風に立つ時に、ジブを半分以上ファースリングして縮帆する準備をするようにクルーに指示した。無事に縮帆作業をしてマークを左に見て本船に近づくと、ポートタックで切りあがって来たアクアマリンと鉢合わせになってしまった。こちらはスターボードタックだったので、アクアマリンが避けることになってしまった（御免なさいです）。

まず、この時点でマークを回っていないので失格であった。

帰りのコースを取ろうと、大鼻岬方面に切り上げようとすると、強風のため艇は40度ヒールし、波に向かうと頭の上からドサッと海水が落ちてきた。クルーが濡れて寒さを感じるようになったので、メインの風を逃がし30度以内にヒールを抑えるように走ると、アビーム状態で走ることになり、どうしても大鼻岬に向かえない。12時の方向には大間が見えていた。しかし、しばらくこれで走ってみることにした。

しばらくすると進行方向は矢越岬方向になった。12時すぎになったが、とても昼を食べている状態ではないが、ここで何とかしないと、ヘルムスを木村に代わってもらい、一人キャビンに入り用意していたパンを皆に配った。

その後、とても函館山には向かえないので、本部に携帯でリタイアを告げ、エンジンをかけた。この頃、湯川から南西方向にいた。機帆走で走るも、風に登ることはできず、ひどくセールがシバーして速度は1ノット程度にしかならない。この状態で長時間走るとセールを破いてしまう。何とか風を逃がしながらシバーしない範囲にメインシートを緩めると、こんどはアビームになってしまった。どうしても登れないのだ。海水をこれ以上浴びても大丈夫なように、私はキャビンに入り、予備に置いてあるドライスーツに着替えた。

前川が寒さに震えだしたので、キャビンのベッドに横になり、張るカイロを背中と腹の下着の上から張るように指示した。クリスも寒そうだったので、キャビンに入り防水性のあるものに着替えるように指示したが、大丈夫と譲らない。しかし相当寒そうだ。クルーが低体温症になる事を恐れ、波をかぶらないように風を逃がして走行することにした。山歩きの経験から低体温症の恐ろしさは身に染みている。まだ大丈夫が命取りになるのだ。

風を逃がしながらのタックで行ったり来たりの状態で、潮に流されている。風が強くなり、ついにジブは畳むことにしたが、それでも時々30度以上ヒールした。ひどくヒールしたまま、エンジンを回すと、シリンダーの燃焼室にエンジンオイルが入ってエンジンが二度と起動しないことがある。危険を避けるため、エンジンを切り、しばらく湯川沖で行ったり来たりをすることにした。また、燃料が満タンでなかったため、燃料をキープすることも考慮した。



艇にはストームジブが積んであるが、これがハンクス仕様でファーラ・ジブの上からは使えない。ハンクス仕様からラップラウンド仕様に修理してあれば、ファーリングしたジブに上から使えるのにと反省。ツーポンでここまでヒールするのは初めての経験だ。津軽海峡の強風を甘く見ていた。スリーポンの穴は必要かもしれない。

風も上がり（30ノット以上？）、波が高くなり、ピッチングで艇が叩かれてドーンという音が時々響いた。キャビンに入って石川さんと携帯で連絡するが、波と波の谷間にいると電波が途絶えたりした。これではダメだと思い、VHF73CHでお願いしますと伝えた。住吉漁港に向かって入れないかという指示があり、その後湯川漁港もあると言われた。時刻は2時を回っていたが、とてもその方向には進めず、空港の管制塔を目指す方向がやっとであった。空港下の志海苔漁港を目指して近寄って見た。入口左には網がありそうで、ボンデンの玉が見える、これを風下から避けて近づくと、入口は酷く波で泡立っていた。しかも入口はとても狭く、真っすぐに入れないと、座礁するか防波堤に衝突する危険がある。とても入れないと判断し、沖に退避することにした。戸井方面を見ると、志海苔（銭亀）漁港の入口が見えたが、こちらはそれ程泡立っていないように見えた。しかし、これ以上流されて入れない場合にはさらに問題が発生しかねない、ともかく空港沖に留まることにした。キナンボが救助に向かっているとの連絡が入り、一安心。

やがてキナンボからVHFで呼びかけがあり、15時を回っていたが、キナンボの船体を目視して安堵した。住吉漁港沖から近づいてくる。キナンボとの遭遇に備え、エンジンを起動することにし、藤野がキャビンに入り起動したが動かない！ 交代して私がキャビンに入り、ベッドの下に頭を突っ込み二つのバッテリーを確認したら、ハルを高波で叩かれた時に、端子一つが緩んでしまったようだ。工具を取り出し、端子を締め直し、無事起動した。やれやれだ。

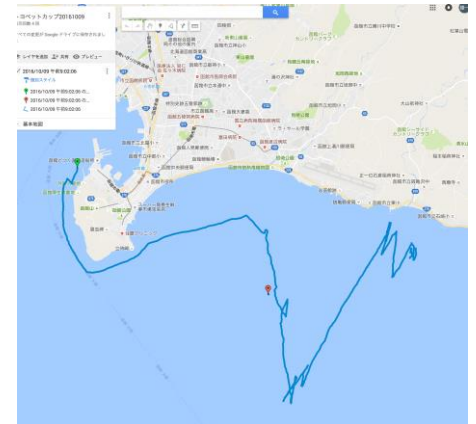
今度は、曳航してもらうのに、メインを下す作業に入った。波にもまれながらも無事に下せて良かった。レスキュー艇のキナンボにサウスウィンドの猖々谷さんが見え、フェンダーを浮き代わりにして、ロープを流してくれた。最初の試みは、フェンダーを掴んだら、ロープが外れ、失敗。二つ目のフェンダーを無事掴みロープを拾った。私はハーネスラインをジャックラインにつけバウに移動、ロープを受け取りクリートした。念のため二つのクリートにダブルでクリートするように指示があったので、そのようにした。

荒れた海上でのバウでの作業は危険が伴う。素早くクリート結びをしないとロープを流してしまう。最高齢の私がバウに移動したのも、作業を迅速にできるクルーが私しかいなかったのだ。筋トレのため、毎週ごと夏は登山か自転車など、冬はバック・クロスカントリをしていて何とか踏ん張る力を保っていて良かったと思う。ともかく、15時半には曳航が始まり、速度4ノットで函館山方向に向かうことができた。寒さを感じるクルーにはキャビンに入り立ってもらい、ハッチから顔を出して外を見て酔わないように注意した。また保温袋に入れておいた暖かい紅茶のペットボトルから飲むように指示した。当初、住吉漁港に曳航すると話であったが、途中で函館港を目指すとのことであった。大鼻岬を越えるころには、日が暮れ薄暗くなったので、マスト燈などのスイッチを入れた。入船漁港が見えてきたところで、曳航終了、自力走行に切

り替えた。風も弱くなり17時30分だった。港内に入ると未だ風が吹いていたが、なんと静かな海かと感じた。18時15分無事ポンツーンに着いた。ポンツーンでは小松夫妻、立石さん、サウスウィンドのクルーの皆さんが暗い中の着岸を手伝って下さった。クルー全員を無事に帰せて良かったとホットした。

艇のかたづけは早々に切り上げて、ハウスに出向き、外帆の皆さんの総力で助けて頂いたことの感謝を伝えた。暖かいスープが用意され、体も心も暖まるときであった。外帆のチームワークは最高です！皆様、本当にありがとうございました！

（図は途中までのGPSログ）



▼第5回トヨペットカップ会計

収入			
会員	2,000円×	42名	= 84,000円
女性会員	1,000円×	6名	= 6,000円
学生	2,000円×	2名	= 2,000円
協賛金			50,000円
生樽返金（空樽）			7,000円
		合計	149,000円

支出			
ビール	20,254円		
食材	23,746円		
トロフィー代	15,000円		
		合計	59,000円

収入－支出＝90,000円

▼今後の予定です。

11月20日（日）13時大掃除終了後懇親会
会費1,000円

12月18日（日）13時忘年会
会費1,000円（ハウス）

▼委員長会議

11月6日13時から委員長会議を開きます。（別紙）
項目以外にも議論していただきたい事があれば何でも結構です。メールにて返信願います。

▼納会レース

11月23日納会レースが開催されました。
結果は別紙添付。

▼連絡事項

そろそろKazi12月号発売です。

会報等メール配信希望の方は下記メールまでお知らせください。

wing-y-31s@ncv.jp