

# 第28回全日本自治体職員ヨット競技大会に参加して

吉岡 敬

振り返れば、第12回大会（開催地は江ノ島）に初参加して以来、連続して17回目の参加となる大会である。その間、北は北海道（江差）、南は鹿児島（平川）までの大会で参加した記憶は今でも鮮明に蘇ってくる。それぞれの地域での厚い歓迎、海上（湖上）から見る景色、珍味など、普通の観光旅行などでは味わえない思い出がある。

また、この蒲郡についても年々変わりつつある。蒲郡ヨットハーバーから海陽ヨットハーバーへの移転、「海の軽井沢」ことラグーナ蒲郡の開発、さらに新たな“個室リゾートホテルの建設中”など、毎年変化して行く。あと、5、6年も経てば蒲郡も大きく変わっていることだろう。

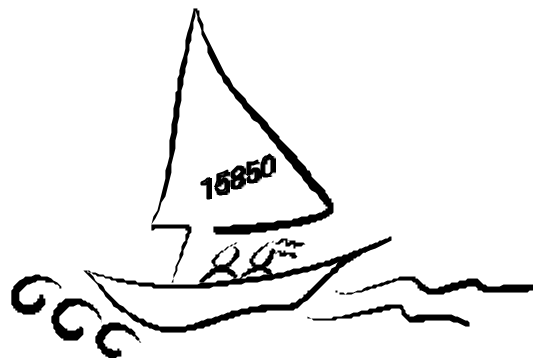
さて、今大会は総勢10チームの参加があり、名古屋市役所ヨット部佐藤君の選手宣誓を皮切りに海陽ヨットハーバーで幕を開けたが、地元であるのに何故か我がチームは参加人数（役員を除く）が少ない。第1日目と2日目が最低人数の4名、最終日でも5名の参加である。少数精鋭の横浜市（2人のみで参加）もあるが、少し寂しいものだ。来年は「山形（温海町）」での開催を前向きに努力してもらえとのことですので、皆さん大勢で参加しましょう。

まず、レースの内容を報告する前に、有馬君が「ホームページで“スタートの方法”が載っていたので、プリントしてきました。」と言うではないか。何をいまさら言っているのかなあと思っていたら、なんと今シーズンから「スタート方法が変更」になったとのこと。まだご存じない人のために簡単に説明をすると、まず、スタートまでの時間が10分から5分に変更になったこと。つまり、スタート5分前にクラス旗（F旗）が揚がり、4分前に準備信号（P旗）が揚がる。そして、1分前に準備信号（P旗）が降下され、スタート時刻にクラス旗（F旗）が降下。以上の手順であるが、他にもセーリング競技規則が改正されているので、詳しく知りたい方は「水野さん」にご問い合わせして下さい。

いよいよ、初日、**第1レース**は「水野・佐藤」と「吉岡・有馬」のメンバーで出走した。自分は恥ずかしい話だが、昨年の全国自治体のレース以降、スナイプに全く乗っていない。したがって、まずはトラブルのないよう、かつ運営に迷惑をかけないよう、成績は二の次で挑んだレースである。風は5m/s前後、クロスの走りはあまり良くなかったが、フリーでの走りが良く、結果は19艇中の9位であった。まずまずの出だしである。ぶつつけ本番のレースにしては満足行く結果であった。明日は今日以上に頑張ろうと胸に秘め、宿舎（四海波）に引き上げた。

二日目、**第2レース**は佐藤君が都合で帰り、代わりに鈴木君が来たので、「水野・鈴木」と「吉岡・有馬」のメンバーで出走である。昨日とほぼ同じ位の強さの風だ。スタートで出遅れたがフリーでまずまず走り結果は13位であった。

その後、引き続き**第3レース**と**第4レース**を行ったのであるが、ここでとんでもないトラブルに遭遇してしまったのである。まず、**第3レース**は先ほどのレースより風が少し強くなってきた感じである。上マークからサイドマークに向かう途中、後方で“バタバタ”という音がした。振り向くと、手の平程度の大きさの「ぼら」が艇



の中に珍しく飛び込んできた。何かの前ぶれかと気になるので途中で逃がしてやった。その後、二回目の下マークの直前で、ジャイブをした瞬間、有馬君が「あっ！」と叫ぶので「どうした」と聞くと「サイドスティが...！」。なんと右舷のサイドスティがスプレッダーの箇所で切れているではないか。瞬時に昔の「木造船(シャチ)」の苦い思いが蘇り、「マストがやばい」と判断し、メインセイルをすぐ降ろし、メインハリヤードとチェーンプレートを結んだ。マストの破損は防いだもののジブセールの“窓”がその時に裂け、あえなくリタイヤとなった。完走していればピリではないのに悔しい。運営の漁船で曳航してもらいハーバーに戻り昼食後、艇庫で切れていない方のサイドスティも交換してもらった。【海陽ハーバーの榊原氏によると、最近のサイドスティは“テンション”を加えた時に“延び”を少なくするためにスティの総本数を減らし、一本当たりの直径を太くしているため、切れる時は一気に切れるそうだ。】

ジブセールの“窓”も応急処置をして**第4レース**に入る。風はまた少しくつくなかった感じであるが、サイドスティも新品に交換済みであるので、もう切れることはないと思いつつも何か気になる。最初の上りも艇に“遠慮”してか風を逃がしぎみ(前のトラブルの疲れから?)に走る。水野艇は最初の上マークでトップ集団に入っている。自分は後の方の順位であるが何とか一つでも順位を上げようと走っていると、またもや、“バタバタ”という音をたて「ぼら」が艇の中に飛び込んできた。“二レース続けて...”“今日はなんと言う日だろう...”“まさか...”と思いつつ、最初の下マークを回航し、タックしたところ、“バン!”と言う音とともに、有馬君がまたもや「あっ！」と叫ぶので「どうした」と聞くと「サイドスティが...！」。なんとまた、右舷のサイドスティがチェーンプレートから外れて“ブラブラ”としているではないか。どうやらサイドスティを留めてあるピンのリングがいつの間にか振動等で取れ、タックした反動でピンが抜けたようだ。“まさか二レース続けて...”“何で同じ様なトラブルが...”“はたまた「ボラ」に呪われたのか...”“なんてこった...”“最低~!”と思いつつ、何とか気を取り直し、タックしてピンを付け直そうかと迷ったが、安全策を取って、メインセイルを降ろしてピンを付け直し、再度メインセ

ールを上げたが、かなり時間をロスしてしまった。運営艇の漁船から「どうする」と聞かれ、「レースに引き続き復帰します。」と答えたものの、“ラストの一人旅”と“精神的”かつ“肉体的”な疲労はかなり激しく、風の強い中で“よれよれ”で走っている状態である。最後の下マークからフニッシュラインへ向かう途中であえなくタイムリミットとなってしまった。もともと距離のあるコース設定であったので、**時間が長が〜く、つらいレース**でありました。

その日は宿（四海波）に戻っても、夜遅くまでピューピューと風の音がしていた。今日のことは忘れようと思い、恒例？の“「ウーマンウォッチ」”で気分転換したのであった。

翌朝、今日は最終日である。今日は水野さんが地元の用事で帰る予定であり、レースには出られない。代わりに佐藤君と知田君が来たので選手が5名である。自分は昨日のトラブルで疲れており、有馬君にスキッパーを代わるつもりでいたが、出艇前から風が強く、波も有る。有馬君も昨日のレースで相当疲れており（“双眼鏡の覗き過ぎ？”）「出来れば乗りたくない」とのこと。仕方がないので、「吉岡・佐藤」と「鈴木・知田」のメンバーでのることにした。「吉岡・知田」と「鈴木・佐藤」という組み合わせもあるが、バランス（体重）の点からみて、自然と前者の組み合わせに決定となった。



さあ、**第5レース**である。蒲郡の海面にしては珍しく波が高く不規則である。最初のクロスだが、艇は起きているが何故か走りが悪い。フリーも良くない。「ひょっとして」と思い、佐藤君に「体重は何キロあるの」と聞くと、「95キロです。」との返事。まてよ、そうすると自分の体重+二人分の水分を含んだ服装を考慮すると、なんと180キロを優に超すではないか。仮に「鈴木・佐藤」の組み合わせだと“200キロコンビ”の出現である。強風時に艇を起こす時は有利かもしれないが、クロスあるいはフリーでも、艇の喫水ラインが沈み込み、水の抵抗を強く受けるのは、水理学的にみても絶対的に不利である。やはりスナイプの自重（約173キロ）と同程度の体重までが限界か？と思いつつ自分の腹の脂肪が情けない。いよいよダイエットが必要かと反省するが、時既に遅しである。順位は別紙の成績表のとおりであります。つづいて、最終の**第6レース**である。スタートはまずまずであったが、途中でコース取りが悪く（岸寄りを走りすぎた）これまた、総合順位を上げることは出来なかった。

さすがに三日間連続で6レースは疲れた。特に二日目のトラブルが効いている。

【今シーズンもそうだが、近年まったく練習していないのが原因であることは明白か！】

来シーズンまでに、まずは体重を減らそうと新たな決意？をほんのちょっぴりしたのであります。

おわり