

夏休みを利用し、1週間ヨットでカナダ/バンクーバー近海をクルージングする生活を楽しんできました。



今回は ISPA (International Sail & Power Academy) による Coastal Navigation & Skipper という潮汐変化の激しい沿岸海域を安全に航行するために必要なスキルを学ぶためのコースに参加しました。ヨット暦12年の私ですが、いろいろ勉強になりました是非みなさんにもお勧めします。人生観も変わりますよ。

さて、今回のクルージングの主海域であるガルフ諸島はバンクーバーから近く便利な場所にあり、周囲を無数の島々に囲まれていて変化に富み、波も穏やかな世界有数のヨットクルージングの海域です。

これまで経験した日本でのクルージングでは、GPS を頼りに海図を少々つかうだけで、潮流もあまり気にすることはありませんでしたが、こちらは島が多く、灯台、岬、暗礁など海図に出てくるほとんどのマークがあり、さらに潮流も激しく、ナビゲーションを学ぶには絶好の場所でした。

今回のクルージングに先立ち、日本（横浜ベイサイドマリーナ）で事前に理論講習を4日間行いました。小型船舶免許を取得する時に多少は勉強したことはあるけれども、今回は実際に使うので、大学受験での予備校での勉強以来十数年ぶりに真剣?! に受講しました。やっぱり実践は大事ですね。

基礎を学び、チャート（海図）を用意して、潮の満ち引きなど、航海に必要な情報を調べ、きっちり航海プランを立て準備はばっちり。半分行った気になる。

## 8/9 クルージング前日

### 1230 マリーナに集合

今回は Wind Valley Sailing School 校長ボブさんのシルバーシースター号にて、岡田インストラクター（ISPA 日本公認スクール）とその生徒5名の6名です。まずは約2hじっくり今回使う船の説明を受けます。エンジン、バッテリー、航海計器、アンカーの扱い、緊急ティラー、予備パーツ、緊急信号の場所などヨットを動かす上で重要な整備から、食料、コンロ、食器などキッチン回り、マリンヘッド（トイレ）の使い方まで、1週間クルージング生活する上で必要なことすべてじっくり説明を受けます。これで何か起こってもしっかり対処できそう。

1500 少し遅めの昼食を近くの False Creek Yacht Club で取りました。

1700 今回はクルージングだけでなく国際マリン VHF の資格取得も目指すため、みんなで2hほどのレクチャーを受けます。最終日の試験に出そうなところをしっかりと聞いて、クルージング中にしっかりと勉強せねば。聞くところによるとここ2年合格者ゼロ、みなさんクルージングの楽しさから、勉強は放棄だそうです。今回のクルージングでは、VHF の講習のときのみ雨が降っていました。唯一雨が許されることで、とてもラッキーでした。

2000 元インストラクターでバンクーバー在住の BJ 夫妻も参加し、対岸のグランビル・アイランドへシルバーシースター号でパブリック桟橋（3hまで停泊可）に移動し食事。

8/10 To Montague Harbour 距離 38mile 曇り/晴れ 風 SE 5~10m/s

今日のナビゲーターは大阿久さん（小学校の先生）、スキッパーは河野さん（横浜ベイサイドマリーナスタッフ、研修で参加）

0740 本日待ちに待った初日、出航前にみんなで記念写真。期待と不安が入り混じります。



0755 Vancouver 出発 English Bay は風なし、機帆走で Strait of Georgia へ向かいます。

ヘルムは1h交代で、河野さん⇒大和田さん⇒樋口⇒田中さんの順

0940 風がでてきたので今回初セーリング開始（5~6m/s SE SOG(Speed of Ground) 4~5kt）。

Heading040~050Mで、最初の目的地 Porlier Pass にまっしぐら。

Georgia 海峡は波も無く、20 マイル先の対岸もしっかり見え絶好のセーリング日和です。



1040 風が落ちたためジブセールをファーリングして機帆走へ、2500rpm SOG 5.3~5.5kt で少し挽回を図ります。というのも Porlier Pass は潮の流れが速く、スラックタイム（潮の流れが止まる）に通過する必要があるため、のんびり時間を気にせずセーリングとはいかないのだ。計画（パッセージプラン）ではスラックタイム 1328 の30分前に着いている必要があるため、コンパスで目印の位置をはかりチャートに現在位置をFIXしながらしっかり目的地への到着予定時刻(EAT)に遅れないように目指します。



1320 Porlier Pass 近くで風が出てきたため、再びジブセールを出しセーリング。ほぼ予定通りの時間に Porlier Pass を通過、同じようにスラックタイムを狙って通過する何艇かのヨット、クルーザーも往来しています。

Trincomali Channel に入ると初日停泊予定の Montague Harbour の方から良い風が吹いています。これまで岡田さんはここでは機走の記憶しかないそうですが、SE の 7~10m/s のさわやかな風があり、クロスホールドで Channel の幅いっぱいを使いながら、タック（カムアバウト）を繰り返し Trincomali Channel を南下、約 3h しっかりセーリングできました。



ここで、アクシデント発生、ヘルム交代後キャビンの中に入った大和田さんが階段からすべり落ち右腕を打撲。とりあえず昨日場所を聞いた救急箱から湿布を出して、応急処置で安静にします。



1700 Montague Harbour の棧橋に急遽ドッキングし、Fuel 係りのお姉ーさんに、水上飛行機でバンクーバーに帰る飛行機がないか確認。ハーバーのおばさんまで現れ親身になって対応してくれましたが、結局夕方まで時間が遅くチャーターもできず、24h やっている病院のある Ganges という町が、1h ほど先にあるということで、急遽 Ganges Harbour を目指すことになる。



Montague Harbour から見る海上に沈む夕日は最高だそうです、これはまた次回のお楽しみですね。

1716 ナビ担当の大阿久さんデッキで懸命に線を引きルートを出しながら、急遽今晚の停泊地 Ganges Harbour へ向けます。

1830 Ganges Harbour へ到着、幸運にも Public の棧橋が空いていたためドッキング。

ハーバーの人に病院の場所を聞いて、大和田さん、岡田さん、樋口（一応通訳）で向かいます。徒歩 15 分ほどで到着。

2000 病院で X 線を取ってもらい、骨には異常が無いことを確認、ちょっと安心。患部を固定して鎮痛剤 (Pain Killer) をもらう。ちなみに、治療費は 2 つにわけて支払う必要があるようです (病院へ \$500、お医者さんへ \$120)。海外には仕事などでよく行きますが、病院には縁が無くこういったことも初体験。万が一のときに、海外旅行保険にはいるのは大事ですね。さらに、お医者さんから現在 / 過去の病気の有無など詳しくヒアリングされます。胆嚢という単語がわかりませんでした。専門用語は出てこないの、辞書必要ですね。カルテ、X 線写真の CD、数日分の鎮痛剤、処方箋をもらい、最後に、大和田さんをバンクーバーに帰す明日朝の水上飛行機がないか受付けに相談。残念ながら時間が時間だけに予約はとれず、確実な Victoria まで翌朝一緒にいってもらうことに決定。

2100 治療してくれたお医者さんに、ハーバーまで送ってもらいました。とても親切。感謝、感謝。

2145 みんなで Ganges Harbour への移動中に仕込んでおいた五目塩焼きそばを料理し食べました。

2330 岡田さんが Bob さんへ電話し、Victoria からの水上飛行機の手配ができたことを伝える。病院で待っている時間が一番長く感じましたが、期待と不安の入り混じる長い一日の終了です。時差ぼけが起きることなくぐっすり就寝。ちなみに、マリン VHF の勉強する時間が一つもありませんでした。大丈夫か！

エンジン：1 h 45 m + 2 h 40 m + 1 h 15 m = 5 h 25 m

セーリング：1 h + 3 h = 4 h

初日からいろんなことがあり、このクルージングこの先どうなるんだろうと思いながらの一日でしたが、Georgia 海峡を渡り、スラックタイムに合わせて Porlie Pass を通過し、風にも恵まれ Trincomali Channel をたっぴりセーリングで充実したクルージング生活の始まりです。

8/11 To Victoria 距離 38.7 mile 快晴 風なし

今日のナビゲーターは田中さん (横浜ベイサイドマリーナスタッフ、研修で参加)、スキッパーは私。

今日は屋前から上潮 (逆潮) のため、できるだけ内側の岸ベタのコースを取るのでは変針が多く、しっかりナビゲーション頼みます。

0600 今日は潮が上潮（逆潮）になる前にできるだけ早く Victoria へ出航。風が無くまるで湖、鏡のような海  
ポート側から上がる朝日を眺めながら、下げ潮のため SOG Max7.7 k t で順調に 110M で進む。



早朝出発なので、移動しながら昨晚にぎったおにぎりを頬張り、味噌汁をすすりながらの朝食です。



0700 Yeo Pt で 122M へ変針。Captain Passage を通過する BC フェリーの大型船が、長音一発。  
これは注意喚起の合図です。船舶免許受験のときに勉強したことはあるけれども、実践の方が記憶に残ります。

0749 Portland Island と Moresby Island の間で 158M へ変針。Satellite Channel を通過中、スターン後  
方 50m にイルカ一頭発見、一瞬でしたが見れてラッキーでした（写真は撮れず）。興味心身で近づいて  
くるようです。海鳥が流木に止まり、しばし休憩のようです



0802 小さな島 Imrie Island 沖で 182M へ変針、James Island を目指します。SOG Max7.7kt で順調に機  
走中。しかし、このあたりはケルプという海草が多く浮かんでおり、スクリュウに絡まないように  
Watching。場合によってはアクセルをニュートラルにし、惰性で通過します。ケルプの注意マークは  
チャートに記載されており、ほとんどその通りでした。よく調べたよねと感心。それでも夜間の航行は

難しい海域でしょうが、チャートの重要性をあらためて感じます。

0818 Sidney Island 沖を通過、反対の Sidney の町は、Victoria の空の玄関で飛行機が離着陸しています。Vancouver を離れて 1 日しか経っていませんが、久しぶりの都会？と感じる。



0849 James Island 沖を通過、135M へ変針、SOG 6kt に落ち潮が止まった模様。

Cordova Bay 沖の QR を目指します。今日は多数の島々を見ながら、数多く変針しながらのためみる景色が変わってきましたが、すこし落ち着きました。更に、ポカポカ陽気に誘われ、ここで私はデッキの上でしばしお昼寝。波に叩かれることも無く、ヨットの上での 40~50 分ほどのお昼寝は至福のときでした。ヨットでの昼寝は、ベッドでの 2h 分に相当すると思うのは私だけ？！

0945 Cordova Bay の QR を通過、Johnstone Rf の GB を狙い 130M へ変針。海は完全に凪で、SOG 5.7kt で予定（パッセージプラン）より早く Victoria へ向かっています。

1028 潮の影響を徹底的に避けるため、最も内側の Baynes Channel へ 190M に変針。それでも潮にぶつかる。Max は 6kt の潮流があるとチャートに書いてあります。艇速は一気に SOG 3.4kt までダウン。海面をみていて明らかに潮目というのがわかりました。相模湾の潮流とは全然違います。写真で表現できないのがもどかしい。写真の右側にはアザラシの顔が偶然映っています。今日は海が穏やかなので片腕の大和田さんでもヘルム可能。最終日を堪能されていました。



1120 Enterprise Channel へケルブの多い S カーディナルブイを慎重に回航。ここで、Victoria からの Whale Watching のボートに多数すれ違います。みんなオルカを見に行くようです。

1203 Victoria 湾出口にある灯台（Bortchie Le）で 285M へ変針、いよいよ Victoria 湾の入り口が見えてきます。

1230 水上飛行機の航路をポートに見ながら、Inner Harbour に到着。時間が早かったため、ホテル正面の絶好の位置（ポンツーン D）にワンラインドッキング。けが人の大和田さんもヘルムできる 6h30m の順調な機走でした。この時点でまだお昼過ぎ。一日得した気分でした。

1300 Victoria に着くまでに、大阿久さん、河野さんによる合作の 2 種類の Pasta をランチにビールで乾杯！！



1500 Victoria の町を散策しながら、Chinatown で買出し、船の冷蔵庫は大きくないので食料補給は重要です。帰りにアイスクリーム屋さんによりクールダウン。クルージング中はオイルスキンを羽織りますが、町では半袖です。

5分/\$1のコインシャワー、コインランドリーで洗濯。アメリカからきた57Ftのヨットの叔父さんとしばし談笑。定年して、奥さんといろいろ旅をしているそうです。うらやましい。我々の7日間の行程を聞いて、Busyと言っておりました。



1750 水上飛行機で Vancouver に戻る大和田さんをすぐ近くの乗り場までお見送り。ヨットで2日かけて着きましたが、約35分のフライトだそうです。今回の苦い思い出を教訓に、またリベンジしてください。



2100 バーベキューをたっぷり食べた後、ライトアップされた州議事堂、イルミネーションの色が変わるフェアモント・エンプレスホテル等 Victoria のきれいな町を写真に撮りながら散歩、水面に映る姿はとてもきれいですが、残念ながらこの美しさは写真ではなかなか表現できません。



エンジン：6h30m

セーリング：0h

今日は昨日とは一転穏やかな快晴のなかの機走でしたが、お昼過ぎには Victoria に到着し、花で綺麗な Victoria の町並みの散策を楽しみ、長いお得な一日でした。

8/12 To Portland Island 距離 33.7mile 晴れ/くもり 風 SE

今日のナビゲーターは大阿久さん今回2回目なのでナビはばっちりです。スキッパーは田中さん。

0600 起床。Victoria の湾を散策。奥のヨットハーバーを目指します。7 時ころ朝一番の水上飛行機のテイクオフを見ながら。プロペラが轟音をたてながら、大変短い滑走で離陸していきました。



0909 まだ出航する気配のない2艇のクルーザーの間をすり抜け出航。オルカが見れるかもしれない San Juan Island 沖が今日の一番のハイライトになる予定です。



Victoria 湾を出ると対岸の Port Angeles(アメリカ)から大型艇が Juan de Fuca Strait を渡ってきます。さらに先には 4000m 級の雪が積もっている山々が見えます。



1000 今日は逆潮を気にすることなく、Staines Pt 灯台を通過、霧囲気のある灯台の小屋でした。上げ潮が大変強く、2000rpm で SOG 8.1kt を記録（今回の最速）。しかし、灯台を通過すると反流をくらったのか 5.6kt ヘダウン。2500rpm に上げ 6.3kt で San Juan Island の灯台へ向けます。



1015 イルカ2頭発見。

1020 アザラシがスタボ側を通過。オルカポイントを前にテンションが1.5倍↑に！

Discovery Island 沖を 060M へ変針。このあたりは潮流が激しく 2200rpm SOG 7.1kt で Haro Strait を順調に機帆走。

1106 風 SE4m/s が出来たので、ジブセールを出し SOG 4.4 kt ランニング。

風 SSE 4~6.5m/s で潮にも乗って SOG Max7.5kt のビームリーチで、San Juan Island がぐんぐん近づいてきます。今日も天気がよく、遠く先にはアメリカカナダの国境の雪がかぶっている山まで見えます。残念ながら Whale Watching のポートはるか南へ行き、オルカは見る事ができませんでしたが、セーリングができたので良しとする。オルカは次回リベンジです。



1220 San Juan Island の岸沿いにまわる風で風向が変わったので、ジャイビングし Sidney Island 沖を目指します。



1308 Sidney Island 沖 295M 風 SSE 2.5m/s 微風ですが潮流に乗って SOG 4.5kt 順調にビームリーチで帆走中。

1312 風がランニングに変わる。島の形で風が変わるようです。

1330 Mandarte Island 沖で岡田さんがクジラ発見。岡田さんは、灯台、ブイ、クジラ、海にあるものならなんでも見つけるのがとても早いです。少し遠かったけどしっかり潮を吹いていました。さらにイルカ数等発見。シーワールドのようにシンクロして泳がないので、正真正銘天然もののイルカくんです。オルカは見られなかったけれど、クジラの潮吹きは見れたので（写真無し）良しとしましょう！



1358 Gooch Island 手前で、風がなくなり SOG 2kt になったので、ジブセールを巻いて機走へ。

1405 再び風がでたので、エンジンを切りメインセールのみでセーリング開始。急ぐ旅でなので、セーリングすることに、とことんこだわります。

1420 Domville Island と Brethour Island の間を真ラン 2kt で通過。ラットを握る田中さんの手が緊張しているように見えます。でも、ゆっくりと島の間を抜けるのは、回りの景色もじっくり見られたのでこれもなかなか良いものです。Domville Island と Brethour Island の間は、かなり狭く感じましたが、5日目のハイライトの Dodd Narrows はさらに狭いということにびっくり (@ @)



1428 無事に抜け Sheep Island 沖でジャイピング。本日停泊予定の Portland Island へ向けます。少し雨がポツリとききましたが、それほど降る気配はありません。今回のクルージング中で唯一の雨でした。

1433 機走へ切り替え、予報は南の風ということで、北側の Royal Cove を目指します。

1530 Royal Cove で Depth 計を見ながら、アンカリングポイントを探します。本日の最低 Depth は 15.4ft なので、安全をみて 18ft のところにします。

アンカリングの要領はまず、スターンのもやいを取るため、河野さん、樋口がテンダーに乗り込みもやいロープの準備。ヨットはぐるぐる回りながら、岸に近いポイントでもやいロープの準備ができたテンダーを分離。テンダーが岸にあるリングにもやいロープを通し、もやいロープを手渡せる準備ができるまでヨットはぐるぐる周回する。準備ができたならアンカーを下ろし止めたい位置まで下がって、もやいロープを受け取ります。アスターンを欠けてアンカーがしっかり効いているかチェックします。ちなみに、アンカーチェーンは深さの3倍が目安なので、アンカーを落とす場所は数艇身手前です。



1600 無事アンカリング完了。例年は1時間ぐらいかかるそうですが、今日は30分でできたので優秀、優秀！このあと夫婦のケッチがやって着ましたが、アンカリングの要領は同じでした。ただ違うのはこちらの船は奥さんが仕切っていました。途中失敗した旦那に思いっきり怒鳴り声が静かな Royal Cove に響いていました。おー怖！スターンのロープを準備しているときに、途中ケルブにテンダーのスクリューが絡んでエンストしていたので、イラッとしていたのかなとみんなで予想。でも、夫婦でお互いが役割分担できているのが、慣れていてすごいと思いました。



今日は田中さん、樋口で圧力鍋を使ってチキンカレーを仕込みます。その間河野さん、大阿久さんはつりに挑戦。それぞれコチを2匹ずつ釣りましたが、小さかったので、大きくなったらいただきますということで、キャッチアンドリリース。そのかわり機走中にいつも悩まされるケルブをゲット。

1810 今日は充分時間があるので、テンダーで Portland Island に上陸、島を縦断するトレイルを歩き反対側 1.8Km 先の Princess Bay を目指します。片道 30 分ぐらいのいい散歩でした。島の大きさから、初島を思い出しながら、トレッキング。



2000 ヨットに戻り、カレーを入れてチキンカレー完成。さらにコンソメ、鶏がらだして卵スープを作り

ます。先ほど取ったケルブを岡田さんがきゅうりとともに酢の物にしてくれました。海の上では泣かされるケルブですが、今晚はおいしくいただきました。



エンジン：1h57m+1h=2h57m

セーリング：2h52m+30m=3h22m

残念ながらオルカは見ることはできませんでしたが、イルカ、クジラは見られました。また、Haro Strait をセーリングでき、アンカリングも短時間で完了。夕方散歩もできゆっくりとした1日をすごすことができました。

8/13 To Telegraph Harbour 距離 25.9mile 快晴 風NW弱

今日のナビゲーターは河野さん。スキッパーは大阿久さん。

0600 自然に目がさめる。日の出を絶好の位置からみるために、田中さんとテングーで出航。



0800 アンカーを上げ Royal Cove を出港。230M Sattelite Channel を目指します。風が1.8~2.2m/s と微風のため、機走で SOG 5.1~5.4kt で行きます。

0904 Party Rk 手前で 282M へ変針、風 NW 7.1m/s と出てきましたが真登りのため機走で行きます。

0953 Barial 灯台を通過。アザラシが多数昼寝しています。上潮の影響で SOG 6.5kt。



1000 本日一番狭い Narrows を通過、このあたりは両サイドに Private 別荘があります。岬や景色の良いポイントでは必ずといって良いくらいプライベート別荘が建っています。中には専用栈橋やムアリングブイもあります。是非住んでみたい。Sattelite Channel は Gulf Island クルージングでは欠かせない航路のようで多数のヨット、ボートとすれ違います。

1015 5.5~8.9m/s の良い風が Stuart Channel から吹いているので、セーリング開始。このときのヘルムは私。私のヘルムのときは風に恵まれていることから、“風男”とみんなにうらやましがられる。海峡の幅を一杯に使ってタックを繰り返しながら SOG 5~6kt でセーリング。



1100 送電線の下を通過した頃風が 5m/s、SOG 4kt まで落ちたため機帆走へ切り替え。結局この日セーリングできたのはこの 45 分間だけで、わたしだけヘルムを楽しみ、みんなごめんね。



1215 Bare Pt 通過、立ち寄り地の Chemainus が見えてきます。Chemainus にはハーバーがありますが、今日は予約で一杯ということでドッキングする場所が無く、0.5mile 先のムアリングブイに向かいます。予約は必ず優先されるようです。



1238 ムアリングブイにシートを通し、ムアリング完了。テンダーで上陸準備



1315 Chemainus マリーナにテンダーで上陸。5 人一気に移動。沈まないかと心配でしたが、そんな心配を他所に、このテンダーは凄い浮力で全く問題ありません。

Chemainus はたったひとつの産業であった製材所の閉鎖を機に、壁画で町おこしに成功した町で年間40万人の観光客が訪れる人気地だそうです。壁画めぐり、途中メープルナッツのアイスクリームを食べ、ヨットの壁画もしっかり見納め1hほど散策します。最後に食料買出し補給。多いと思うぐらいたくさん買い込みます。でもそれぐらいが丁度なんです。



1453 シルバーシースター号に戻り、本日の停泊地 Telegraph Harbour へ向け出港。

1538 Telegraph Harbour へ入港。すぐに給油します。さすが YBM スタッフ河野お兄さんの給油は手馴れたものです。38.6L、\$65 也。岡田さん予想ぴったりの2L/hの消費量でした。クルージングにおいては、タンク容量と使用時間で消費を考える給油地を選ぶことはとても重要です。



1545 岡田さんの門下生榎本さん（ナナイモのチャーターヨット：TECTONIC号）の前にドッキング。こういうところで生徒に会うと話は尽きないようです。



1615 テンダーで Thetis Island と Kuoer Island の間の The Cut を通り、反対側の Clam Bay に行きます。今は満潮ですが、この The Cut 潮が引くと3mほどの幅しかなく GR ブイの間しか通れません。



2000 デッキで生姜焼き、サーモン&ハムのマリネを食し、月明かりの中、食後のコーヒーを飲みながら静かな夜の団欒タイムです。

Telegraph Harbour はコインシャワーがあるので2日振りのシャワーです。カナダは湿気もなく、あまり汗もかかないので、2日に一度でも問題ありません。しかしこのシャワーは Victoria と違い\$1 約3分ちょっと短めです。頭を洗ったらおしまい。コインは多めにスタンバイした方がよさそうです。

エンジン：2h 15m+1 h 38m+45m=4 h 38m

セーリング：45m

今日はあまり風がありませんでしたが、壁画の町 Chemainus に寄り、これまでとはまた違う雰囲気の良い Telegraph Harbour へ、ちょっとした The Cut のテンドーでの冒険など、これまでの3日間と違った経験ができました。

8/14 To Nanaimo 距離 18.5mile 快晴 風 NW8m/s

今日のナビゲーターは私。スキッパーは河野さん。

0600 自然に目がさめる。牧場を通り、奥にある Telegraph Harbour Marina を散歩し目指します。湾内は全く風が無くとても静か。ここも水面に映る風景がきれいです。



0730 ヨットに戻り、デッキでモーニングコーヒー、のんびりします。かわうそが桟橋に現れました。

0900 Pub で朝食をとる予定が、1000 オープンということで、船内でパン、スクランブルエッグを食べます。

1002 Telegraph Harbour 出港

1028 メインセールアップ。風 NW8m/s ながら、真登りのため機帆走。



1036 少し風向きが変わったのでジブセールを出す。直線 306M に対して、298M までセーリングで向かえます。まずまずです。

1102 タック、Fraser Pt、Pilkey Pt の延長線上で FIX を取る。帆走にもかかわらず、ほぼ予定通りのコース。Stuart Channel には良い NW の風が入っており、ダウンウインドで南下する多数のヨットを見ました。



1117 270~030M ほぼ 120° の角度でタックを繰り返し、Stuart Channel を北上します。風が徐々に西に振れ、ポートタックで 340M まで上れセーリングで Ruxton Passage を目指す。風男のナビの奇跡か?!



1213 Ruxton Passage 手前でジブセールをファーリングし機帆走。

1243 Dodd Narrows のスラックタイムまで時間があるので、Pirate Cove へアンカリング、しばし休憩。Pirate Cove 入り口はとても狭く、入るにはちょっとテクニックが入ります。小屋の前に↑があり、そこより内側で入ろうとすると NG (X 印あり)、↑が正面に見えてから R ビーコンへ向ける。この際 RB を右に見てギリギリに寄せて入港。



ケーキ、紅茶、特性タコスラップで軽く昼食。天気はピーカンで海水浴気分なのですが、足をつけると冷たい！！水温16℃では泳ぐのはちょっと無理ですね。



タコスラップ好評でした。パイレーツコーブ→海賊→カリブのイメージ→タコス、、、他のメニュー用にスーパーで買ったトマト、レタス、チーズ、船にある余りもののベーコン、えび、玉葱に、昨日スーパーで思いついたトルティーヤ、サルサソース！！

1400 まだ時間があるのでテンダーで Pirate Cove へ上陸。入るときに泣かされた岬まで行きましたが、見る見るうちに潮が満ちてきます。



1440 アンカーを上げて Dodd Narrows へ向け出港。2500rpm SOG 5.9kt

1455 Ruxton Passage 再通過。Stuart Channel は 8m/s の良い風が吹いていましたが、真登りだったためパセージプランではスラックタイム 1617 の 15 分前に Dodd Narrows 入り口到着予定のため、機走で一直線に Dodd Narrows へ向かいます。スラックタイムでの通過を狙い多数の船が同様に向かっています。



1550 Dodd Narrows 通過。充分狭く感じましたが、満潮のスラックタイムのため、いつもより幅が広いそうです。2500rpm SOG 5.6kt が通過後、5kt へ逆潮の影響。  
スラックタイム 1617 より 30 分ほど早い通過でしたが、S 側で待っている船は無く、N 側はヨットが多数いました。それでもいつもより船の数は少ないとのこと。



1608 風 NW5~10m/s の良い風が吹いていたので、岡田さんのセーリングしようかの号令のもと、セーリング SOG 5kt。今日はセーリング日和です。  
1638 Jack Pt 通過、Nanaimo へ向け、ビームリーチで NW8.8m/s、SOG Max6.5kt



1650 エンジンで Newcastle Island へ向かう。夕方のラッシュなのか結構な数の水上飛行機が真横をテイクオフしていきます。



1720 Mark Bay には、多数のヨットがアンカリングしています。みな同じ方向を向いており、流されている船は1隻もありません。カナダの人はみんなアンカリングがとても上手です。

明日朝までの最低デプスの 16.9ft を頭に入れ、アンカリングに最適なポイントを探して、36.3ft のところにアンカリング完了。今日のアンカー担当田中さん、手で丁寧にロープの長さを測りながら、最適な量を出します。



1900 Newcastle Island にテンドーで上陸。丘にはベンチがあり、ヨットを眺めながらのランチなどよさそうなところ。キャンプ場あり売店、トイレにコインシャワーも有りました。



2000 ヨットに戻り、ゆっくり日が沈むのを眺めながらしばし休息。鴨が多数寄ってきましたが、何もくれないのを察して、別のクルーザーに一齐におねだりに行きました。



2100 きれいな夕焼けを楽しんだ後、月明かりに照らされながら夕食。ジャーマンポテト with チーズ、トマトときゅうりのサラダ、オムライスをデッキでおいしくいただきました。この頃になるとアンカリングしている船は一齐に南を向いています。微風ですが風向きが  $180^\circ$  変わりました。

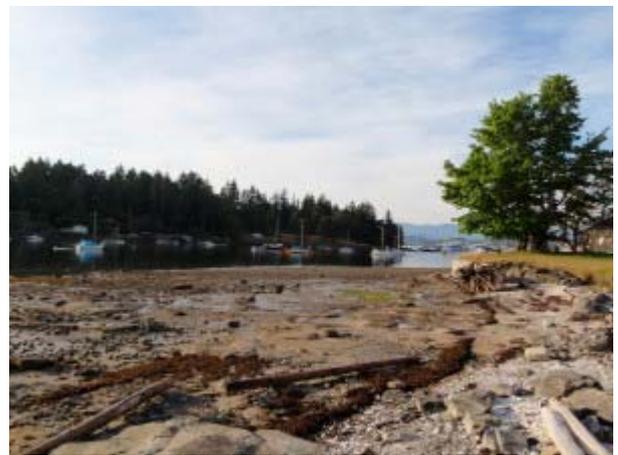


エンジン： $26m+30m+1h28m+30m=2h54m$   
セーリング： $1h37m+42m=2h19m$

今日は、今回一番のポイント Dodd Narrows を無事通過、途中寄った Pirates Cove には是非一度一泊したい絶好の場所でした。Newcastle Island Mark Bay は多数のヨットがアンカリングしていますが、それが一隻も流されていないのには、感動しました。

8/15 To Gambie Island 距離 29.5mile 晴れ/くもり 風 NW8~12m/s  
今日のナビゲーターは河野さん。スキッパーは樋口。

0600 今日も自然に目覚めます。朝焼けを見ながらぼーっと過ごす。歯磨きする河野さん、犬を乗せてテンドーを漕ぐおじいさんも絵になります。



0902 出航準備、アンカーを上げる。

0907 アンカー取り込み完了。今日は Newcastle Island の東側 Island Passage を通るのでそちらに向けます。数多くのヨットハーバーがあり、多数のヨットが停泊しています。1000 隻はあると思います。さらに、クルーザー用の屋根付きのドックもありびっくり。





0950 ジブセールを出し、E カーシナルブイ付近からセーリング開始、このあたりは海底も浅く、波もたっており、ヘルムのしがいがあります。はじめはNW8~12m/sの絶好の風のなか、SOG Max7.7ktを記録し、常に7kt以上でStrait of Georgiaを渡ります。

予定では3hでStrait of Georgiaを渡ってしまうため、みんながStrait of Georgiaのヘルムを体験できるようにするため、30分交代で樋口→大阿久→河野→田中でヘルムをとることにします。ナイス判断！！



Strait of Georgia 中盤は、NW6~8m/sと安定しており、波、風ともに良しで、5.5~7.7ktでアビームからクォーターリーでセーリング。順調にヘルム一回りの後は20分交代で樋口→大阿久→河野が担当。途中岡田さんが紅茶を入れてくれ、チョコチップクッキーを食べながら、のんびりしたセーリングです。岡田さんによると、今回のチームは全然間食しなかったそうです、その時その時によって、間食大好き、お酒大好きとかいろいろ個性が出るようです。

1245 風が落ちSOG 3ktをきったので、ジブをファーリングし機走へ。

1255 スターン後方をぼーっと眺めていると、Strait of Georgiaを北上するクジラ発見。オルカは残念ながら

見ることはできませんでしたが、今回 2 回もクジラを見ることができました。

1305 Steep Bluff と Keats Island の間を通過。Shoal Channel へ向かいます。



1355 How Sound でメインを降ろして、エンジンも Off にし、漂いながらランチ（ざるそば）。NW4~5m/s をドジャーに受けながら SOG 1.3~1.7kt で漂いヘルム（これをドジャーリングと命名）。

1425 本日の停泊地、Gambie Island の Center Bay へ向けエンジン始動。

1510 アンカリングポイント探し、Mackenzie Cove へ。このあたりはプライベート別荘が多数あり、少し離して The Islet 近くにアンカーを打つことを決めます。

1533 リングはないので、スターンラインを木に通して、深さ 44ft、45m のアンカーロープを流して、アンカリング完了。今日はみんなやることを理解しており、全く動きは無駄も無く、岡田さんの厳しい指導も出ることも無くわずか 15 分でアンカリング完了。満足、満足！！



1545 たっぶり時間があるので、各自フリータイム。 樋口は心地よい風の下パウで昼寝。岡田さんは今晚のデザート焼きんごの準備、田中さんはシュノーケリング&明日の計画、河野さん、大阿久さんは今晚のおかず釣りに挑戦。昼寝から起きてきたら河野さんがGetしたアイナメが見事に3枚におろされていました。夕方が満潮なので、岸のギリギリまで海面が来ておりまるで湖の眺めです。



2000 クルージング最後の晩餐は、残り物でいつもより豪華な食卓、さらにデザートとして岡田さん特性の焼りんご登場。参加者はみんな岡田さんと言えば焼りんごというのが良くわかりました。



2200 一人でマリンVHFのテキスト読んで勉強していると、あっちの世界に落ちそうになるので、みんなで問題を出し合いながら勉強。結局この日以外ほとんど勉強しませんでした。2年間合格者が出ないのも理解できます。

エンジン：48m+1h10m+1h08m=3h06m

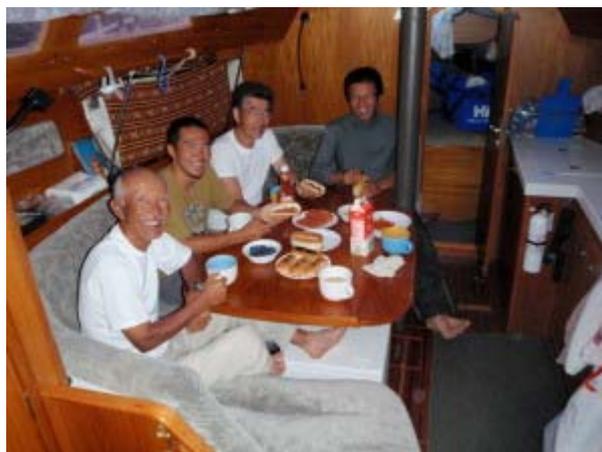
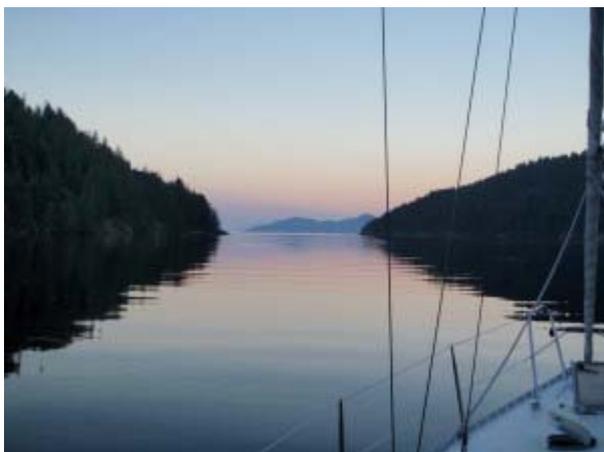
セーリング：2h55m+(ドジャーリング30m)=3h25m

今日は、この海域特有のNW風の中、Strait of Georgia をセーリングで渡りました。アンカリングもみんな手馴れたもので、無駄なく短時間で完了。明日が最終日ですが、それぞれ自然に役割分担ができており凄いいチーム。まだまだこのクルージングを続けたい気分です。

8/16 To Vancouver 距離 17.1mile 快晴 風NW8~12m/s

今日のナビゲーターは大阿久さん。スキッパーは田中さん。

0600 今日も自然に目覚める。AM中に Vancouver に到着させるため、ホットドックで軽めの朝食。



0700 出航準備、今日は私がアンカー回収役。45mも出ているので引き上げるのが大変辛かったです。

0708 アンカー回収完了、風無し。機走で Hope Pt へ向かう。

0734 Hope Pt 通過。Hood Pt へ変針。明らかな目印のときは、コンパス角度よりも岬とか灯台とかを指示する方がヘルムにとっても判りやすいです。朝日と朝靄がとても幻想的でした。



0805 このセーリングスクールの名前の由来の Wind Valley (右写真) をポートに見ながら Hood Pt 通過。



0808 NW 4m/s の風がでてきたのでセーリングスタート SOG 5kt ビームリーチ。最終日は機走で戻るだけとあきらめていましたが、最終日もセーリングできとてついています。

0815 真ランで観音開き、SOG 3.5kt ぐらいでゆったりセーリング。これでスピン以外のセーリングはすべてこなしました。この7日間で1年間分セーリング楽しんだ感じです。



Wind Valley は名前の由来通り、セーリングにいい風が吹くところだそうです。Vancouver から日帰りであるのもよし、1泊2日であるのもよし。こういうところにヨットを置きたいものです。

0855 風が落ち SOG 4kt を切ったので機走へで、Vancouver のセーリングで欠かせない目印の Pt Atkins を目指します。

0920 Pt Atkins 通過、Vancouver の町が見えてきました。いよいよクルージング最後です。



1033 橋の下にある ESSO で給油。レンタカーと同じで満タン返しです。24.4L \$38 也。



- 1050 ホームポートに無事ドッキング完了。約 200 マイル、7 日間の夢のようなクルージング生活終了。
- 1100 荷物を出して、中と外チームに分かれて大掃除完了。
- 1200 軽い食事を取りながら、マリン VHF 試験のお勉強。
- 1230 楽しいクルージング生活中は、誘惑することばかりであんまり勉強できませんでしたが、恐怖のマリン VHF テスト開始。
- 1400 筆記試験の後、3問の口頭試験のあと、無事合格。ほっと一息。
- 1500 ホテルへチェックインし、時間を気にすることのないシャワーを浴びた後、往復\$5 の渡し舟でグランビル・アイランドへ、チャート、ガイドブックなど買い物。Public Market は、美味しそうな食材が一杯有り。食材を見ているとヨットで作る食事のイメージが無尽蔵に湧いてきます。今度は、ここで買出しをしてクルージングに出発するぞと誓いをたてる。ちなみに、今回のクルージング中の食費は一人\$60 (7日間) と超格安でした。



2000 ポブさんも入ってみんなでレストランで夕食。夕食後の English Bay から見る夕焼けはとてもきれいでした。

翌朝 1000 ホテルで記念撮影。みんな帰りたくなさそうですが、顔は生き生きしています。もう一週間いる岡田さんと別れ、ポブさんに空港まで送ってもらいました。ありがとうございます。



エンジン：1h+1h55m=2h55m      クルージング総計29h25m  
セーリング：47m                      クルージング総計15h38m

最終日もセーリングすることができ、最後にきれいな夕日も見られ夢のような7日間のクルージング生活が終わりました。天気、風にも恵まれクルージング中1/3強の時間セーリング（ほとんどセーリングしていたイメージでした）ができ、最高のクルージングでした。しかし、Montague Harbourの夕日、オルカなど次回のお楽しみも残ったので、またいつの日か来るぞと心に強く誓い帰国です。いつの日か日本でサラリーマン生活をやめココで生活したいと思います。