作成日 2026-09-01 ／ 対象 2026-09-19 → 09-26

SNIPE WORLD CHAMPIONSHIP 2026 MAHÓN・MENORCA

気象・戦術インテリジェンスレポート 第3版 — 風・波・海流・水深 全実測統合版

VENUE	RACING	RACE AREAS
Club Marítimo de Mahón	2026年9月19–26日	ALFA（南）／BRAVO（北）— SI確定座標
WIND DATA	**TIDE / CURRENT**	
LEMH＋Boya de Mahón実測＋SIMAR＋GEBCO（2016–2025）	潮汐ゼロ・背景流 平均0.3kt（実測・§7）	

第3版の位置づけ：第2版（LEMH風実測）に加え、**Boya de Mahón実測ブイ（波・風・水温）、SIMAR 2137117波浪ハインドキャスト（波・風・海流）、GEBCO水深グリッド、LEMH気温・天気コード**を統合し、波況・海流・水深・雷雨頻度・海風の気温則まで実測（◎）化した。SIMARモデルとブイ実測の波高はレジーム別平均で誤差1%以内で一致しており、波統計の信頼性は高い。信頼度表記は初版同様：◎ 実測・公表値 ○ 気候学的推定 △ 物理推論（要現地検証）。

kanie report
ケイニーリポート
kanie.report.com@gmail.com

第3版で新たに実測化・修正された4点：

①**「無潮流」は修正。**潮汐は依然ゼロだが、実測の背景流（海流）が**平均0.3kt・上位10%で0.5kt・最大1kt**存在する（§7）。軽風日のレイライン・スタートでは無視できない。

②**「海面は空港より＋1〜3kt」の仮定は棄却。**ブイ実測1,608時間との突き合わせで**海上風≒空港値**（高度換算後ほぼ同等・相関0.84）。§5の風速帯は補正なしでそのまま読む。

③**海風のロック方位は沖では約120–125°（ESE）。**空港の140°より15–20°E寄り（SIMAR 122°・ブイ実測124°が独立に一致）。午後の上りの軸はESEで考える。

④**クロスシーは「警報」から「常態」へ。**風浪とうねりの方向差60°以上が日中に混在する日が**50%**、日中の大半がクロスシーの日が**36%**。Tramuntana翌日は**90%**の確率でNうねり（0.3m以上）が残る（§7）。

— 第2版で確定済みの3点（継続有効）：

①海面配置の南北が初版想定と逆。確定座標ではALFAが**南側**（La Mola岬の南南東 約0.7〜1nm）、BRAVOが**北側**（岬の北 約1.1nm）。§8のサイドバイアスは全面再構成した。

②SW–W系（オフショア）がレース期間の最頻レジーム（約29%）。初版は15%程度と過小評価していた。ガストレーン戦とコンパス精度の比重が想定より大きい。

③海風の回転は「午前中に完了」する。空港実測では海風はE寄り（約090°）から立ち上がり、9〜13時に時計回りに約50°回って**14時以降は約140°（SE）でロック**する。初版の「午後を通じたS→SSWへの持続的右ヴィア」は空港データでは支持されない。午後スタートのレースでは「回転継続」でなく「安定＋オシレーション」を基本仮説とすること。

01 ALFA / BRAVO 海面配置図（SI確定座標）

RACE COURSE AREAS — FINAL COORDINATES

帆走指示書の確定座標 ◎：**ALFA 39°51.838′N, 004°20.009′E ／ BRAVO 39°53.539′N, 004°19.621′E**。両海面はメノルカ最東端**Punta de s'Esperó（La Mola半島先端・崖高約50–90m）を挟んで南北に配置**され、中心間距離は約1.7nm（BRAVOはALFAのほぼ真北・約350°）。ALFAは岬の南南東 約0.7〜1nm・南東岸から約0.8〜1nm沖、BRAVOは岬の北 約1.1nm・西側海岸線（Cala Mesquida方面）から約1.2〜1.5nm沖に位置する（岸距離は海図読取りの概算 ○）。

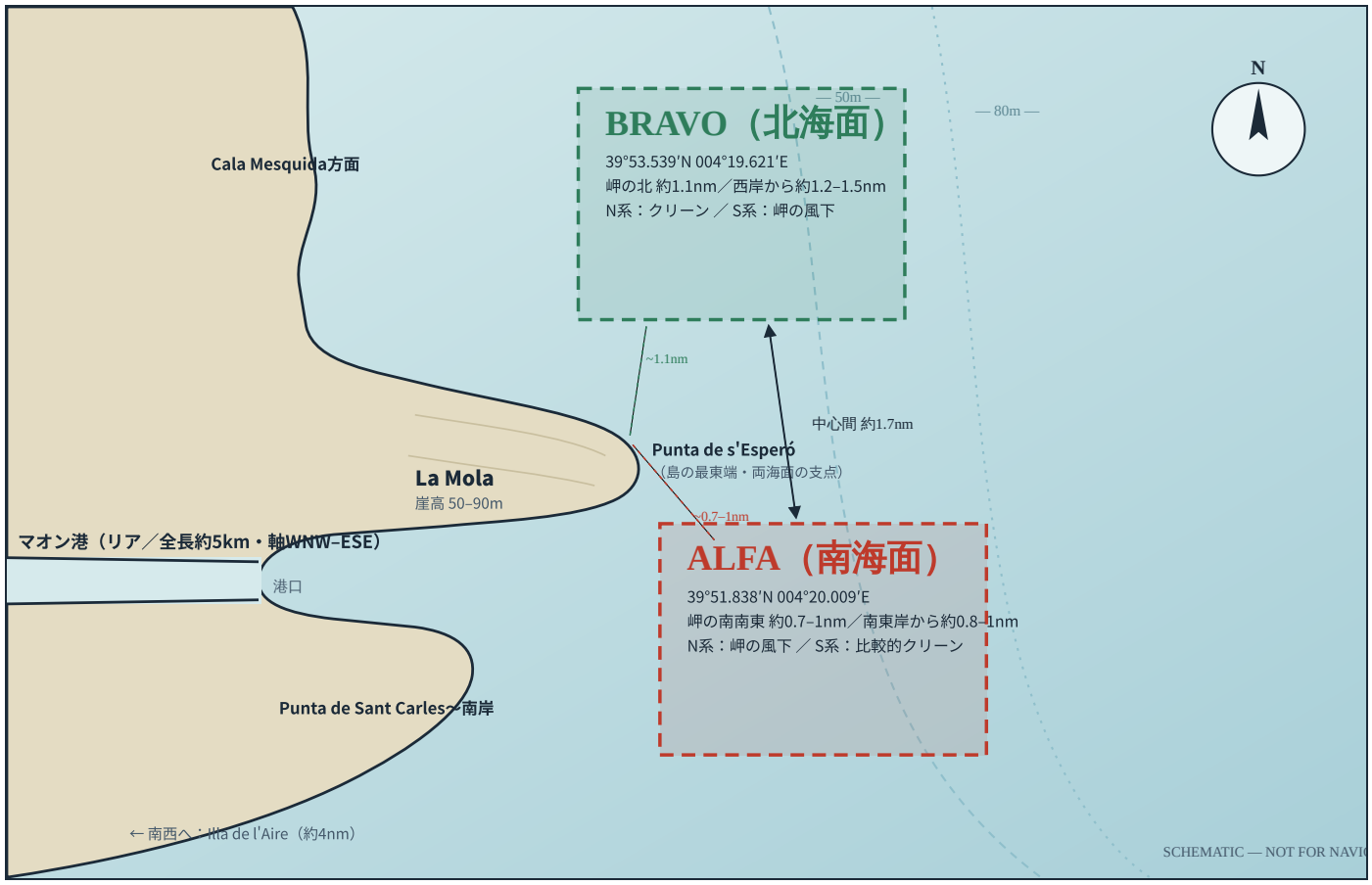


図1｜ALFA／BRAVO海面の確定配置（SI座標 ◎ に基づく模式図。海岸線・岸距離は概念表現 ○ ）。**初版と南北が逆**である点に注意：ALFA＝南、BRAVO＝北。

両海面の性格（確定座標版）：支点はPunta de s'Esperó。**水深はGEBCO実測で両海面とも40〜60m（ALFA中心48m・BRAVO中心52m）の深水域、コース内に浅所なし** ◎ ——波は水深変形を受けず、海面差はもっぱら岬の遮蔽・反射で生じる。La Mola台地はGEBCOで最高58〜79m（解像度約450mで平滑化。実際の崖線は最大90m級 ○ ）。**同じ風向でも「岬のどちら側にいるか」で崖効果の正負が反転する。**N系（Tramuntana）ではBRAVOがクリーン・ALFAが崖の風下、S–SE系（海風）では立場が逆転しALFAがクリーン・BRAVOの南縁が岬の影響圏に入る。フリートの海面割当を毎朝確認し、§8を「自海面の行」で読むこと。

02 風向出現率（9月・日中レース時間帯）— 実測

WIND DIRECTION CLIMATOLOGY — MEASURED, LEMH 2016–2025

LEMH（メノルカ空港）METAR 2016–2025年の9月・**現地11–17時**の全観測（30分値）による8方位出現率 ◎ 。空港は島南東部の内陸（標高約90m）にあり、海面上の風とは系統差がある（§5の補正指針参照）が、**方位の出現構造そのものはレース海面に転用できる。**

表2｜風向出現率 — 9月・11:00–17:00・LEMH実測（静穏・不定 5.0%を含めて100%）

方位	現地名	実測出現率	初版推定	実測が示した差分
N	Tramuntana	**14.3%**	24%	純Nは想定より少ない（NNE〜NEに偏る）
NE	Gregal	**18.4%**	13%	**最頻方位のひとつ。**N系は実際にはNE寄りが主体
E	Llevant	**16.5%**	9%	想定の倍近い。海風のE成分も混入（§4）
SE	Xaloc／海風	**6.1%**	8%	ほぼ想定通り
S	Migjorn／海風	**11.8%**	14%	ほぼ想定通り
SW	Llebeig	**17.2%**	9%	**大幅上振れ。**午後に増える（§4・§8）
W	Ponent	**9.1%**	6%	やや上振れ

NW	Mestral	**1.7%**	11%	**大幅下振れ。**NWはほぼ出ない（島の地形で回されるとみられる）
—	静穏・不定	**5.0%**	6%	ほぼ想定通り

集約（実測）：北系 N＋NE＋NW ≈ **34%**（初版推定48%）、E ≈ **17%**、海風系 SE＋S ≈ **18%**、SW＋W ≈ **26%**。**「北系半分」ではなく「NE・E・SWの三つ巴＋海風」が実像。**時刻別では、10時のN 24%→15時13%へ減り、SWが10%→21%へ増える：**午前は北系、午後は熱的修正でSW・S系が増える日内構造**がはっきり出ている ◎。

03 風系（レジーム）分類 — 実測300日の判定

DAY-TYPE CLASSIFICATION — 10 SEPTEMBERS, 300 DAYS

各日を日中コア時間帯（11–17時）の風向持続率・風速・午前の履歴で機械判定した ◎。判定基準：**Tramuntana**＝日中の過半がN扇域（330–030°）かつ平均8kt以上／**海風**＝日中の過半が090–200°で午前が弱風または陸風／**NE Gregal・E Llevant・SW–W**＝各扇域持続／**軽風・遷移**＝日中平均6kt未満で定まらず。

表3｜レジーム別出現率（LEMH実測・2016–2025）

レジーム	9月全体(300日)	9月15–30日(160日)	9月19–26日(レース期間・80日)	日中平均風速（11–17時）
SW–W オフショア（Llebeig／Ponent）	25%	31%	**29%**	8.6 kt（P90: 13kt）
海風（E→SE、Migjorn系）	28%	24%	**26%**	8.5 kt（P90: 14kt）
Tramuntana（N–NNE）	17%	18%	**19%**	13.3 kt（P90: 20kt・最大34kt）
NE Gregal	14%	13%	**14%**	10.5 kt（終日安定）
軽風・遷移日	9%	10%	**9%**	5 kt未満
E Llevant（持続東風）・弱N他	7%	5%	**4%**	9–10 kt

初版からの最大の更新：レース期間の最頻レジームは**SW–Wオフショア（約29%＝8日間で2〜2.5日）**。海風（26%）・Tramuntana（19%）が続く。初版が想定の軸に置いた「北系優勢」は**NE Gregalを含めても約33%**であり、**「オフショアのシフト戦」と「海風の右回転戦」の練度がこのWorldsの得点源**になる。なお強風の主役がTramuntanaである構図は実測でも不変（P90 20kt・突風報告時の平均突風比1.66 ◎）。

表3B｜年別のレースウィーク（9/19–26）気質 — 「穏やか年」と「北風年」の二峰性 ◎

年	日中平均	期間最大	Tramuntana日数	海風日数	軽風日数
2016	6.8 kt	16 kt	2	5	1
2017	8.4 kt	15 kt	1	2	1
2018	8.3 kt	17 kt	2	1	2
2019	9.5 kt	20 kt	1	1	0
2020	10.6 kt	24 kt	1	1	0
2021	11.4 kt	19 kt	1	3	1
2022	10.8 kt	19 kt	**4**	2	0
2023	8.6 kt	19 kt	1	0	1
2024	8.8 kt	16 kt	0	3	1
2025	10.1 kt	18 kt	2	3	0

10年中、期間最大が15kt未満だった年はゼロ。**どの年も「強い日が最低1日」は来る**一方、日中平均は6.8〜11.4ktと年次差が大きい。装備・体重戦略は6–10ktの海風・オフショアモードを主戦場に、15–20ktのTramuntanaモードを必ず携行する二段構えが実測からの結論。

04 時刻別風況推移 — レジーム別・実測

HOURLY EVOLUTION BY REGIME — MEASURED

レジーム別の時刻別平均風速（LEMH実測・現地時間） ◎。平均値ではなく「自分の当たった風系の行」を読むこと。

表4｜レジーム別・時刻別平均風速 KT（9月・2016–2025実測）

レジーム	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	方位の実測挙動

Tramuntana	12.2	12.7	**13.8**	13.7	13.6	13.2	12.9	12.6	002°→019°と日中ゆっくり右へ。12–13時ピーク、突風比大
NE Gregal	9.8	10.1	10.3	10.3	10.6	10.7	**10.8**	10.9	033°→054°と午後へ右回り（海風成分の合流）。夕方まで落ちない
海風（E→SE）	7.3	8.0	**8.8**	8.8	8.7	8.5	8.5	8.4	**092°(9時)→118°(11時)→139°(13時)→141–143°(14時以降ロック)。沖の実測ロックは約120–125°(ESE)**
SW–W オフショア	6.1	7.2	8.4	8.9	**9.5**	9.3	8.6	8.1	271°(9時)→235°(12時)と**午前に左回り**、以降235°前後で振動
E Llevant	8.9	8.7	9.1	9.5	**9.8**	9.7	9.7	9.1	NE寄りから緩やかに右回りしE（085–088°）へ
軽風・遷移日	4.3	3.9	4.4	5.1	5.4	5.3	4.4	4.9	朝N残り(348°)→13時にS系(206°)へ反転試行→夕方また崩れる

海風日の平均風向の時刻推移（実測）

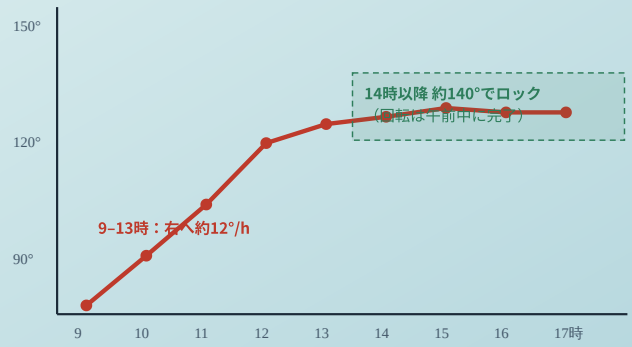


図4a｜海風日の平均風向（LEMH実測・83日合成） ◎ 。**回転の主戦場は午前**。11–13時台のスタートは「進行中の右パーシステント・シフト」、14時台以降は「約140°を軸とするオシレーション」が基本仮説。

海風の確立時刻の分布（実測83日）

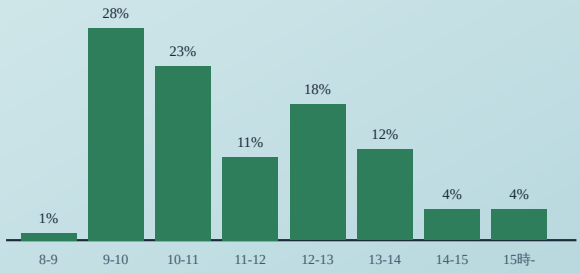


図4b｜海風確立時刻（風向90–200°かつ6kt以上が持続し始めた現地時刻） ◎ 。**中央値10:30・52%が11時前に確立**。初版の「12–14時に入る」想定より大幅に早い。これは内陸空港の値で、沖には30–60分程度の遅れを見込む △ 。なお**沖のロック方位は約120–125°(ESE)**——SIMAR(122°)とブイ実測(124°)が独立に一致し、空港の140°より15–20°E寄り ◎ 。第1レース前のハーバー出艇時にはすでに勝負が始まっている。

05 風速帯確率 — 実測

WIND SPEED BAND PROBABILITIES — MEASURED

日中（11–17時）全観測の風速帯分布 ◎。**第3版の重要修正：Boya de Mahón実測1,608時間との突き合わせで、海上風は空港とほぼ同等**（ブイ3m高で平均−1kt→10m高換算でほぼ一致、相関0.84） ◎。第2版の「＋1–3kt補正」は棄却し、**下表は補正なしでそのまま海面の値として読む**。

表5｜風速帯確率 — 9月15–30日・11:00–17:00・LEMH実測

風速帯（空港実測）	実測確率	海面実測との対応（ブイ検証済）	主な対応レジーム	Snipe的含意
<6 kt	**17%**	空港と同等	軽風・遷移日／海風の立ち上がり前	AP・短縮リスク。軽量級有利
6–10 kt	**43%**	**最頻帯。海面もそのまま6–10kt**	海風・SW–Wの大半	**主戦場**。パワーセッティングと平水〜小チョップの艇速
10–15 kt	**29%**	空港と同等	海風ピーク／NE・E／弱Tramuntana	フルパワー〜デパワー境界。波質で決める
15–18 kt	**8%**	同等（Tramuntana時ブイ平均13.9kt・P90 21.4ktでLEMHと一致）	Tramuntana標準	フラット維持が順位直結
18–23 kt	**2.3%**	同等	Tramuntana強	サバイバル寄り。突風は平均比+30〜60%を想定
>23 kt	**0.7%**	同等	Tramuntana暴風・秋低気圧	中止・順延の可能性大

日次で見ると ◎：日中に一度でも15kt以上に達する日が**25%（8日間で約2日）**、18kt以上が8%（約0.6日）、日中平均6kt未満の軽風日が16%（約1.3日）。初版の「15kt超1.5–2日／成立危ぶまれる日0.5–1日」はほぼ実測どおりだったが、**分布の中心は初版想定より軽く、6–10ktが単独最頻**。主催者公表の「期待平均12kt」は分布の上側に相当し、**「12ktの日が多い」わけではない**（実測日中平均は空港・海上とも約9kt）。

06 風向別 戦術特性（実測値で更新）

DIRECTION-SPECIFIC CHARACTERISTICS — UPDATED WITH MEASURED STATS

N Tramuntana（N–NNE）

実測：日中平均13.3kt ・ P90 20kt ・ 最大34kt

性格

リヨン湾からの長い吹走。乾燥・冷涼・視程良好。持続性が高く1〜3日単位 ◎。レース期間の出現率19%＝**8日間で1.5日**が実測の期待値。

海面での質

方位は002°→019°と日中ごくゆっくり右へ ◎。突風報告のあった観測では平均突風比1.66（＝平均13ktに対し突風22kt級） ◎。**ALFA（南海面）はLa Mola崖の風下**で乱流・ラル混在 △、BRAVOは沖から素直に受ける。

振れの型

方位安定（±10–15°）だが短周期のガスト性振れ。オシレーション対応より**プレッシャー優先**。

要注意

予報より現地が強く出るのがTramuntanaの通例。18kt予報なら22ktの艤装を。ピークは12–13時＝第1レースが一番強い。

NE Gregal（北東風）

実測：日中10.3–10.9kt ・ 夕方まで落ちない

性格

出現率14%。Tramuntanaより穏やかで安定し、**15–17時が実測の風速ピーク**という珍しい日内構造 ◎。午後レースまで風が持つ「消化日」。

海面での質

033°→054°と終日かけて右回り ◎（海風成分の合流）。オンショアで均質だが、Punta de s'Esperó直下は角回りの局所加速帯 △。

振れの型

長周期・小振幅（±5–10°）＋**日を通じた緩い右**。ラインバイアスとレーン管理の勝負。

要注意

NE波がまともに入りピッチング大。午後ほど右が正しくなる―左レイライン先行は禁物。

SE 海風（E→SE・Migjorn系）

実測：ピーク8.8kt(12–13時) ・ 14時以降140°ロック

性格

出現率26%。**確立は早く（中央値10:30・空港）**、092°付近から立ち上がり**9–13時に約12°/hで右回転、14時以降は約140°で固定** ◎。沖は30–60分遅れ △。

海面での質

SW Llebeig／Ponent（SW–W オフショア）

実測：最頻レジーム29% ・ 14時ピーク9.5kt

性格

レース期間の最頻レジーム（約29%＝8日間で2〜2.5日） ◎。朝はW寄り（271°）で弱く、**午前中に左回りしてSW（235°）へ、正午以降は235°前後で振動**しつつ14時に風速ピーク ◎。

海面での質

滑らかで波は小さい。艇速差が出にくくスタートとサイドの比重が最大化。空港実測ピーク8.8kt→海面では10–12kt相当 ○。

振れの型

午前＝右パーシステント／午後＝オシレーションと時間帯で戦術が変わる。13時前のレースは右を閉じない、14時以降は振れ待ちの古典戦。

要注意

初版想定（午後もS→SSWへ回転継続）は実測で棄却。**午後に右を過信して端に出すのは期待値マイナス**。前日Nの残りうねりが直交するクロスシー日は艇の挙動だけ荒れる。

島を越えるオフショアでガストレーン（筋状の強風帯）が流下。岸寄りフラット。**マオン港のリアを抜けるファネル流**がALFA北縁〜港口沖に別系統の筋を作る可能性 △。

振れの型

±15–25°の短周期オシレーション。ヘッダータックを高精度で回す**コンパス戦**。午前は左回りの持続成分が重なる点に注意（朝イチのレースは左が伸びやすい）。

要注意

レーン間のラルで1レグ沈む。常に3本先のガストを目視。このレジームの練習量がWorldsの得点源。

E　Llevant（持続東風）

実測：出現率1–5%と稀 · 9–10kt · 波が主役

性格

持続的なLlevantはレース期間では稀（実測1%）◎。ただし方位としてのEは海風の立ち上がりに毎朝現れる—「E＝Llevant」と即断しないこと。

海面での質

本物のLlevantは最長フェッチで風速の割に波が高い。地形バイアス最小の素直な海面。

振れの型

安定。戦術より艇速。波へのモード切替が支配的。

要注意

朝からEで曇天・湿潤ならLlevant（波成長を警戒）、晴天で朝凪→Eなら海風の序章（右回転を予期）。**空の様子で二つのEを見分ける**。

—　軽風・遷移日

実測：9%（8日間で約0.7日） · 日中5kt前後

性格

朝N系の残り（348°）→13時ごろS系（206°）へ反転を試み、夕方また崩れる ◎。実測でも初版の想定どおりの「綱引き」構造。

海面での質

残存うねりのみ。パワー不足でのピッチングロスが最大の敵。

振れの型

90°級の大振れ。旧い風でなく**新しい風（多くは海側＝S系）**に賭ける。

要注意

AP長期化に備え補給・日射対策。ノーレース焦りからの端賭けが最大の失点源。

07　波・うねり・海流 — 実測

WAVES, SWELL & CURRENT — MEASURED

SIMAR 2137117（波浪ハインドキャスト・毎時・2016–2025）とBoya de Mahón実測ブイの統合 ◎。両者のレジーム別平均Hsは誤差1%以内で一致（例：Tramuntana 1.83m vs 1.82m）。観測点はレース海面の南東約8–10nm沖の外洋側代表点であり、**岸寄りのレース海面では下表よりやや小さめ（特にN系時のALFA＝岬の陰）**に出る ○。

表7｜レジーム別の日中実測波況（9月・11–17時・SIMAR、ブイで検証済）

風系（レース期間出現率）	Hs平均	Hs P75	Hs P90	期間内最大	平均Tp	Snipe的含意
SW–W（29%）	0.87 m	1.11 m	1.69 m	3.9 m	5.9 s	局地風浪は小さいが**残存うねりが乗る**。岸寄りほどフラット。平水艇速の仕上げが最優先
海風 E→SE（26%）	0.85 m	1.12 m	1.69 m	2.4 m	5.6 s	海風チョップ＋前日のうねり。純粋な平水はむしろ少ない（下のクロスシー統計参照）
Tramuntana（19%）	**1.83 m**	2.60 m	3.38 m	**5.1 m**	7.3 s	第2版推定（1–2m）より大きい。**BRAVOは1.5–2.5mを標準装備**、強い日は3m級。ALFAは岬の陰で減衰＋反射の三角波 △
NE Gregal（14%）	0.99 m	1.34 m	1.72 m	2.1 m	6.2 s	直接的なオンショア波。上りのピッチング対策が効く
軽風・遷移（9%）	0.82 m	1.12 m	1.67 m	2.9 m	5.9 s	**風がなくても波はある**——残存うねり0.8m級の中の軽風。パワー不足時のピッチングロスが最大の敵

クロスシーは「常態」 ◎**：**風浪とうねり（方向差60°以上・うねり0.3m以上）が日中に混在する日は**50%**、日中の大半がクロスシーの日は**36%**。特に**Tramuntana翌日は90%の確率でNうねりが残る**——翌日が海風（ESE）に切り替わると新しいチョップと残存Nうねりがほぼ直交する。**「毎朝、前日の風を確認して波の二層構造を仮定する」を標準手順に**。風速6–10ktでも艇の挙動が荒れる日はこれが原因。

海流（第3版で新規実測） ◎**：**潮汐流はゼロだが、背景流（バレアレス海循環＋風成流）が**平均0.27kt・上位10%で0.48kt・最大1.0kt**。流向は特定方向に固定されず、E〜S〜SW向き（流れて行く先）が合計約68%とやや南寄り優勢。**0.5kt以上が観測時間の8%**——軽風日（風6kt）に0.3〜0.5ktの流れが乗ると、レイラインで±3〜5°、5分のスタートシークエンスで艇団全体が40〜80m流される計算。**スタート前のトランジット確認と、マーク付近での流れの実測（アンカーしたマークボートの引き波の向き）を軽風日のルーティンに**。

08 第1上りのサイドバイアス — 確定座標で全面再構成

FIRST-BEAT GEOGRAPHIC BIAS — REBUILT ON FINAL COORDINATES

本レポートの核心。**初版は「ALFA＝北・BRAVO＝南」の想定で書かれており、確定座標（ALFA＝南・BRAVO＝北）とは南北が逆**だったため、本節は全面的に書き直した。支点は両海面の間に立つPunta de s'Esperó（崖高50–90m）：**風がN系なら風下はALFA、S–SE系なら風下はBRAVO**。地形効果の記述は流体力学的推論 △（風系の頻度・回転は実測 ◎）であり、**公式練習日に必ず実測検証すること**。

ALFA：右（沖・東側）◯ ／ BRAVO：バイアス弱・プレッシャー戦

風下に立つのはALFA（南海面）。N流はPunta de s'Esperóの角を回る際に加速し、岬の東〜南東沖に**強く・やや右に振れた（NNE化した）風の帯**を作る。ALFAの左（陸寄り・港口方向）は崖の剥離乱流でガスト・ラルが混在し平均風速も落ちる。

ALFAのメカニズム：高さ50–90mの崖を越えるN流は崖端で剥離し、風下0.5〜1km（崖高の5〜10倍）に乱流域を引く。ALFAの上マーク付近（岬の南0.7nm前後）はこの帯の縁にかかる可能性が高い。岬の側方では流線圧縮で10–20%加速。→ **左（陸寄り）は「時々当たる宝くじ」、右（沖）は「確実な配当」**。副産物として波はBRAVOより小さい（岬の陰）が反射波の三角波に注意。

BRAVO：風上は開けた海でクリーン**だが波はまとも**（Hs 1–2m級）。地形バイアスは小さく、素直にプレッシャーとガストの筋。強いて言えば西岸に近づき過ぎる左は避ける。

検証法：練習日にN風が入ったらALFA相当海域で左右2艇5分スプリット×2本。コンパスで左右レイライン上の風位差を記録（右が5°以上ヴィアしていれば仮説確定）。

ALFA：左（岬寄り）に妙味・規律付き ／ BRAVO：中央→午後は右

NE流は岬の南東側面をかすめる。ALFA（岬の南南東）では、岬側面の圧縮加速帯が海面の左（北西・岬寄り）に舌状に伸び、流線が岸線に沿って曲がるため**ポートタックのリフト**になりやすい。BRAVOは開けた海からのオンショアで素直。

ALFAのメカニズム：オンショア成分をもつNEでは崖の風下乱流がALFA上に落ちず、headland accelerationが支配的。岬直下50–100mの影だけ回避すれば左は「風速＋角度」の二重取り。**左7割で返す規律**―レイライン外に出て岬直下のラルに入れば即死。

BRAVO：地形効果は限定的。実測ではGregalは**033°→054°と終日右回り** ◎ し15–17時に風速ピーク―**午後のレースほど右のウェイトを増やす**。左レイライン先行が最も高くつく風系。

検証法：岬に向かうポートタックで艇首方位を1分毎に記録。岬接近でリフト進行なら確定。ラル開始の岸距離をGPSでマーク。

～13時：両海面とも右◎（実測の回転） ／ 14時以降：中央＋振れ対応、BRAVOは岬寄りの右コーナー注意

実測が初版の想定を書き換えた風系。海風は092°付近から**9–13時に約12°/hで右回転し、14時以降は約140°（SE）でロック** ◎ 。「持続的右シフト」は午前の現象であり、午後は約140°を軸とするオシレーションになる。

午前～13時（回転進行中）：パーシステント・シフトの定石通り「先に右へ、ヘッダーは我慢」。出艇時から15分毎に風位を記録し、その日の回転速度（°/h）を数値化―3°/h超なら右戦略を維持、回転が止まった時刻＝戦術の切替時刻。

14時以降（ロック後）：右の追い風はもう来ない。中央でレーンを守り、±10°級の振れを取る。**ロック方位は沖では約120–125°（ESE）** ◎ ――空港値140°でなくESEを軸にコンパス基準を置く。**右端に出し続けるのは期待値マイナス**（初版からの修正点）。

海面差 △ **：**確立したSE（140°）はLa Mola越えの流れになるため、**BRAVOの右コーナー（岬寄り・南西側）は剥離の影響圏**。BRAVOでは右に出すときも岬直下0.3–0.5nmを避ける。ALFAは風上が開水面でクリーン―海風日はALFAが「素直な海面」。

検証法：海風練習日に回転停止時刻（°変化が止まる時刻）を2日分計測。沖のロック方位が空港値140°からどれだけずれるかを確認（レース海面ではE寄りに出る可能性）。

午前：左の持続成分あり（実測） ／ 正午以降：両海面ともオシレーション戦。ALFA左縁に港口ジェット仮説

最頻レジーム（29%）。実測では朝W寄り（271°）から**午前中に左回りしてSW（235°）へ**収束し、以降±15–25°で振動 ◎ 。午前のレースには弱

い左パーシステントが乗り、正午以降は純粋なガストレーン・オシレーション戦。

両海面共通：島越えオフショアの筋と±15–25°の速い振れ。ヘッダータックを高精度で回すコンパス戦。1つのガストレーンに固執せず常に3本先を風上に探す。レーン間のラルで1レグ沈むのが最大の失点。
ALFA固有 △ **：**マオン港のリア（軸約290°）がSW–W流を集め、港口から**加速し右に振れた筋**を吐く「港口ジェット」仮説。港口はALFAの西北西約0.9nmで、ジェットはALFAの左（北西）縁を横切り得る。**乗ったら風上に返して貯金化、信じ切らない。**
BRAVO固有 △ **：**SW流はLa Mola高地（50–90m）を越えてBRAVOに達するため、**南寄り（上り右サイド）は乱流・ラルの分散が大きい。**振れの平均回帰を信じ、端を切り捨てる運転が合う。
検証法：SW練習日に港口正面〜ALFA左縁を往復し、風速計ログで筋の位置・幅・脈動周期（分単位）を記録。これが最も価値ある現地観測になる。

判定保留 — 新しい風（多くは海側＝S系）に賭ける

実測でも朝N残り（348°）→13時ごろS系（206°）へ反転試行→定着せず、が典型 ◎ 。8日間で約0.7日。

実行則：旧い風のリバイバルでなく新しい風の側へ。雲底の動き・海面の暗部で新風の到達を目視。AP長期化前提で補給と日射対策。**ノーレース焦りからの端賭けが最大の失点源。**雷雨セルが見える日はサイド理論全破棄でセルの位置取り最優先。

表示切替：上のタブで風系を選択（印刷時は全パネル展開）。判定色＝**左**／**右**／**中央**。

09 9月19–26日の特異性 — 実測

RACE-WINDOW SPECIFICS — MEASURED

初版は「9月上旬 vs 下旬」を推定で比較したが、本版はレース期間そのもの（10年×8日＝80日）の実測を持っている。

表9｜9月全体 VS レース期間（9/19–26）の実測比較

項目	9月全体	9月19–26日	含意
海風日率	28%	**26%**	下旬でも海風は健在。ただし空港ピーク8.8ktと上限は低い（海面で10–12kt相当）
SW–W日率	25%	**29%**	**下旬ほどオフショア日が増える。**最重要練習テーマ

Tramuntana日率	17%	**19%**	「9月下旬＝北系優勢へ」の傾向は緩やかに実在
日中最大15kt+の日	24%	**25%**	週2日ペース。10年すべてで期間最大15kt以上を記録
日中平均6kt未満の日	13%	**16%**	週1日強。9レース消化には十分だが軽風日は必ず来る
年次のばらつき	—	**平均6.8〜11.4kt**	表3b参照。「穏やか年」「北風年」の二峰性が実在

雷雨リスクの実測化 ◎ **：**レース期間（9/19–26）に雷雨（TS）が観測された日は**25%＝レースウィークあたり2.0日**。年差が大きく0日（2019）〜4日（2016・2021）。そして**雷雨の発生時刻は13〜17時に集中＝レース時間帯ど真ん中**。何らかの降水がある日は30%（週2.4日）。DANA（切離低気圧）が当たれば「雷雨・突風・風向急変・翌日Tramuntana爆風」のフルコース――表3bの2020年（期間最大24kt）・2022年（Tramuntana4日）はこの型の年。**朝ブリーフィングのCAPE・上層渦確認は「保険」でなく必須手順**。該当日はサイド理論よりセルの位置取りを最優先。

海風の気温予測則（第3版で新規・当地版ルール完成） ◎ **：**弱気圧傾度の日（海風候補日）について、**予想最高気温27°C以上なら海風成立率92%**、27°C未満では69%、25°C未満では62%まで低下。物理的根拠は実測SST（レース期間平均25.7°C）――「陸が海より1.5°C以上暖まるか」がほぼそのまま判定線。**朝の実用ルール：傾度風が弱い日は予報最高気温を見るだけで「海風日か泥仕合の遷移日か」を事前判定できる**。ただし気温は成立の予測に効くが強さとはほぼ無相関（r=0.14）――「入るか」と「何ノットか」は別問題。

10 レースデー・ディシジョン・マトリクス（第2版）

ONE-PAGE RACE-DAY MATRIX — REV.2

朝の予報風系を1行で引く。この1ページだけ印刷して防水ケースへ。**第2版：ALFA＝南／BRAVO＝北の確定配置・実測回転則で全面更新。**

RACE-DAY DECISION MATRIX — MAHÓN 2026・REV.2

SNIPE WORLDS · SEP 19–26 · ALFA(南)/BRAVO(北) · 判定＝第1上り推奨サイド · 信頼度 ◎○△ · 出現率＝実測10年

朝の予報（出現率）	日中の実測挙動	第1上りサイド	波	セッティング・スタート要点	最大リスク
SW–W 6–12kt Llebeig／Ponent（29%・最頻）	朝W→午前に左回りでSW235°へ 正午以降±15–25°振動・14時ピーク9.5kt	**午前:左に薄く○** **正午以降:振れ戦◎** **A:左縁ジェット△**	0.2–0.5m 岸寄りフラット	コンパス戦。平水艇速。ジェットは乗ったら返す。3本先のガスト目視	レーン間ラルで1レグ沈。B海面南寄りの乱流(岬越え)
朝凪→E寄り 海風（26%）	092°から右回り 12°/h **14時以降ロック：沖は約120–125°(ESE)**・ピーク9kt前後	**〜13時:右◎** 回転に乗る **14時〜:中央＋振れ◎** B:岬寄り右コーナー回避△	0.3–0.8m ほぼ平水	パワー全開。出艇時から15分毎に風位記録→回転停止時刻を特定。回転中は右先行・ヘッダー我慢	午後に右を過信して端へ。前日Nうねりのクロスシー
N 15kt+ Tramuntana強（19%の強い側）	12–13時ピーク・方位N→NNEへ微右 突風比1.66(報告時)	**A:右○** 岬の加速帯へ・左は崖下ラル **B:プレッシャー戦◎**	N 1–2m Aは岬の陰で減衰＋反射波	最強デパワー。A海面は崖下0.3nmに入らない。第1レースが最強と知って配分	予報比上振れ。ブローチ・沈による消耗
N 10–14kt 弱Tramuntana	午後緩やかに減衰 S成分混入で右振れも	**A:右○** **B:中央△**	N 0.8–1.2m	フルパワー上限。午後は右振れ進行に警戒し右を閉じない	N→S遷移が始まると大振れ・AP
NE 9–13kt Gregal（14%）	033°→054°と終日右回り **15–17時が風速ピーク**の珍しい型	**A:左○** 岬の加速＋ポートリフト・左7割規律 **B:中央→午後右○**	NE 0.8–1.5m ピッチング大	波用にやや深いドラフト。午後レースほど右のウェイト増	左レイライン先行。岬直下ラルで即死
<6kt 不定 遷移日（9%）	朝N残348°→13時S系206°へ反転試行 定着せず大振れ	**判定保留** 新しい風の側＝多くは海側(S)	残存うねりのみ	軽風艤装・体重前。AP長期化に備え補給・日射対策	ノーレース焦りからの端賭け。雷雨セル接近なら全理論破棄

毎朝の確認順：①上層渦・CAPE（雷雨型か。実測で週2日・13–17時発生）→②弱傾度なら予報最高気温（**27°C以上＝海風成立92%**）→③風系判定（本表の行）→④**自艇の海面割当（A南／B北）**→⑤前日風（Tramuntana翌日は90%でNうねり残存）→⑥軽

風日は流れの確認（背景流0.3〜0.5kt）→⑦出艇後15分毎の風位記録で仮説更新。△項目は9/19–20の練習日実測で○に昇格させてから使うこと。

11 データ出所と残タスク

DATA PROVENANCE & REMAINING TASKS

第2版の3層構造。初版で○だった風の統計は実測◎へ昇格した。残る○・△は下記のとおり。

表11｜情報の層構造（第2版）

層	内容	信頼度
実測・公表値	ALFA/BRAVO座標（SI）／LEMH METAR 2016–2025（風・気温・天気コード）：レジーム頻度・回転則・雷雨25%・海風27°C則／Boya de Mahón実測（波・風・水温）：波況・海上風≒空港・SST25.7°C／SIMAR 2137117：波の風浪うねり分解・クロスシー統計・海流0.3kt／GEBCO：両海面の水深40–60m・浅所なし	◎
気候学的推定	外洋観測点（8–10nm沖）→岸寄りレース海面への波高の内挿／崖線の実高（GEBCO平滑値58–79m→実高90m級）／DANA型年の力学的背景	○
物理推論	La Mola角回り・崖剥離（N時のALFA左／SE時のBRAVO右）・港口ジェット・ALFAの反射波（クラポティ）——いずれも現地検証待ち	△

残タスク（優先順）：

① **英語版の作成**：クルー用にEN版を同一構成で整備（データはすべて揃った）。

② **現地検証（9/19–20練習日）**：§8の△仮説（岬の加速帯・崖下ラルの範囲・港口ジェット・ALFAの三角波）を各パネル記載のプロトコルで消化。艇上風速計ログとLEMH/ブイの同時刻照合。

③ **レース週の運用**：毎朝AROME/Harmonie 1–2kmメッシュ＋本レポート§10の確認順でブリーフィング。ブイのリアルタイム値（Portus「Tiempo Real」）をハーバー出艇前にチェック。

④ 必要なら高解像度地形（IDE Menorca LiDAR）で崖線プロファイルを精密化。

SNIPE WORLD CHAMPIONSHIP 2026 · MAHÓN, MENORCA · SEP 19–26 · REV.3 (2026-09-01)

DATA: LEMH METAR (IOWA ENV. MESONET) · BOYA DE MAHÓN & SIMAR 2137117 (PUERTOS DEL ESTADO) · GEBCO 2026 GRID · SCHEMATIC CHARTS, NOT FOR NAVIGATION.

実測（◎）は空港・ブイ・モデル再解析の統計に基づく。波・風の観測点はレース海面の南東8–10nm沖であり岸寄りでは系統差が

あり得る。推定（◯）と推論（△）は現地検証を前提とする作業仮説であり、レース当日の判断は最新の公式予報とブリーフィングを優先すること。

kanie report
ケイニーリポート

CONTACT
kanie.report.com@gmail.com