

## Project X

2002年3月～2003年8月31日

購入からレストア作業

### SK25 へのこだわり

趣味の世界は職業としていないプロではないのですが、ついこだわりたくなり、趣味だからこそかもしれません、損得勘定はないですから。

何にこだわるかは人によってそれぞれで、性能、デザイン、メンテナンスが少なくなくて済む、艇のサイズ、もちろん価格と購入後のランニングコストは重要です。

船を選ぶにあたり条件として、丈夫な船（ハル）で有る事、保進性が良くなるフルスケグである事、一般的にメインのセールエリアが比較的小さくなりブームが短くなるマストヘットリグである事と、そして大きさはランニングコストを考え25フィート前後、が条件でした。

候補にまず上がったのは米国製のフリッカとダナ24でしたが、中古艇は日本に無い事が幾つか問合せたところわかり、また価格も中古とはいえ二回り大きな新艇ほどになり私大生を二人抱える我が家の財務長官の承認が得らる事ができず作戦変更、それでは古い船（丈夫）な日本製を探し始めて世界一周と南極まで行った実績のあるリンフォース工業の **BW24** か **25**、またまたエクメドメール（**26** フィート）、バイキング22等々を見に行きましたが価格的には非常に安価であり、それはそれで良かったのですが、何かピント来る物がなく今一つの感じが残り、そんな中で渡辺修治設計の辻堂加工の **TK25** と横須賀/加藤ボート製 **SK25** の存在を 27 年前の雑誌「舵」で知り、ベテランセーラーに30年程昔に帰ってもらって感想を聞き、また **Cruising World** 誌(1993/9号)の **SK25** が太平洋の横断して無事に油壺に帰港した記事「帰って来た長距離航海者たち93」を読んで参考にして決定。

**SK25** のようなクラシックスタイルのヨットは、使い込めば使い込むほどに味が出てきて飽きる事がなく、そして外洋性も考慮されていると感じました。

実際試乗してみると帆走性能面で言えば、**SK25** はレース艇のようにシャープな切れ味は無くどちらかと言うと鈍で、と言う事は、反応が遅いと言う事で、それはそれでメリットとして機敏な動作を要求されないので対応も余裕が出来き、レース艇など素早い対応を要求される艇と比べて大きく異なり、シングルやショートハンドでのクルージングには向いていると思ったからです。

クラシックスタイルの船は現代のヨットに比べますと幅が狭い、そうするとキャビンが狭く天井も低いという事になります。幅が狭く船底が深い、と言うは時化た時にはソフトで波に叩かれる事も少ない、従って疲労感も少ない、そして天井が低い分重心点も低く、どっしりとした感じがあり初期段階での腰はあまり強くは無いのですが、ヒールが進むに従い復元力が増し、なかなか転倒しません、と言う事は、幅が狭く、船底が深く重い船の方が最後の局面で生き残る可能性が高いと感じました。

あくまで一般的ですが現代の幅の広いヨットはレーティングの影響ではないかと思いませんか？？

（レースでのレーティングが有利になるようにデザインされている）幅を広くして船底はフラットで喫水が浅く、お皿を水に浮べたような感じになり、そうすると走る時には押しのける水の抵抗が小さいし、少しヒールしても幅が広いので初期段階での腰の強さがあるので大きい面積のセールを張る事ができ速い艇となる事になり、そして、キャビンも広くなりますし。

自然の力はレース艇だから、小さいからとか大きい船だから、ましてや初心者だからなんて考えてくれません、時として有利なレーティングを得る事は船の外洋性能の **UP** ではなくマイナス要因を作り出す事にもなると考えました。

私は、艇体がしっかりした、<その為に少し重く（遅い）なっても良い>を選びました、風上にあるマークを誰よりも早く廻る事は考えず、ただ純粹に同じサイズの船と比べて、楽しくて安全にクルージングでき、時には船が私を助けてくれる船として。

どのヨットが“良いとか・悪いとか”では無く、どういう乗り方をするかだと思います。自分に合った乗り方をしませんが楽しくないし長続きしませんから。

昨今のプロダクション艇でも丈夫な船はあります、ただ25フィート前後のサイズですと国内では数は少なく、そして一般的に驚くほど市場価格は高額です、やはり作りの良い船は良い材料を使い熟練した職人が造っているのです。

**SK25** を購入するにあたりヨットに関する本を図書館で読み(工学書みたいで私の能力では理解困難でしたが)、また購入し通勤電車や、出張中の飛行機やホテルで時間の許す限り勉強致しました、分らない事があれば人に尋ねました。

その中でも興味を引いたのは、「軽排水艇」・「重排水艇」と言う言葉で、これは **D/L** 比と言われ排水量とフィートで表した長さの **1/100** の3乗 (排水量/水線長) という係数から出てきている数値であり簡単に計算できます、この意味は外洋性を考慮した艇なのか沿岸を走る事を目的としたスピード性能の高い船なのかがわかります。

例えば (各艇の係数) :

ベネトウ・ファースト265	: 179
リベッチオ	: 182
ヤマハ25IIIEX	: 190
ソレイユ・ルボン26	: 240
<b>BW25</b>	: 284
<b>SK25</b>	: 303
バンクーバー28	: 333

実際は荷物や人の重量も加える訳ですから上の数字より多少数値は上がると思います。

一般的に **D/L** 比が

0～125	超軽排水艇
125～200	軽排水艇
200～260	中排水艇
260～325	概ね重排水艇
325以上	重排水艇

と言っているようですが、人によって多少の係数が前後するようです (本の著者によって)。ただ、これらの数値は単に比較の問題ですが、船を選ぶ為の一つの目安にはなると思いました。

**(SK25 の仕様, LOA: 7.485m, LWL: 6.096m, Width:2.357m, Disp.:2,463kg)**

## 購入

**SK25**を購入するにあたり、横浜・博多・霞ヶ浦へ売りに出ているヨットを合計7艇見に行き、そして最後に行った霞ヶ浦の艇に決めました、決めた理由としましては船齢が30年以上ではあるが、マストが8年前に**TM007**に交換してある、(と言う事はスタンディングリギンも交換済み)。この**TM007**は30フィートクラスのレース艇にも使用されているのを以前より何度か見たことがありましたので、25フィートのマストヘッドリグなら十分な強度と判断し気に入りました、そして何より海水ではなく淡水に艇があった、そして塩害・電錆の問題が少ない、そしてハルもしっかりしていましたので。

**FRP**船の安全寿命は、約**20年**~**25年**と何処ぞかの本で読んだことがあります、その時点で、更に延命をはかるか、廃船にするかという選択にせまられるということになります。

**FRP**自体の問題(ハル)やスルハル、マストやリギン等々の艀装品の問題があると思いましたが、前のオーナー及びその前のオーナーは何時なにをどう修理または交換したか、キチット船舶検査手帳に記録があり、そして延命処理を施してあり、記録と現物を確認してみると、これならまだ行けると思いました、レストアしようと。

確かに古い船はある時点で延命処置を施してないとゲルコートが紫外線で破壊されてデッキを歩くとミシミシと音する船もあります、このようになってしまったら新たに補強の為に積層しても手遅れで**FRP**船といえども再生は不可能と思っています。

ビジネスとなると延命をはかるのは、「その艇の価値に見合ったコスト」市場価値との兼合いなるのですが、個人が所有する船は趣味の世界ですから採算は無縁な事だと思っています。

そして購入を決めたのは、前オーナーの人柄が良く、船に掛ける愛情が感じられたのとジブフアラや**PSS**が既に艀装されていた事も理由の一つでした。

上架中にハルの古いペイント除去の作業後にプロにアドバイスを受けましたら、マダマダこの船は大丈夫、私の寿命より長生きするとアドバイス。

私が購入にあたり見た中にはレストアするのも多くの時間と費用を要するような、酷い状態の艇もあり、レストア不可能に近く最初から造り直す必要があると感じる艇もあり、中には有るはずのスケグの無くバランスドラダーに変わっている不思議な艇も。

## レストア

レストアや修理を全部自分でやるとなると、これは広範囲な知識と道具、そしてレストア作業の出来る場所の確保と沢山の時間と気力が必要で、これは私を含めた一般的な人(サラリーマンなど)ではとうてい無理な話しです。

ですから、「何をしたいか」という希望をプロに伝え、そして相談しながらプロの仕事はプロにお願いし、自分で出来る所は自分でやる事にしました。

プロのアドバイスをもらいながら、物によっては道具を貸してもらって行いました。

私がお願いした京成マリーナでは、人力でコツコツ作業をしていると、時には見てもらえないのか、電動工具を持ってきて、「これを、こう使ってやりなさい」、とアドバイスを受けて行い、そして、「極力自分でやりなさいと言う」方針であり、そうする事により船の事もおぼえる、そして、海上でのトラブル発生時の対処もしやすいから。

修繕に必要な細かなパーツやアドバイスを受け、またまた工場内の工具・工作機械などを自由に利用させて頂きました、通常は工具の貸し出しや機械の利用は何処のマリーナでも不可です、当マリーナにも大きく工場入口に記載されていましたが。



デッキの古い塗装を剥がしています



段々綺麗になっていきます



ハルの塗装が終わった“みらい”と愛車とのツーショット

2002年5月、霞ヶ浦の京成マリーナにて

#### 陸送

2002年6月に大きな個所のレストア作業が京成マリーナで終わり、陸送を都内の運送会社にお問い合わせ致しました、当日は夕方近くに京成マリーナにてトラックに積み込み、翌日の早朝に横浜ベイサイドマリーナに到着、費用は船台のリースを含めて**65,000円**。



いよいよ横浜に向け出発です



船台に乗せるところ、京成マリーナにて

年が変わり、購入してから速いもので一年が経ち作業場所は、昨年の6月より霞ヶ浦から横浜ベイサイドマリーナに移りましたが、マダマダ継続中です。

デッキに張るチーク材は新木場にある“もくもく”の「計り売りコーナー」(¥50/100g)で購入し安く上げていますが労力と時間は必要でした。

チークの木目は正目を使用しますが(板目は、張ったあと歪み暴れるので不向き)、量り売りコーナーへ買いに出向いても一度では欲しい量が揃わない場合もあります(安く上げる為ですが)。

コックピットのチークはあえて後々の事を考慮してシーカフレクスで接着せずタッピングビスでデッキに張り、ビスの穴は木栓で塞ぎました、この木栓も丸棒を切断した物では木目が縦になるので使用できず、ホールソーのような○穴の開いた歯で正目の端材を利用し作成します、この作業が意外と大変でした。

また、デッキ材は木目に逆らってルーターやカンナかけをすると表面がササクレて使い物にならなくなり、素人の私には、板目であれば分るのですが、正目となると、どちらから削れば良いのか皆目判断が尽かず、無駄な廃材をたくさん作る事しばしばで2割ほど余分に材料を消費してしまう事が多々。



コックピットのチーク張りを終わりました

ハルの色を決める時もやはり同様で、ペンキ缶に多種の色（6種類位）のペンキを混ぜ合わせて決めましたが、頭の中で描いていた船がデザインされた当時 **1960** 年代後半、そして **1970** 年代前半に流行っていた淡い色が実際に作業を行ってみるとこれが中々難しく思う様に色が作れません、作業を始めてから数時間、何度も無駄なペンキを作り、そして処分の繰り返し、途中で、どの色を自分が描いていたのか分からなくなり、そして妥協し現在の色。

この一年で実行した事は

- \*ハル全塗装（古いペイント除去後、これが一番の大仕事でした）
- \*デッキにノンスリップ塗装
- \*オズモシスの除去及びパテ埋め
- \*内外の木部のニス塗り
- \*コンパニオンウエーの挿し板修理・改造及び鍵取付け
- \*ロッカー内の挿し板増設（非常用ラダーに転用を兼ねる）
- \*両舷のフットレール張替え（チーク）
- \*スルーハルとバルブの交換
- \*ドックハウスのハンドレール（両舷）の取り替え、及びキャビン内のハンドレール増設
- \*チークデッキ張替え
- \*バウとスターンバルピット及びスタンションの台座交換（合計12ヶ所）
- \*ライフライン交換
- \*トリムライト取り付け
- \*メイン・シート交換
- \*メインハリヤード及びブームトッピングリフト交換  
（メインハリヤードのシャックルがトップより外れた場合はトッピングリフトのシートを使用するので若干太めのシート **8mm** に交換）
- \*ファーリングラインの交換

- \*ファーリングライン用カムクリート増設
- \*バングシート・トラベラーシート交換
- \*レイジージャックの修理
- \*航海灯・キャビン内の電線一部張替え及びメインスイッチボード内配線の整理
- \*バッテリーのメインスイッチ交換（回転式に変更）及びメインブレーカー増設
- \*バッテリー交換およびケーブルを太い物に交換
- \*無線機とアンテナ取り付け（VHF 及びアマチュア無線）・新たに独立スイッチと電線敷設
- \***EPIRB** の設置 **406 / 121.5 MHz**（会社にあった物を自船用にプログラムする）
- \*安全設備の増設（ライフリング設置、消火器・自動 **x 1**、手動 **x 1** ヶ設置、ジャコップ作成）
- \*コンパスの増設
- \*雨漏り修理（新たに取付けたチーク製のフットレール取付けボルト穴より 5ヶ所他）
- \*エンジン換装 **YS-8→YA-8**（シリンダーヘッドは新品に換えてその他はオーバーホール）
- \*中古のエンジン制御盤の増設（ヤマハから回転計付の物を無料で貰った）
- \*プロペラを交換（2枚 **D330 P270** → 3枚 **D330 P 200**）
- \*ウォーターロックの交換
- \*エキゾーストホース交換（このホースが眼が飛び出る程高価であった）
- \*エンジンマフラー増設
- \*手動ビルジポンプのホース交換
- \*電動ビルジポンプ増設
- \***PORT/STBD** 合計 6ヶ所窓枠の作成（木製）及び取り付け
- \*非常用のティラー 2本作成
- \*木栓（スルーハル用に各サイズに合わせ作成）
- \*キャビン内の棚及びナイフ保管場所作成
- \*ベビーホースターよりキールにアース線(**14sq**)敷設
- \*ウインチオーバーホール
- \*ウインチ・ティラーカバー作成及び各シート整理用袋作成 /マスト下に設置
- \*ブームエンドの補強
- \*ジャックラインの取り付け金具増設
- \*オーナーズチェアへの設置
- \*バウパルピットに板を増設（バウ着け時の上下船用）
- \*アンカー取り付け台をスターンビットに取付け
- \*ジェネレーターの購入
- \*スライドハッチロック取付け
- \*コックピットのロッカー 2ヶ所にヒンジ及びドアファスナー取付け
- \*シンクの排水ホース取替え
- \*ハニカム材を入れて、バウ側のダブルハル化（**2003/06/28 作業完了**）  
（海面すれすれに浮いて発見しづらい丸太やコンテナとの衝突を仮定）
- \*航海灯の **LED** 化（**3ヶ所**）消費電力が **1/8** 以下になるので。（**2003/07/06 完了**）

#### 今後の予定作業

- \*バウ・ハッチの外側を加工（**2003/07/21 完了**）。
- \***HF / SSB**（アマチュア無線）一般通信確保とウェザーファックの受信の為。
- \*スピードログの修理（来年の上架時）。



\*キャビンの床板大小合わせて4枚を作成。

もう少しで当初からの計画は達成する予定です。ただ単に、行った作業を羅列するのは簡単なのですが、狭い所での一人での作業は出たり入ったりで非常効率に悪く、狭くて暑苦しいスターンのスペースでやる作業はミスが多くなりイライラしてきます。そして一つ一つの作業には物語りがあり失敗の繰り返しがあり妥協出来る所は妥協して今日までたどり付きました。

艇の名前は“みらい”にしました。

名前を考えるのも中々と楽しいもので、いろいろ思い浮かび、妻の艇購入承諾に感謝のつもりで妻の名前の一文字をもらうか（妻の反対で消え）、地元の海である“相模”“さがみ”（戦艦みたいで消え）カタカナや外国語の船名等々、いろいろな名前が浮びましたが、艇の中間検査と名義変更や登録の時期が迫っており、悩んでいる時期に鎌倉市内を車で信号待ちをしていましたら隣車線にローマ字で **MIRAI** 観光というバスが止まり、これを、ひらがなに直し“みらい”とし、簡単な話、パクリでした。

何故“みらい”と言う名前にしたかは、語路が良い、そして耳に優しい、と感じたのと、“かなうのか”、“かなわないのか”未来の夢を見ることも人生の大きな楽しみであるので、これからの人生の行き先に引っ掛けた事もあります、人生は決して一本道ではなく、数々の枝分かれた道をその都度選択して通って来た訳で、これからも同様ですから。

## ビルジ

ビルジ溜りは大きくポリバケツに4～5杯分程床下に溜めることができます、レストアを始めてから幾度と無く汲み出し作業が続き、船に来るたびにバケツ一杯ほど溜まっているので、やはり原因調査が必要で調べましたところデッキのフットレールを交換した際に塞ぐのを忘れていた旧ボルト穴より5ヶ所から雨水が進入していた事が分りエポキシパテで塞ぎ処理、これで一安心と思いきや、今度は一日マリーナーより出て遊んで帰ってくると、量は減ったもののやはり溜まっており、早速再度調べましたらステンレス製のウォーターロックの溶接部分から発生した錆びの部分より水漏れがあるのを発見しプラスチック製に交換、これで問題解決と思っていましたが、やはりセーリングから戻ってビルジを見るとやはり溜まっていたので上架した際に手付かずのビルジ排水口の電鍍で開いたままで閉まらなくなっていたスルハル・バルブを交換して再テスト、結果は同様にやはりビルジが溜まっていました。

今度は、絶対に問題ないと確信していた **PSS** の下にウエスを一つと、排気/排水口のトランサムコネクションの内側に一つ、どちらが濡れるか（漏れるか）チェックしましたところトランサムの方のウエスが濡れており（一安心 **PSS** であれば高い物につきますから）シリコンで処理し一年悩んでいたビルジ問題は解決し、これでビルジの汲出しが無くなると思ううれしなりました。せっかく新たに手動とは別に電動ビルジポンプを付けましたが取り敢えず必要がなくなりました。



手動とは別に電動ビルジポンプを増設



シンクの排水口を利用



交換したウオーターロック（左）、とPSS（右）

## アイデア

この一年いろんな事を経験そして実行して来ました、毎週末のレストア作業ばかりではつまりませんので、たまにはマリーナより外へ出てみます、すると走ればやはり「あーしたい」「こーしたい」が出てきますので、また作業が発生します、で実行です、出来る事はですが。

一人で帆走している時など時々思う事があります、どうやって一人でマストに登ろう？とか、水に入らずプロペラやシャフトの点検の為にどうすれば？良いか。

落水者の簡単な救助方法やシングルハンドで落水した場合どうやって船によじ登るか？？

またまたメインセールのリーフィング作業は一人でどのようにしたら簡単にそして安全に出来るか？？

メインのピークからハリヤードのシャックルが外れたら？？

取合えず、すべて実行して解決していきました。

リーフィングはシーブツで船を上立たせて止めて。 プロペラの点検は潜望鏡を作り。

落水者の救助はレスキューリングを購入し野球のボールに浮くラインを **40m** 繫げ対処。

デッキに張ったチークの端材を利用してジャコップを作り海上から船に一人でよじ登る事を考え。

今まで2度経験があるメインのピークのシャックルが外れ時の対処とし、予備のメインハリヤードとして使用可能なブームエンドからメインマスト下まで来ているトッピングリフトを **8mm** に替えてイザというときにはメインハリに利用出来る様に対策。

やはりマストに登るのはマストステップを付けるのが一番か？でも費用の面と労力でパスして、登山用品であるユマールとクライミング用ハーネスを購入しマストトップへ尺取虫のようによじ登る、結果 **OK** でなかなかの優れものでしたが、作業が終わり降りる際ユマールでは大仕事なのが分り改良の余地がある事が判明、今度のはのエイトカンを使用して降りる事を考え挑戦する予定（よく消防のレンジャーやビルの窓拭きの人がロープ一本で壁を蹴りながらスルスルと降りてくる芸当のまね）。

乗ってみて

横浜に持ってきて初めてマリーナの外へ出てメインセールを上げ、ジブを出し、そしてエンジンを止めて半日セーリング、その時に感じたことは、「思った通りこの船を選び、そして買って、本当に良かった」と心より感る事が出来き、32年程前にホンダの360ccを購入して納車された



時と、車の免許を取得し教習所の教官の同乗も無く、初めて父親の車(コロナ)を一人で路上運転をした時の感激を思い出しました。 当日は5 m/s 程の北風、晴れ、初めてで不慣れな海域でしたが、忘れられない日になりました。 私の生まれて初めてのシングルハンド・セーリングでしたので。

昨年の秋に台風が迫り、うねり大きく、白く泡立った波頭が避け始めた城ヶ島沖の相模湾でセーリングした時の上りでは、ジャストトリムにセールをセットし、ティラーをショックコードで固定して、35から40度、時にはフットレールが水に浸かる45度までヒールする中、波に叩かれる事もなく2時間以上も直進してくれました。

実際にヘルムを100円ショップで買った自転車用ショックコードにまかせてギャレーでラーメンを作り、そしてコックピットで食べながら、「やっぱり、この船は私を助けてくれる、一人乗りを可能にしてくれる船」と感じさせてくれました、もう直ぐ51歳を迎えますし、これから段々と力も衰えていく事を考えていましたので、いくらか重い排水量の船と思っていた事があつた事になります、軽排水量のレース艇であれば、こうは行かないと思うのですが??

当然、他に意見はあるとは思いますが、私はそう思っています。

期待に反していた事は、スターンに行くほど絞られているトラディショナルデザインのトランサムでしたのでプレーニングする事は少ないと思っていましたが、ブロードリーチにおいて設計上のハルスピードを超えてしまう、時として危険であり、したくもないプレーニングが思ったより多い事が多少期待外れでした。

もっともフルメインと **NO.3** ジブでしたので、シーブツとして行き足を止めてリーフと思いましたが、入港先が目視出来ていた事と追い波が大きくブローチンしそうなので、そのまま走りました、早く逃げたいし。 自分の目線より高い追い波が続く中、トラベラーを下いっぱいに出し、メインも逃がしぎみにしながらブロードリーチで2時間程走った時は緊張して疲れました。

プレーニングが始まる追い波の頂点の少し手前から、船が斬り上がりそうになる事を微妙に体を感じ、舵を引き、そして戻しの繰り返しを数時間行いながら走るの、気が緩めませんし、シンドイです、一瞬の気の緩みからブローチンの恐怖もあります。

その後、ブローチンした時の対策をコックピットのスライドハッチと挿し板に施しキャビン内に容易に海水が入らないようにし、ロールオーバーしても大丈夫な用に改良(まだ、キャビン内窓の亚克力保護板は作っていませんが)。



あと落水しないようにハーネスラインもしっかりジャックラインかフックへ。

もっと重い船の方が良かったか?でも、上を見ればきりが無い、そして金も無い。

私はヨットを始めたのは44歳の時に江の島の湘南セーリングクラブ、ですから、まだ6年しか

経験がありません。

江の島と別にこれまで、日本ではシーボニアで行われているカナダ及び米国のコーストガード公認の **ISPA** スクールに通いサーティフィケートを取得、その年に佐島の大楠漁港をベースとするヨコヤマ30CR というレース艇の共同オーナーになり少し続つてはありますが経験を積んできました。

これまで横浜のマリーナに毎週のように通っていますので、いろいろなセーラーと話す機会があり、その際 時々感じる事があります。

- \* 自称ヨット暦、十数年や数十年の経験の持ち主でも、年に季候の温暖な時に年間を通して数回、若しくは、1年に一度セーリングするかしないかで、毎週マリーナに来て別荘代わりの人。
- \* 毎年2000マイル以上を走る人。
- \* 毎年グアムまで行く人。
- \* リタイヤして奥さんと2人で日本一周した人。
- \* 毎週 夫婦でディーセーリングや仲間とレースに盛んに参加している人達。

人それぞれ生活スタイルが異なりますので、別に遠くまで行った人スゴイという訳でもなく（でもスゴイ）、ロングクルージングのセーラーはオフショアでのナビゲーションや時化での経験の豊かさを持っており、日本一周した方は、ナビゲーションと各地方漁港の情報やバウ着の達人になり、インショアでのデイセーリングのセーラーはロングクルージングのセーラーより経験豊富になる狭いマリーナでの船の取り廻しや、タックやジャイブが非常に上手だったり、皆さんそれぞれ立派だと思います。

単純に思うのは、ヨットを初めてからヨット暦、数十年と言う年数だけではなく、今まで何マイル乗ってきたかとか、年間何時間乗っ来ている、と思うのです、飛行機のベテランパイロットが4000時間とか、6000時間とか言うように。

私はそれらのベテランセーラーの足元にも及びませんが、少しでも近かざろうと思っています。

ヨットの乗って数泊のクルージングに出ますと、当然陸地が見えない360度が水平線が続く時があります。そして大きな空をバックにメインセールとウインデックス、そしてハルが水を切る音。この単純な世界が、私は非常に気に入っています、ほんとうに素晴らしい、どんな風に表現したら良いのか分かりませんが、セーリングをして戻ってくると、その間は夢の世界だったような感になり、または気絶していて眼を覚まし現実に戻ってきたような不思議な感じになります、これは私だけかもしれませんが？

私は決してシングルでのクルージングを望んでいる訳では無く、乗りたい方が居れば何時でもクルーとしての乗船は拒む積りはありません、逆に複数の人でのクルージングは楽が出来ますので別の意味でリラックスできます、その時はヘルムも任せております。

私は、ただ人の都合で船が出せたり、または出せなかったりするのが嫌なだけです、自分の都合で好きな時に思いついた時に出艇したいので。ですから当然船はシングルハンド仕様になります、そしてシングルハンド仕様は複数での帆走はさらに楽できますし。

現在は6名乗り（以前は10名でしたが6名に変更しました）に船検上はなっていますが、最大3名と決めています、それは船が小さい為で定員分乗られても居場所がないので危険と感じた

からです、ですから常設のハーネスも3人分。(でも一応保険は6名分加入はしていますが)  
あとは、ジブファーラー仕様になっているので、どうやってハンクス仕様のストームジブを付け  
ようか、ベビィーフアスターにて試した事はあるのですが、やはり必要な時に使用可能なよう  
にインナーフアスターを増設しようか？

マストを倒す時にしか使用しない片舷に2本ある内の一本のローアシュラウドを新たにチェーン  
プレートを設けてマストを更に補強しようか？ とか。

セールを新調したいとか、オートパイロットが欲しいとか、ウインドベーンも等々、欲を言えば  
きりがありませんので暫くはお預け、幸いマストとスタンディングリギンは交換してから今年で  
10年目を迎えようとしています、今まで淡水で夫婦2人でのんびり湖水セーリングし、三角  
レースをしていたわけでもないので、あと5年以内をメドにリギン類は交換すれば良いと思っ  
ています。



みらい 横浜ベイサイドマリーナにて Jun/2003



キャビン



ギャレー



チャートテーブル

## 作業日記 (2003/8月～)

### Auto Pilot

先日、お盆休み期間中に米国の通販会社ウエストマリンより注文していたオートパイロット ST1000 plus が我が家に届いた、価格は US\$ 399.99 と送料 47.63 で合計 US\$447.62。

7月に末に F A Xにて注文したら在庫が無いので2～3週間後に発送となる連絡を事前に受けていたのでソロソロだとは思ひ、到着後に直ぐに取付けられる用にティラーの加工を始めたところだったのでグットタイミングであった。

**SK-25** のティラーはコックピットの床から「へ」の字のように立上っており、メーカーの要求するラダーシャフトの中心より **460mm** の位置にパイロットのブッシュロッドが付くようにティラーピンを設置しなければならず、その位置にピンを持って来るとティラー本体が低いので物理的に艀装は無理である事が事前に調べて分っていたので、ラクダのコブのような物をティラーの上に付けてティラーに高さを持たせて水平にパイロットを付けるように加工した。

加工材は以前にパルピットに取付けたマホガニー板の残りを小さく切り木目を交互にしエポキシで接着し集合材として強度を持たせた。 メーカーのオプションにもブラケットはありましたが一番大きなものでも、サイズが足りないと思ったのと、デザインがどうも好きになれなかったので自作する事にした。

しかし送られて来るピンにはネジの溝も切っていないのが分り、果たしてどのようにラクダのコブにピンを付けて良いか分らず、マリーナのヤマハの人に聞いたらネジを切るにもインチサイズのピンだからピンその物を削りミリサイズにしてからネジ山を作らなければならず、其のままでは使えないとアドバイス。 仕方なく **SUS** のボルトを加工して作成する事にしたが、しょせん素人が持っている工具なんぞ知れているので思考錯誤した結果、**8mm** 径のボルトを万力で端を固定して電動サンダーでネジ山を削りとり先端を  $\Omega$  の形になるようにトライしたが、歪になりあえなく失敗。

それではと、今度は電動サンダーを空廻しにして床に置き、ボルトを電動ドリルの歯の代わりに挿し込みドリルを廻しながらサンダーにあて作業再開、ちょうど陶芸家が壺を作る時に台を廻しながら土から形を作るようにボルトの先を  $\Omega$  型にした、結果は素晴らしい出来ばえ。

そして今度は、パイロットをコックピットのデッキに固定する為のブラケットの作成に取りかかり、これまたデッキに張ったチーク材の半端を利用して作成。

やはりオートパイロットには電気が必要なので、送られて来たコネクターをコックピットの壁にホールソーで穴をあけて取付、そして電線をキャビン内のスイッチボックスまで敷設したが、やはり一人作業なので狭いスターンへ出たり入ったりで効率が悪いし、そして暑くてたまらなかった。

これでハードウェアの取付け後が終わりマニュアルに従い内蔵コンパスの調整とその他自艇に会うように各項目を設定しようとしたら、マニュアル通りの画面が出てこないの、同じマリーナのに係留している船の同型のオートパイロットはどうなっているのか聞きに行ったところ、**10度程ずれているので何時もそのズレを加味して使用しているとの事であり、「コンパスの調整や各項目の設定はしたの？」と聞きましたら、購入してから何もしてないと返事、「何で？」と聞き返したら「マニュアルは英語だから」。**

「どれどれ」と、見てみましたら、こちらはマニュアル通りに画面がでるので、私のがおかしいのが判明したが、その船のパイロットの設定とコンパス修正作業を行うハメになり、仕方なくマ

リーナから外へ出て広い海域でグルグル廻りコンパス修正を実行したが波と風が強く上手く行かず、翌日の早朝に波が無く、まだ空いている時にマリーナ内の広い場所で再度トライし10度のズレの問題解決したが、自分の船のは以前として上手くいかず、翌日製造メーカーに症状を e-mail で伝えたら翌日、「こうしろ、あーしろ」と返事が帰ってきた、回答は「なるほどー」と思う内容だったので嬉しかった。



上手く艀装できました



ローボルテージ・アラームを購入(¥2,500)

電圧が 11.5V に下がるとアラームで知らせてくれます。

メーカーのアドバイスに従いトライしてみましたが、結果上手く行かず、最終的には購入したディーラー経由で送り返して欲しい、新しい物と交換するのでと3度目のメールで返事が帰ってきたので、往復の運送費用(USA-JAPAN)の節約の為に、メーカーから日本の代理店である都内の会社の連絡先を聞き、事情を電話で説明すると、国内で修理するので、保証伝票を作成するのに13,500円と交換工賃が掛かるとの事、但し交換部品代は無料である説明を受けた、これでは送料より高くなるので日本の代理店へのコンタクトは諦める事とした。

当初より壊れていた物を送ってきたので、何か変と感じ、今度は West Marine の日本代理店に連絡を試みたら、好意的であったが、まず最初に購入した米国に掛け合っただけで欲しい、それでも駄目だったらもう一度連絡を欲しい、何とか問題解決の努力をするので、との答え。

早速、米国に電話してメーカーとの e-mail のやり取り、日本のメーカー代理店の回答、等々を話した結果、故障内容やメーカーとの交渉内容の控えの e-mail が欲しいとの事で、早速メールしましたら、新しい物を送るので、商品が到着しだい、壊れている物を送り返して欲しい、勿論、新たな商品の送付と返品送料は West Marine で負担する、通関料や税金が発生したらその費用は返却するので、と回答を入手、その後、約一週間で新たな商品が届き、壊れている商品を発送して、これで一見落着いて、ホッとします。

### レーダーリフレクター

バックステーに取付けようと以前より考えていましたが、新たに購入すると 8,000 円程で、何でこんな物が、そんなにするのか？と思っており以前より自作を考えていましたが、先日マリーナのフリーマーケットで 3,000 円で売りに出ているのを見つけて早速購入してバックステーに取付けやはり高い位置の方が良いのでブームエンドに乗りボートフックで上まで押し上げて取付けました、

東急ハンズでパーツを購入してもこのぐらいの値段になりますので、これで、一年間の間 延びに延びていた事がまた一つ消え、うれしい。





レーダーリフレクターをバックステーに付けました

## Spinnaker Sleeve

正式名は分かりませんが通称スリーブ又はソックスとか言われている物を作成してみました。

対称スピネカーはもともと購入してから船に付いていたのですが、シングル又はダブルハンドで乗りますので使用する予定は無く自宅に持ちかえったままになっていましたが、昨年ネットで偶然 BW24 用の中古ジェネカーが 30,000 円で売りに出ていたので、これなら扱い易いし買ってみようと言う気になり購入して上げてみたところ程度も良くて上げてみると中々快適で、買って良かったと思ったのですが、イザ降ろす段階になってジブファラーに絡んだりスプレッターに引っ掛けたりで大変な事になり、やっとの思いで降ろし、もう二度と上げないと決意、そして一転し、こんな物買わなければ良かったと思うようになっていましたが、日が経つにつれ、だいたいオートパイロットも無く（当時はショックコードでした）シングルハンドで、ましてや多くの本船が描泊し混雑している中ノ瀬あたりで上げるのが悪いと思うようになり。

そして、しょせん遊びですので、遊び道具が増えるに越した事はないし、偶には上げて見るのも良いかなと、また一転。

ジェネカーを上げるのはOK、降ろすのが問題なのでソックスを購入と思いましたが、ショップで値段を聞いてみると、高価であった為に断念、何時使うか分からないのに、ましてやクルージングでジェネカーを上げなければ済む事なので、その予算をもっと必要な物にまわそうと、マタマタ断念、ところが、先日マリーナに係留中の船がソックスのテストに係留しながら行っているのを遠くに発見したので早速見に行き、スピンの上げ下ろしを見ているとヤッパリいいなーと思い始め、だいたいマリン商品は高すぎる、何であんな「鯉のぼりの吹流し」みたいのが、そんなに高のと独り言が出る、その時、「そうかー、吹流しを買おう、そして改造すれば」。

やはりネットで 7m 長の新品の吹流しを 3,000 円で購入して、イカの足のようにバラバラになっている胴から下の部分をミシン掛けにして筒上にし、口の部分と、その反対の部分を東急ハンズより仕入れたポリエステルベルトを縫い付けて補強し いい感じ。

ただ、ジェネカーのラフ長が 8.4m なので、少し短いか？



吹流しを利用したソックス



上げてみました





マリーナでテストをしてみたら、想像以上にスムーズなので嬉しい。

#### ユマールとクライミングハーネス

登山用のクライミング用品を使用すれば、マストにも昇れるし、安全で信頼性も高いし、何よりマリン用品より安価（需要と供給の関係か？）。

マリーナにある登山用品ショップに行きボースンチェアーの代わりにクライミングハーネスを9,000円で購入、そしてネットで昇降り用にユマールを1set(2個)を市場価格の1/3程で購入し、半端なシートとチーク材を流用して完成、結果 very good。

登山用品店を見て気が付いた事は、此方もマリン商品同様に欧州・米国製が主であり、ヤッパリ日本との歴史の違いが感じられた。

クライミング用のハーネスは、マストトップに上がってもボースンチェアーのように座って作業が出来るし、両手がフリーになり中々優れもので大変に気に入り、これはお勧め。



ユマールとクライミングハーネス

#### 航海灯

夜航や描泊する予定もないが、お遊びとして桜マーク入り電球の代わりに白色の高輝度LEDを利用して作成してみた、10Wマスト灯の電球を1ヶ、10時間点灯すと8.3A消費しますし、バウ、

スターンを加えたら(0.83A/h x 3 pcs x 10h)で2.5Aも消費してしまいますので、これはヨットにしてみれば大容量(大飯食い)で問題なので、雨天の週末を利用して秋葉原にて高輝度LEDを購入して省エネ大作戦を計画。

秋葉原に行く途中の往路電車の中でヨットの電圧は12V、又はエンジンを回している時は14V以上まで上がりますので不安定な入力電圧をLEDの規定電圧である3.5Vにするには抵抗を使ったら入力電圧の変動に比例して出力電圧も高くなってしまいうので使えないのでしょうか？  
3端子レギュレータで電圧一定に落として？

駄目だ、ボリュームが大きくなって航海灯の中に入れずらい、そして何より、もしレギュレータが壊れたら総てのLEDが点灯しなくなるので電球の球切れと同じになる、もっとシンプルな回路で1箇所や2箇所のパーツが壊れても他のLEDが点灯し続ける回路にしなくてはと思考錯誤しながら秋葉原に到着しパーツ屋に、そして、パーツを物色している時、そうかー CRD(定電流ダイオード)を使おう、これなら20Vまでの電圧であれば変動してもOKだし、CRD が仮に1ヶ2ヶ壊れても他のLEDは点灯し続けてくれるし、これで解決。

そしてバウ用にLED16ヶ、スターン用に12ヶ、マストトップの全周灯用に24ヶ、合計52ヶの白色5mm径高輝度LEDを15,288円で購入、CRDを26ヶ2,457円で購入、基板を315円で1枚購入し合計18,060円也で結構高い物になってしまった。

こんなに沢山のLED要るかな？とも思ったが暗くなるより明るい方が良いと思い購入。

そして電球の金属部分を利用して航海灯本体は改造せずにそのまま利用する為に電球代3ヶの代金1,100円とLEDを固める為のエポキシ代金購入代金210円(100円ショップ)を足すと合計19,370円で電車賃を入れると20,000円を超えてしまい、予算オーバーになったが数年前までは高輝度LED1ヶが2,000円程していたので今はそれに比べれば1/7以下になった訳だから、まあ良いか。

法的には桜マークの無い法定備品を使う事になるので問題とは思うが、消費電流を下げる為に計画を実行。

もし、今後新たな計画で夜に描泊や航行する事になった場合に停電になるよりは、ましと思ひ。

小さい物を作るのが見えづらく苦手になってきたが、一応見てくれは別として完成し、自宅の電源から13VDCを出して繋げて確認してみたところ、バウ、スターン、マストトップ用の3ヶ一度(合計52ヶの高輝度LED)に点灯した場合の消費電流は350mA程であったので、これを10時間点灯し続けても3.5Aですから消費電流は大した事なく大成功。

ただ、何故か計算上の消費電力より大分低くなっているのですが、深く考えるのは止めにする。早速、週末にテストで船に泊まり取付け、夜になるのを待ち光度を指定の電球と比べてみたが、10W電球より明るく遜色はなかったなので、此方も結果OKで、うれしい。

バウとスターンのみでマストトップには取付けていないが、準備は出来ているので、そのうちに。



マストトップ用LED (高輝度LED24ヶ使用)

## エンジンとプロペラ

ゴールデンウィークの前にエンジンを換装しました、YS-8は推定32歳で大分くたびれて来ておりオーバーホールと思いましたが部品の供給が問題である事とマリーナのヤマハの人が言っており、仕方なく中古のYA-8をオーバーホールし新品のシリンダーヘッドに換えた物になりました、同時にプロペラを3枚翼に交換。



YS-8 ⇒



YA-8

換装完了後にヤマハよりエンジン回転計と充電・エンジン温度の異常を知らせるアラームが付いている物を無償でもらい取付けましたが、なかなかGOODで、嬉しい。



3翼になったプロペラ (ダイヤ 330mm ピッチ 200)

エンジン換装とプロペラを換えたので早速に体力テストの為にマリーナの外へ、当日は7m/s程の風、ソコソコのうねりがありビッシヨリになりながら機走した結果。

上りで、3.5ノット、風波を後ろから受けた下りでは7.3ノットであった(GPS計測)。

後日、穏やか日にトライした時は、5.5ノット程で安心して巡航可能であり、チョット回転を上げると6ノット強で走る事ができ、満足。

以前の2翼の時はピッチが270もあったので後進の初期段階では横圧力が強くて扱い難かったが、今度は200になったので、多少改善されて嬉しい。

余談ですが、エンジン換装時にお世話になったヤマハの人が、「この船、細かい所を見れば見る程に手が入っていて金が掛かっているなー」と言っていました。

「勿論です、人が乗るものですから、ましてや他人も乗りますので、スルハルなどピンク色に少しでも変色の跡があれば腐食している証拠ですから、交換していますし、海の上では、安全に感じる事が自分自身に自信をもたらしてくれるし、そして自信が安全航海に繋がりますので、それに、不安を持って海に出たくないし」と返事しておきました。

先日、マリーナより無償で貰ったセルモーターが駄目になりエンジンがスタートせず、仕方なく取外し、マリーナ近所の自動車関連の電気屋にオーバーホールを依頼し、内部清掃とマグネットスイッチとブラシの交換をお願いして一見落着。 それにしてもお金の掛かる事ばかりである。



新たに付けた回転式メインスイッチとタコメーター

## 安全設備

セーフティハーネスやジャックラインは勿論ですが、落水した時に独りで海上よりコックピットまで上がる用にチーク材とシートを利用してジャコップ（縄ばしご）を作りました、普段は束ねてスターンビットに設置してありますが、イザと言う時は、梯子の一番下のチーク材に 50cm 程のシートを垂らしてありますので、海上より引っ張れば下りる仕掛けにしてあります。

また、スターンビットには、**PLASTIMO** 製のレスキューリングに浮く細いロープを 20m 繋げてその先端には野球の硬球を付けましたので、レスキューをする時は落水者に向けてボールを投げてやりますと 20m のロープと共に飛んでいきます、その端にレスキューリング結んで、更に丈夫なロープが 40m 繋がっていますので合計 60m、法定備品である救命浮環よりよっぽど利用価値があります。

先日、佐島の大楠漁港に係留保管してある船から、救命浮器と自己点火灯、そして以前に自作した救命ポールを持ってきました、これで沿海セットを購入すれば、航行区域から「限定」の字が取れます。

**EPIRB** を装備しました、ショップや専門誌等ではイーパブと記載されており、私の知る限りヨットマン（日本人）もそう言っていますが、私はエパーブと呼んでいます、外人にイーパブと言っても多分通じないと思います。仕事柄この物の物は直ぐに手入りますので会社にあったものを無償でもらい受けて、自船用にプログラムを会社で行いました。

この装置を使用する場面には遭遇したくは無いし、その予定も無いのですが、一応あれば安心、これで世界中どこにいてもレスキュー要請が可能になりました。

マリン用 **VHF** とアマチュア無線を装備しました、VHFは日本語で言う国際VHFです、船でVHFと言えば国際VHFの事になるのですが、日本のプレジャーの世界にはマリンVHFと言う存在があるので、ややっこしい。



VHF とハム(144MHz)無線機



その他の安全通信設備として、防水仕様の携帯電話と Two-way Radiotelephone、此方も日本語で言うと“持ち運式双方向無線電話装置”と長い文章になります、私は two-way と呼んでいます。これは、J C I でも国際航海をする時には法定備品として要求されているもので、簡単に言うと少し大きめのハンディーVHF トランシーバーです。 機器本体が大きくなるのは、防水仕様と-40℃以下になる極寒の海上で暗い夜に手袋をしていても操作が出来る様に、そして赤道直下や暴風雨の中でも使用出来るようにサバイバル仕様になっています、これらは国際規則で要求されている事柄ですので、形が大きくなってしまいます、こちらも普段は使用せず非常時での救助隊との連絡用です。



Two-way Radio 郵政省型式認定 L94002  
運輸省型式認定 3784



VHF Transceiver 郵政省検定番号 F92035

そもそも電波物はどこの国でもうるさく（日本は、もっと）総務省や国土交通省の型式認定が必要なので日本製でも外国から通販で購入した機器や、又は外国製では大変な労力を要求されるので国産のものを購入して装備するのが一般的ですが、私の場合は外国製、それらにはチャント日本国の型式認定書が付いている、探せばあるものです。

## 木栓

スルハルやバルブの破損等で浸水した場合の対策として、各サイズの木栓を作りました、此方もマリンショップに行けば売っているのですが、木の棒の割りには高価なので、100円ショップでスリコギ棒を購入し、そして我が家にあったもう少し太い棒を大まかにノミで削り、最後はサンタダーで仕上げました、複数のサイズを作らなければならなかったのが朝から作業を始めたのに終わったら昼になっていました。

浸水の予定も計画ありませんが、これで万が一の時は、この木栓を打ち込めばOKですので一安心ですし、素早い対応が出来ますので。



木栓

## 舵

デスマストしても破損した物を利用してセイルを上げたり、又は機走して帰港する事は可能ですが、舵の故障はヨットにとって致命的な最大のダブルとなりますので、予備のティラーを2本

作成しました。

SK-25は長いティラーが「へ」の字のようにコックピットの床から出ていますので、波がある場合コックピットの座る場所に立ちますと、時々フラフラとヨロケて転倒しそうになる事があります、その場合ティラーの上にも転倒した時には大事なティラーが折れるますので、その際の対処です。

予備のティラーは、直接ティラーシャフトに取付けられる物を一つと、既存のシャフトに付いている金具を利用して取付けられる物を一つ、合計2ヶ作成しました。

万が一にはスパナーがあれば直ぐに交換可能の用にしました。

そして、工具箱にある物とは別に、直ぐに必要なと思われる、モンキースパナー、ジャックル回し、ドライバー、ナイフ、ペンチはコックピットに居ても手の届く範囲に常設。

また、ティラーシャフトは当然コックピットから船底に筒の形をしたシャフトカバーで繋がっていますので、此方は点検しても別段問題は無かったのですが、大変大事な場所なのでポリエステルは使用せず高価なエポキシでシャフトカバーと付根を補強いたしました、本当に高価でしたがここでお金をケッチッタラ後で痛い目に会いますので、お金を掛けました、何でも良いからペタペタ貼っても後日樹脂が剥離しては困りますし、やはりコックピットの床下で狭く、暑く、独りで出たり入ったりの作業ですで大変でした。



非常用、予備のティラー、少し短い、無いよりは全然まし

予備のラダーを作りました。

コックピットにあるロッカーに間仕切りを作りましたので、その間仕切板を緊急時はラダーとして利用出来るようにしました、ラダーは船に常設してある **1.5m** 長ほどの丈夫なチーク棒にUボルトを直ちに取付けられるように予めUボルトのサイズに合う用にドリルで穴を空けときました。

只、出来あがったラダーは少し小さめでしたが、無いよりはまし。

よく、本には長いロープの先にフェンダー等を括り付けて水の抵抗を付ける用にして、スターンの両舷より流し、ロープの長短で舵の代りにと記載されていますが、そんなに長ければ狭くて混雑しているマリーナや漁港には入港できませんし。

でも、一応BAN（陸上のJAFみたいな組織）には入会していますので、何かのトラブルになっても金銭的には少しは安心出来ますが。

「備えあれば憂いなし」と言いますし、そして完璧に整備しても、船の場合は **80%**と言いますから。



## 陸電コンセント

通常マリーナのポンツーンには陸電コンセントが付いており、そこから電気を船に引くのですが、そのコンセントの形が少し特殊で一般家庭のコンセントの形状とは異なります。

マリンショップに行きますと普通のコンセントに使用できるような変換ケーブルが売っています、何故か何処のショップでも同じ物で、同じ金額で売っています。

価格は10,300円、何でこんな物が?? 「高い」、ですから買わずに自作。

秋葉原でマリーナに設置してあるコンセントに合う物を物色してオスとメスを2,000円程で購入、そして、半端なキャプタイヤ（電線）に取付ければ終わり。

マリーナの100Vのコンセントは普通全国共通なのですが、何故か江の島（湘南港）のポンツーンに設置されている物は少し異なります、形状は一見同じなのですが200V仕様のコンセントに100Vが来ていますので、少し大きめの（240V仕様）の物になりますので、そちらも自作しました、合計2本作って4,000円也ですから一本あたり8,300円お得。



## 窓枠

SK-25には、もともとプラスチック製のグレー色の窓枠が標準で付いているのですが、私が船を購入する時点から窓枠はありませんでしたのでカッティングシートで間に合わせていました。

昨年より窓枠の作成を決めていたのですが、決めただけで実行していなかったのが実行。

何でもそうなのですが決めるのは簡単で、実行しなければ何もならない。

当初の計画では木で型を作り、その型にポリエステルとガラスクロスでFRPにして型抜きした物を付けようと思っていたのですが、木枠を作り終えた時点で、別に大量生産する訳でもないのでもこのまま付けてしまおうと計画変更。



窓枠無し



窓枠を作りました

## バウをダブルハルにしました

船首の喫水線上下部分のハル内側に幅 15 c m、長さ 90 c m程の一枚板を充てて、その上から厚手のガラスマットで覆いポリエステル樹脂を塗り、繰り返す事 4 回（4 層積層）して、バウとの間に空間を作り海上浮遊物に万が一衝突して先端に亀裂が入っても多少の損傷であれば浸水を食い止められる用にしましたが、浸水等の有無の確認や、ダメージ後の容易に修復作業を事を可能にする為に完全には塞がず、船底側の方は木栓で塞ぐように加工しておきました、イザと言うときは備え付けの木栓を入れてワン・アクションで浸水が食い止められるように。

FRPを積層するに辺り湿度の高くない、そして外気温 25 度位の日を選び行いましたが、狭いバウでの作業は暑苦しく、ポリエステルの臭いで涙がでるし息苦しく、フラフラになりながらの作業。

ポリエステル樹脂を塗る度に気泡を抜いてから外気を吸いに外に出るのですが、乾燥を見計らってバウに戻ると積層した部分にエアが入ってしまっている個所が幾つか出来てしまったのを発見しましたが、ただ単に海水の進入を塞ぐ為で、船の強度その物には関係がないので妥協、サンダーで仕上げる事も無くゲルコートも塗らず、スプレーペイントだけで済ませ良しとする。

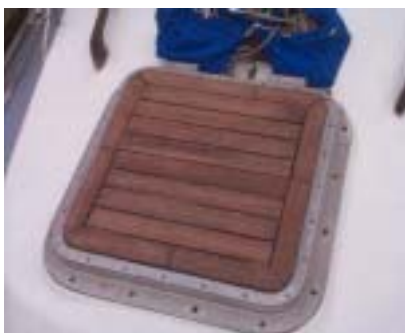
## バウハッチ

アクリルの表面に細かいヒビが入ってきたので、そろそろアクリルの交換とと思っていましたが、ハッチは昔の物で非常に頑丈な作り、そしてアクリルも厚く、防水の問題等もあり、どうやって交換しよう？ はたして厚手のアクリルを上手く切れるか？ と以前より思考錯誤しておりました。

メインセールを上げる時にはハッチの上に立つて、メインハリヤードを引いていましたので時として、アクリルの上なので滑る事があり、その対策としてノンスリップテープを貼る事も考えていましたが、ある時、そうだ、チークを張ろうと、ひらめきマリーナでの作業を草々に切り上げて、ハッチ大きさを計測、一路首都高へ、そして通い慣れた新木場の“もくもく”の計り売りコーナーにて 10mm 厚の正目のチーク材を失敗する数を含めて 20 枚、1,300 円程で購入し帰宅。

デッキ材の製作は、大分なれてきたので、翌日の日曜日には製材して完成したのですが、デッキのようにタッピングビスで留める訳もいかず、又、エポキシで接着すると、接着剤が硬すぎて人が上に何度も乗ると、チークが割れる事も考えられますので、軟質で野外の使用が可能で強力な接着剤は、直ぐに思いついたのはシーカフレックスでしたが、一本購入しても使いきれないし、それに残りは開封後ですから、直ぐに駄目になってしまうので取り止め。（もったいない、シーカフレックスは高価ですから、それに船の強度にも関係無いし）

そう言えば、先年の春に接着剤の強度を見るためにチークの端材をアクリル板に貼り、屋根に飛ばないように結び着けていたテスト用の板の存在を思いだし、屋根に取りに行く、結果しっかりとチーク材が貼りついていたので、セメダイン製の弾力を保持し続ける物に決定。



バウ・ハッチ（これで、もう滑らない）



シーツの整理の為に袋を作りました

もし、一枚や2枚剥がれても、また作って張れば良い事ですし、やっぱり自作は気が楽です、これが購入した物になると、また買わないければ、とか未だ売っている？とか、心配しなくてはならないし。

### ドジャー

コーラル生地で作られているドジャーをヒネリ金具とマジックテープで止めているのですが、マジックテープで支える部分はイマイチで強い風が後ろから吹いて来ると、素人仕事なので生地がズレたり外れたりし、その度に手で圧着しなおしていましたが改良。

先日横浜のKAZIショップにてヒネリ金具を1,550円で購入し不具合のある4箇所を補強しました、結果中々の出来ばえで、これで煩わしさが一つ消えて、うれしい。



写真では見づらいが、4箇所ヒネリ金具付けて補強

いろんな作業をこれまでして来ましたが、一度では上手く行かず2度3度と繰り返して行くうちにイロナ経験をし、ある程度ノウハウも蓄積でき、これから役立ちそう？

### GPSブラケット

ハンディーのGPSを使用していますと、コックピットに置いときますとエンジンの振動やタック時にGPSがアッチ行ったり、コッチに着たりで、しまいには踏みつけそうになりますので東急ハンズで洗濯バサミを大きくした物を購入し、チークの端材をタッピングビスで固定しブラケットを作成しました。



GPS ブラケット

## インナーフォアステー

予備として現在バウロッカーにジェノアの **No.1** と **No.2**、そしてストームジブがストックされていますが、どれも総てハンクス仕様なので、グループ仕様にする為の改造をセールメーカーにお願いしようか、それともファラーとハンクス仕様のセールが装着できる様にアダプター（正式名称は知らない）の作成をお願いしようか、そうすればファラーにも巻けますし。

只、ストームジブを上げる時は時化の時、果たして、それまで、ある程度巻いて使用していたジブを、もう一度イッパイに出してからジブを下す事が時化で強風の海上で可能か？ それもバウで、答えは、ノー 出来ない。

ですので、インナーファスステーが必要になり、常設ですと、タックやジャイブの時は邪魔な存在になり、必要な時に使用できるように、と考えました。

また、マストトップに出来るだけ近い所からインナーフォアステーを張らないと、マストの補強の為に今度はランニングバックティヤやチェックステーが必要になりますし。

そして少し続つではあります但し準備開始。

SUSの板をネットオークションで入手し加工、ハーケン製で破断強度が5mmのワイヤーの3倍とショップの人が言っていたダイヤモンドアイをデッキの裏と表側に8mmのボルト・ナットで留め、デッキを下から引っ張る事にしてデッキの捲れ上がる事を防ぐ事にしました。



新たに取付けたダイヤモンドアイ



内側にも同じアイを取付けました



アイを下に引っ張りデッキが捲り上がる事の無いようにしました



## バウ・ステップとジブトラックスライダー



岸壁にバウ着けの際乗り降りが楽出来る様にパルピットにステップを取り付けました。

大分前より気になっていたコックピットからマストに行く際に何時も踏みつけたり蹴ったりしていたジブトラックのブロックを常に立てる為にスプリングを入れました、これで狭い両舷のデッキに足が入るスペースが出来て、一年越しの作業が終わってホッとした、何事も実行しなければ意味が無い。



これで踏みつける事も無くなるかも

## シーアンカー

30ftまでヨットに使用可能な**Paratech-9**と言う物をネットオークションで購入しました、**west marine** でUS\$309.99で販売している物です。

現在、そして将来も使用する予定はないのですが、イザと言う時に、必要になった時に後悔しないためです、一応このモデルは荒天時にも使用できる物なので安心です。 数あるメーカーの中には釣り用を目的として荒天時には使用できない物もありますので。

未使用な物を15,000円で購入しましたので、米国より送料を含めて購入するより安くなって嬉しい。



あとは既に購入してある 12mm径のナイロン製ロープ 100mとスイベルに 8mのチェーンを取り付けて今度広い相模湾で実験してみます、交通量の多い東京湾ではとれも無理でしょうから。

### HF 帯アマチュア無線

アルインコ製のDX70を艇に艀装しました、出力は50Wなので、10A強の電流が送信時に流れますので、スイッチパネルには他の回路とは別に独立したターミナルを取付け太いDCケーブルも同時に敷設いたしましたので安心です。

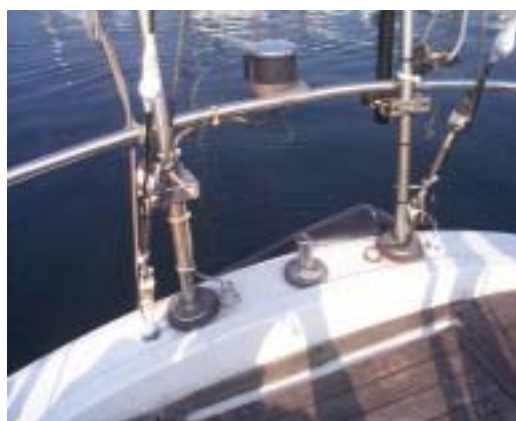
この無線工事の最大の難関はアンテナであり、思考錯誤した後にSG230（米国製）ATUが5年ぐらい自宅の物置に眠っていたのでヨットに艀装しました、逆Yの字になっているバックステーを利用したループ・アンテナと致しましたので、どうやってアース（グラウンド）を取ろうか悩んでいましたがループ型にしたのでグラウンドは設置しなくて済みました、これで 3.5MHz から 29MHz（1.9MHzは上手く乗ってくれませんでした）まで運用出来るようになり、同時にノートPCを繋げればウェザーファックスやナブテックスも受信出来るようになり嬉しい。艀装後に早速テストの為に何年かぶりにマイクに向い21MHzでロシアのカムチャッカ半島の局、インドネシアの局、フィジー諸島の局と合計3局とQSOしました。結果中々良い感じ。



DX-70（正面の黒いリグ）を取付けました、出力は50W



ATUはスターンのハッチ内側に艀装しました



アンテナはバックステーを利用したループ型

### バッテリーの増設

無線やオートパイロットの艀装によってエンジンを回していない時にでも多くの電気が必要になりましたので、今まで **38A/H** のを2個並列（計 **76A/H**）をサブとし、別の **38A/H** 1個をメインとしロータリースイッチで切替えて使用して問題は無かったのですが心配になりましたので **38A/H**



を3個並列にして **114 A/H** にし、新たにディープサイクルのバッテリーで高価なオプティマ製を購入しました。

新たに箱を作り購入したバッテリーをタッピングビスで箱の底に固定しましたので万が一ロールオーバーしてもバッテリーが飛び出る事が無いようにしました。

このオプティマは今まで使用していた、自動車用バッテリーの38A/Hの12個も購入できる値段でしたが、長期に渡り使用可能と完全密封型で破損しても液漏れが無く使用可能、そして同じ容量のバッテリーに比べてサイズが小さいと言う“うたい文句”で購入しましたが、おかげで財布が乏しくなりました。

今月はシーアンカー購入・バッテリー購入・ジブハリヤードの交換等々、金銭的には大変な月でしたので、給料日にもらえる“こずかい”が待ちどろしい。



コックピットロッカーの下に箱を作りオプティマ・バッテリーを入れました

### ソファを張り替えました

今までソファは32年もの間使用されていまして相当くたびれて一部には綻びや破損箇所がありましたのでカバーにて目隠しをしておりました。

カバーは化繊で洗濯直後は気持ちが良いので Good なのですが、日にちが経つにつれて汚れ等で常にウエットな感じが残り、船に泊まる時などは何が落ちつかない感じがありましたので、船の購入時点より作り替えか、張替えを考えていましたがレストア作業の優先順位が下の方だったので手を出さずじまいで今日に至っておりましたが、やっと実行出来るような所までたどり着きました、と言う事はレストア完成が近いと言う事になります。

何時かは張替えると決めていましたので、車のシート張替え屋、家具屋の下請けを行っているレストアの専門の業者や家具製作者者に尋ねて見ましたら結構な値段で既製品のソファが2個も買える値段より高価であった為に自分で行う事にしましたが、どうやって簡単に、そして見栄えの良い方法は？と思考錯誤、しかし素人が実行出来るような良い案が浮ばず、しかたなく妻にカバーの作成をお願いしましたが中々実行まで行かないので、再び自作の為に思考錯誤の始まりでした。

先日、東急ハンズにチークオイルを買いに行った際、画鋸の形をした椅子用の釘が売っているのが目が止まり、そうかー、ソファを張替える為にミシンで生地を縫い合わせるのでは無く、既存のソファの下側に板を充てて、生地を被せて椅子釘で止めれば素人でも簡単に出来るの事に気付き、早速に新聞広告を利用して型紙を造り最寄のD2に出向き9mm厚のベニヤ板を2枚購入して帰宅、そして型紙通りにジグソーでベニヤをカット、その後ベニヤに浸透しやすいように50%に薄めたニスで処理。

ソファに利用する生地は以前に調べあった蒲田の大型店“ゆざわや”に行けばあるのは分って

いたのですが蒲田まで買いに行くのが面倒なので地元の家具屋、生地屋に探しに行きましたが、どこも取扱いは無く、再度 東急ハンズに行き、長さ 4.3m/幅 1 m のレザーを 2 枚購入、レザーはゴムのように伸び縮みがするので椅子の張替えには丁度良いと思っていましたが、色が黒と紺の 2 色しか店頭になく、仕方なく紺を購入して作成。

完成後、簡単に出来た割には中々と良い出来ばえで、一年半悩んでいた事がまた一つ消えて嬉しくなる。



張替え前のカバー



張替えました



作業前



作業後 寝心地も Good になりました

ヨット「みらい」を購入してから 20 ヶ月の間は毎週レストア作業、時々はセーリングもしましたが、イロイロと勉強になりました。

ミシン針のサイズや糸のサイズのある事を知り、生地、FRP、木材や工具、接着剤の事やエンジンの事など、船を一つ作り上げるのは多種の知識が必要である事が実感として分かりました。

電気はソコソコの知識はありましたので大きな問題は無かったのですが、何を実行するのにも、実際に取り掛かり始めますと、今まで思っていた事とは異なり何をどうしたら良いのか？ 失敗したりで勉強の繰り返しでした。

今までDIYの店に行っても立ち止った事のない売り場で立ち止まり研究したり、書店ではインテリアの本を見て工具の使い方や工作方法や材料の選択方法、今まで足を踏み入れた事のない生地を売っている店に行ったり、と本当に良い勉強になりました、実感としては、やはりその道のプロがそれぞれ活躍していますので素人にはプロのような仕事は出来ず、ただ真似事しか出来ないと言う事が良く分かりました。

「みらい」のレストアも、あとは床板の作成を残して一応は終わりの予定です、床板用のチーク材の入手先もメドも立っていますので当初から予定していた事が終わり完成まぢかとなりました。私にとって楽しくもあり 長くもあつた 20 ヶ月です。