

オフショア・レースへの道

①

志賀 仁朗

一、ディンギー乗りとクルーザー

ハーフトンカップレース日本8位。このサファレッドの成績の持つ意味は大きい。年ごとに多くのヨットマンが海外のレースにその腕をたしに出かけて行くのだが、今回のこの成績ほど内容のある成績を上げたヨットマンは、スナイプ世界選手権における石井正行氏の3位を除くと、ほとんどないといっている。そして、オーシャンレー

スの世界では、まったくはじめの快挙といえるはずである。庄崎艇長以下石田、大谷、戸叶、クラウス君の健闘をたたえよう。私は、このサファレッドの快走を、日本のオーシャンレースの世界を生れ変えさせる男たちの誕生とたたえたのだが……

最近の外洋レースは、ディンギーの経験を持ったクルーを乗せなくては好成績は期待できない時代に入っている。アドミラル・カップの上位を占めた西ドイツのサウデイド、ルビンは、キールオリンピックの西ドイツ代表をクルーに起用、成功したし、イギリスのフリゲートは、5・5歳のロビン・エイシャー、FDのマクドナルド・スミスが舵を引くハーフトンでも、エルブ、ラウタシエルというディンギーの名手がレースのリーダーとなっていたのだと私がいる。ディンギーのレースで、二宮君らのディンギー乗りの顔が輝やく。小型のシビアーなレースをやったヤツでなけりや、クルーザーだつて勝てないですよ。確かにディンギーなみのセーリング精度がオフショアレースにも必要になって来たことは事実だが、いわゆる三角レースではない。長距離のオフショア・レースには、そのファクター以上に重要なファク

ターがある。それは天候の読みであり、コース選択の判断だろう。ディンギーから来たクルーは、何日も走り続けるレースには使えないよ、せいぜい奴らの緊張が持続するのは、3時間程度。クルーザーのレースではやっぱ判らないことが多いよな。ここでタックしつうな感じでいいやがる。馬鹿こんなところでタックしたら、ヤツに勝てないぞ、といったって、そーじゃないんだよな、それで勝つんだから、だいたい島を廻つて来るレースなんてのはレースじゃないよ。島に行けば必ず潮どとか何だとか変なことがあつて順位がひっくり返るんだから、ありや、運の良いヤツしか勝てねーよ、そここのころがオーシャンレースのナビゲーションの面白さだよ、その潮を、そして、その島の周辺の風の流れを読んで、最良のコースを選んで、オーシャンレースの力を量というものさ、だから俺クルーザーの人はきらいだよ、走り負けても、ごまかして勝つていうんだから、そを、ごまかしといつちやいけねーんだよ、クルーザーに長く乗



っている連中は、あそこへ行けば風があるつてこと、経験的に知つてゐるんだな、だから、クルーザーのレースやるんなら、場数踏まなきゃ駄目なんだよ。たしかに経験がものをいう部分がある。しかし、その経験を科学的に分析する能力のないフネは、どんなに場数を踏んでも、いい成績は上げられないよ。場数踏むつていうのは、度胸つける上ではいいぜ、夜の時化た海、走るのは悪いからな。ディンギーだったら、あんな海は狂でも走らねーよ、それでもクルーザーの連中は酒かなんかくらつて、すげー、すげー、いいながら平気だもんな、そりや、平気なんじゃなくて、酒のんで我慢してんだ。だいたいの酒飲みながらレースしてるなんてのはスポーツじゃないよ。僕らのフネではレース中は、絶対酒は飲まないよ、ワッチのクルーは、金神経をセーリング精度を高めるために集中するんだよ、そんなフネばかりじゃないぜ、七輪でクサヤ焼いて、30のオーナー・スキッパー。

酒盛りやりながらなんてのもいいよ、女抱きながらレースやるヤツだつてゐると思ふよ、今のところはまだそんな話は聞かないけれどね、オーシャン・レースというのは男のスポーツだよ。女乗せちゃ、オチンチン出してデッキも歩けねーぜ。ちよつとオトイレなんていわれてみる、シラケルゾー。話は酒が入つてさらにエスカレートする。ヨットは楽しいうべきか。

ここに提起されているテーマは、オーシャンレースとはどんなスポーツだろうか、とその本質に触れる部分がある。ディンギーのレースとオフショアレースとは、どこが違うか、といった問題から、フネのトイレをどうするかといったテーマまで、いろいろな話題がある。次号からこのテーマを追って、楽しい話題をお送りしよう。 つづく

一 筆者紹介
志賀仁朗氏はNORC会員。現在「ニッパス」(30頁、S&S)のオーナー・スキッパー。

②

志賀仁郎

ルー不足が、日本の外洋レース ただいえることは、いかに耐え

以上の選手になっているはずで
フネに来ている若者たちの中が

ツの色がいやに頭に來たりする
―を組み、すばらしいチー台

友情を作り上げて行こうと思つ
—つづく—



オフショア・レースへの道

③

三、まず、なによりも各部の名称を覚えよう。

志賀 仁郎

クルーサーに乗って、誰でも驚くことは、やたらとロープが多いことではないだろうか。

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

クルーの中を走るフネで、何か突発的な事態が発生したとする。デッキの上、マストのまわり、コックピットの中に、さまざまなたきのロープが目につく。

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

そして、そのロープの一本一本に、何やらカッコイイ名前がついているらしい。同じような色の同じようなロープでも、シートと呼ばれたり、ガイなどと呼ばれたり、どうにも判らないというのが、初めてフネに乗った人達の印象であろう。

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

ところで、このロープに限らずフネには、どんな小さなものにも、それぞれ個々の呼び名がついている。そして、その名称を憶えることが、クルーサーのグについて、その名称を完全に

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

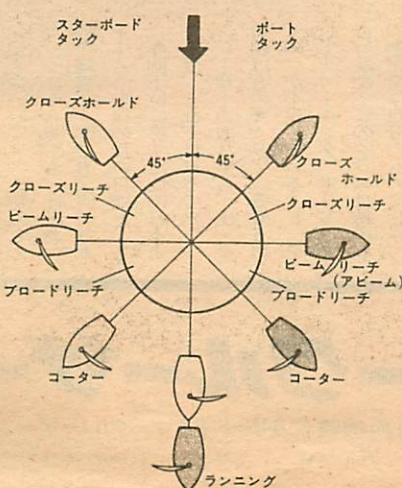
クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。

セーリングを、ポートサイドに出して走っている状態のフネを、スターボードタックのフネ、その反対を、ポートタックのフネと呼ぶのである。このスターボード、ポートというタックの違いは、ヨットが安全に航海する場合に、きわめて重要な意味を持っているのである。というのは、海上における、フネ同志の航路権は、このタックがどちらかによって、きまってくるからだ。ポートタックのヨットは、スターボードタックのフネに対して、その進路をゆずらなければならない。俺たちの方が、金もかかっている。あんなチツポケなディンギーにコースをゆずることはねえ。前へ行つて、ドケーとどなれよ。などということはまったくゆるされない。

今シーズン私が見た世界最大のヨットレースといわれる、アドミラルカップレースでのこと、すさまじい混戦の中に、見物のヨタヨタした小型クルーサーが、レース艇群の行手をささざるように迷い込んだ。かなり危険だし、またレース艇にとつて、随分と迷惑な話なのだが、そのフネがスターボードタックだったため、混戦の名艇たちが、全く何もいわずにあざやかにタックをし、また後ろをさけて、その小型クルーサーをかわす。アポロ、ソウテイドといった世界の頂点に立つアドミラルの名艇たちが、こうしたルールは絶対守るという走り方には頭のさがる思いがあった。日本なら、こっちはレースなんだ、ちよつとどいてください。というのがまかり通っているし、また、レースのジャマするななどとなりちらすヨットマンも数多くいることを知る僕には、大きなショックであった。海の上のルールは、絶対的な重みを持つ。そして、そのルールの色も赤ときまつているのを憶えさせるためののだが、酒のみの左党、また左寄りも赤い、といった意味もあって、憶えやすいというわけだ。

クルーになる人達の最初の仕事は、頭に入れていないために、セーリングの精度を落とす。またロープが、どうりどされていくか、ひとつひとつのプロックが、何のためにそこについているのか、全てを空想するところからクルー候補生の第一歩が始まるのである。



オフショア・レースへの道

4

四、外洋レースと天気図

志賀 仁郎

ヨットの先生と呼ばれるよう
な人達は、誰でも天気について
一家言を持っています。今日は前

オフショアレーサーのクルーと
してかなり重要な戦力になるの
である。

天気図をとるぐらいのことな
ら、陸の上でじつくり時間をか
けて練習することができる。

まず、この天気図が書けるよ
うになってからヨットのクルー
募集に飛びついたらどうだろ
うか。

ヨットの先生と呼ばれるよう
な人達は、誰でも天気について
一家言を持っています。今日は前

オフショアレーサーのクルーと
してかなり重要な戦力になるの
である。

天気図をとるぐらいのことな
ら、陸の上でじつくり時間をか
けて練習することができる。

まず、この天気図が書けるよ
うになってからヨットのクルー
募集に飛びついたらどうだろ
うか。

ヨットの先生と呼ばれるよう
な人達は、誰でも天気について
一家言を持っています。今日は前

オフショアレーサーのクルーと
してかなり重要な戦力になるの
である。

天気図をとるぐらいのことな
ら、陸の上でじつくり時間をか
けて練習することができる。

まず、この天気図が書けるよ
うになってからヨットのクルー
募集に飛びついたらどうだろ
うか。

ヨットの先生と呼ばれるよう
な人達は、誰でも天気について
一家言を持っています。今日は前

オフショアレーサーのクルーと
してかなり重要な戦力になるの
である。

天気図をとるぐらいのことな
ら、陸の上でじつくり時間をか
けて練習することができる。

まず、この天気図が書けるよ
うになってからヨットのクルー
募集に飛びついたらどうだろ
うか。

天気図を書き、気象について
の知識を深めることによって、
私たちは海上を走る時自分たち
のフネの周辺の風向きや波につ

する見通しに自信のあるフネは
の知識を深めることによって、
迷わず勝利へのコースを引ける
のである。

コースを徐々に陸に近づけ、風
の変わるのを待った。しかしな
がら一向に風は落さず、そのま

のフネの周辺の風向きや波につ
いて、それが天気図の上のどの
ような部分のどのような現象に
よって、そうなっているのか納

得しながら走ることができるの
である。行き当りばつりに、
風に強くなったら、リーフをし

て、風が落ちたら大きいセー
ルに替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

風が落ちたら大きいセー
ルに替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全
に替えて、というのでは、安全

スエーデンの

「イフ25」「MS20」

ヨリトモ

ヨリトモ貿易 古坂具雄社長
は、このほど神奈川県小田代の
シーボニアマリーナで、同社が
輸入したスエーデン・マリーボ

オフショア・レースへの道

5

五、まず、オイル・スキン

志賀 仁郎

ヨットというスポーツは、それなながめしている人々から見ると、実にカッコ良くスマートなものだ。しかし、つねに乗っているクルーにとっては、それほどカッコ良しは行かない。

特にオフショアレースは、苦しいことの連続で新しいクルーたちはとても陸で想像していたとは違つきびしさに驚ろかされるようだ。

冷い風と激しい波しぶきにずぶぬれになったクルーは、もうこんなじめな気分にはなりたくないと思うに違いない。時化た夜の海の恐怖に身をくまされた新人たちは、次からは、天気のいい昼間のレースだけ乗せてもらおう、などとときどき魂胆を持てた。

あまり体をぬらすこともなく、かなり時化てるな——ぐらいいなことは口にしても、その海を染しむことができる。新人のクルーたちの苦しんでいるサマを、また恐怖にふるえている顔をサカナにして、「お前ら、こわいのか」などいいながら、バクバクとおうせいな食欲を見せつけるのである。

はじめて、ヨットに乗せてもらえ、という楽しい日の朝、彼らは、バックの中に、デパートのスポーツ用品売場や、おしやれショップから、ヨットパーカーだとか、ヨットウェアだとか、船のいかりや、舵輪などをあしらった、カッコイイ、ウェアを入れてやって来る。

のを私たちは、ほとんど見付けなことがない。私たちが、フネに持って行く着替えは、そのほとんどは、着古した、スキーウェアであったり、つきはきだらけの、ジーパンである。それは、潮をかぶり、風にさらされて、色もあせ、感触も荒つてくなくなっているのだが、夜の冷い海で、身をつつくられるのである。

そして、オフショアレースを目ざす、クルーザー乗りのいちばん、だいたいな、ウェアはオイル・スキン、というのがヨット乗りの常識。このちよつと不細工な合羽が、激しい波しぶきから、体を守り、さむい冬の海でも、快適な航海を約束してくる。ちよつと値段は張るけど、良い材質の、着やすいものを用意したい。

クルーもベテランほど、この合羽と、長靴を大切に、またなれたクルーほど、早目にこの合羽を着て、コックピットやデッキに出て来るのである。長い状態に保つことを、オフショア

航海で、体をぬらして、体力を消耗することが、そのフネの航海能力をいかに下げるかを知っているからであり、また自分自身の快適な航海のためにも、必ず早目に、合羽を着るのである。私はある時訓練中のクルーに、そろそろ、風が荒くなってくるから、合羽を着るよに指示したことがある。そのとき、僕は

は、どうも合羽というやつがきらいなんです、体の動きがにぶくなって、いやなんですよ——とい



オフショア・レースへの道

6

六、全ての基本はロープワーク。

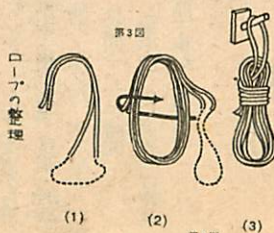
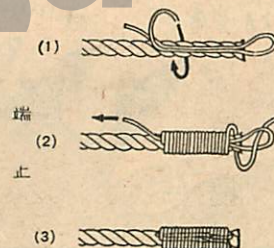
志賀 仁郎

クルーザーは、たぐさんのロープ、シートで操作される。デッキの上やコックピットには、信じられないほど多くのロープがさくさくしている。そのロープ、シートの用途、そして、その名称を憶えることが、ヨットの乗りの第一歩と、先に書いたが、また、その扱い方も楽になったのだが、時々、真水で洗ひ汚れた、塩気も落ち、その端をきちんと仕束したロープは、更に長持ちするばかりでなく使いやすく、気持ちがいいものだ。

最近の化学製品のロープやシートは、ロープの寿命も長く、また、その扱い方も楽になったのだが、時々、真水で洗ひ汚れた、塩気も落ち、その端をきちんと仕束したロープは、更に長持ちするばかりでなく使いやすく、気持ちがいいものだ。

昔のヨットマンは、ロープの端止めをまず最初に教えられ、さまざま結び方をたたき込まれて来た。勿論、それは現在もなお、ヨットマンの教育の第一歩であることには変りはない。だが、化学製品のロープの中に

クルーザーは、たぐさんのロープ、シートで操作される。デッキの上やコックピットには、信じられないほど多くのロープがさくさくしている。そのロープ、シートの用途、そして、その名称を憶えることが、ヨットの乗りの第一歩と、先に書いたが、また、その扱い方も楽になったのだが、時々、真水で洗ひ汚れた、塩気も落ち、その端をきちんと仕束したロープは、更に長持ちするばかりでなく使いやすく、気持ちがいいものだ。

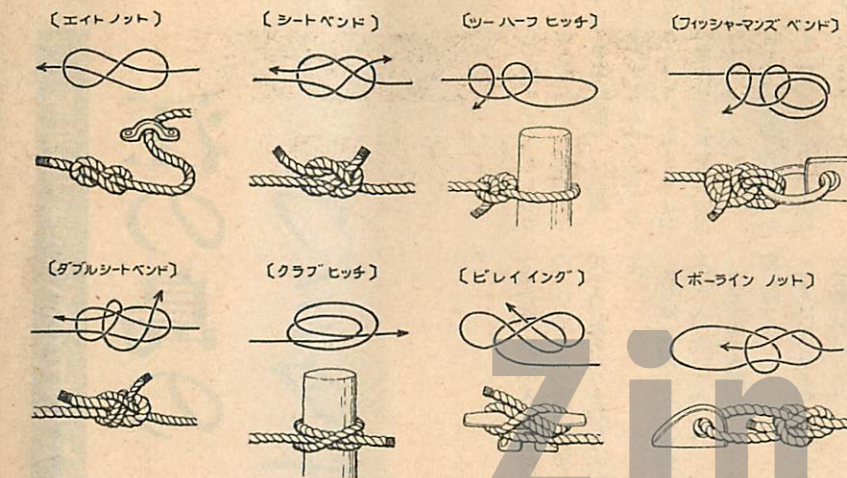


は、その端止めも、マッチでちよつと火をつければすむというものもあつて、最近ばかり厳しくこの仕束を教えないフネが増えているような気がする。しかし、ロープワーク、シーマンシップにこそヨットマンの誇りがあることを忘れてはならない。

ヨット・ハーバーの中で、多くのフネの出入りを、のんびりと見守っていると、それぞれのフネに、それぞれの方法で仕束がわかる。

ロープを結ぶ方法には、実にさまざまなのが、どのフネでも、いちばん最初に教えられるのが、ボーレン・ノット、クラブ・ヒッチ、エイト・ノットといったところである。そして、この初歩的な結び方が、あらゆるロープワークの基本でもあるのだから、常にこの結び方の練習を心がけると良い。私たちは、かつて、自分の家のトイレの中や、ベッドのわきにロープの切れ端を置いて、いつでもそれを手に、結び方に慣れるよう心がけて来た。どんな闇夜でも、全く手元を見ないでどんなノットでもスムーズに、そして確実にできるければ、クルーとして一人前とはいえないのである。まず、ボーレン・ノットから完全に自分の手に憶え込ませよう。

エンジンをかけ、ハーバーを出て行く、両舷のファンターを片すけ、ロープ類を仕束し、セイルを上げる。その単純な手順の中で、クルーがどのような順序で、動かすか、それだけ見ても、そのフネのクルーの練度がわかる、名艇と注目されるフネのクルーの動きはききびきびしていて、気持ちがいい。クルーがモタモタしているフネは、たいしたフネではない。ムアリングロープやファンターを片すける前に、セイルのハリヤードが引かれるフネは、とてもオフショア・レースに勝つフネではないのである。



私は、クルーの練度を見るのに、いかにスムーズにロープを扱うかを見ることにしている。どんなにセイルのトリムに才能を発揮してみせても、またデッキの上でどれほど軽妙に体を動かしてみせても、そのクルーがロープの結び方に、モタついたら、落第である。

オフシヨア・レースへの道

7

志賀 仁 郎

七、酔い解消法

に飛び込んでしまいたい程悲壮なものだ。

ヨットに乗りはじめた人達がいちばん心配することは、酔いではなからうか。はじめての航海で酔いに苦しんだクルーは、誰でも自分のクルーとしての適性に疑問を持つ。僕はとも長距離の航海には向いていないように思ふ。ティクルーシグのときだけ乗せてください。なまといってくるのである。僕はそんな時、僕たちだつて酔いはするんだよ。こいつばかりは慣れしまつて手はないのさ。酔いで死んだ奴はいないから気にするな。などといつてみるのである。

だがこの苦しみは経験したものでない。誰でも判るはずだが、胃袋の中身が飛び出しそうに苦しむもの。いっそのま海のち

らない酔いではないよ。といつて飲ませた。彼女の気分はこれで解消したのである。酔いと

いうやつは、そんな心理的な要素が多い。

うちのクルーたちの酔い解消法をいくつか紹介しよう。

H君 海がしけてくると、やたらと唄を歌い出す。都はるみの、あんな椿は恋の花から始まり、まあよくこれだけ憶えた

と思つぐらい歌い続けるのである。……唄が止まれば彼の気分はやや落ちついたと判るのである。

S君はビスケット、オセネン、何でもやたらと口に放り込む。割り当ての食糧以外に彼は

いっただ口に放り込むものを沢山用意している。H君と一諸に歌

いながら、それらをせつせと口に運ぶ。ある航海で彼ら二人は

バケツ一杯のキュウリを平らげたことがある。S君はいう。吐くものがなくなると胃が痛くなるから、どんな胃袋に入れておくんだと、出したり、入れたりで忙しいことだが、これで酔いには勝てるのである。

ところでいろいろなフネにそれぞれ個々の酔いの原因がある。面白。カレイライズが出たあとは必ず酔いにかかるというフネ。スパゲッティがいけないというフネ。またこの微風

のスピネーカーが上がるなど必ず酔いするヤツが出るなどというフネもある。牛乳がだめ、ヤビンの中でマグロになり、ウ

卵が良くないなどはごく普通に聞けるのだが、スピンの色が悪いとか、あの島の東へ行くとか駄目

などという話になると、ちよつとマユツバだが、酔いの原因などかならないか。けんなものな

は弱い方なのだが、時化た海で

はおそいかかる波の中で、胃袋の掃除をするようにしている。

志賀さんでも酔つてですか。

見たことないな。とクルーたちはいうけれど、そうした気づかいがクルーのたしなみなのである。

新しいクルーたちは、明日はクルーシグ、あるいはレースという日の前夜は良く眠れない。つい寝不足になる。これが一番酔いにくさる原因である。無理にでもゆっくり眠って、体調を整え、先輩クルーのジャマにならないように気をつけないといけないのである。快食、快眠そして快便が酔いの一番有効な予防法なのである。そして積極的にクルーとしての仕事をすること、激しいデッキワーク

こそ酔いの最良の解消法なのである。

一つつくー

オフショア・レースへの道

(8)

志賀 仁郎

八、チャート（海図）

黒く汚れ、ニードル岬や、海峡、オフショア・レースの聖地ともいえるイギリスのカウズの街にチャートルームという名のレース・トラムがある。この店は、この街でもっとも面白い料理を食べさせる店としてかなりの人気があつて、席の予約のないお客さんにはほとんどサービスするこ

とがない。今満員だからもう一度十一時すぎに来て下さい、などといつてお帰りにたくのである。この店の壁には、この街を中心としたソレント海峡からファスタネットロックに至るチャート（海図）がびっしりと貼られている。

この壁のチャートは、たかさんの人々の指に触れたとみえて無縁なこんな山奥に何故こうし

た店があるのかかなり不思議な話だが、この店でもいい年をしたオッサン達がそのチャートをかこんで気持を上げてゐるのに出会うことがある。もっともこの店は、ロスアンジェルスやニューヨークにも姉妹店があつてそちらもヨットマンたちの溜り場としてかなりの人気を集めてゐるのである。

日本でも油壺の周辺や江の島付近にはこうしたムードを売りにしている店がある。

このチャートは、たかさんの夢をかきたてるものはあるまい。私の家にも使い古したたかさんのチャートがあるが、その潮に

ぬれて、字のかすんでしまったボロボロのチャートは、さまざまなレースの想い出と共に私たちの海の上での友情の確かな手ざわりとして、決して捨て去ることのできないモニュメントとなつてゐる。

クルーザーにはじめて乗った人達でさえ、このチャートに書き込まれたさまざまな記号や数字が、それぞれどんな意味を持つてゐるかを知らなくとも、この一枚の紙に海への思いをかきたてられるに違ひない。

陸の上の地図が、その等高線のよつて山の高さ、山の形が読みとれ、そこに書き込まれた記号によつて生い茂った木の種類の



オフショア・レースへの道

⑨

志賀 仁郎

はじめから自分のフネを持つてオフショア・レースを目指す、などという大それた人は日本にはいるはずがない。どんなお金持ちでも、まず、このスポーツがどんなものであるかを、他人の持つてゐるフネで経験してみなくては、そしてそのスポーツが自分のものになるか、又自分がこのスポーツに向いているかどうかをたしかめてみたいと思ふに違ひない。

またオフショア・レーサーのクルーになりたいと思つてゐる人々も、必ず何らかのチャンスをつかんでクルーと呼ばれるフネに乗つてみて、さて自分がクルーとしてやってみるかどうかをきめようと思ふに違ひない。私たちのところに来るクルー志望の若い人たちは、皆ん

・レジャー

は僕がやれるスポーツかどうかためしてみたい、とか、他のスポーツより面白いかどうかという経験してみたいという。僕はそれでしたら人に、必ずまず何回か来てみて下さい。そしてあなた達がそれをきめると同時に、僕らも君たちが僕らと一緒にやってみる仲間かどうかを見極めるのです、というのである。

そして、まず決められた集合時間はどんなことがあつても守られ、また事前に連絡なく休むな、また事前に連絡なくフネに来るな、ということだけを要求する。恋人との待ち合せに五分や十分おくれでも、また学校を一日サボつても、それはそれほど目くじら立てるほどのことではない。私たちのところに来るクルー志望の若い人たちは、皆ん

いえるのだが、このことはオフショア・レーサーを目指す人々には決して許されてはならないのである。そのひとりのクルー、ひとりのお客さんのために航海計画は全く狂つてしまふのである。

もう忘れられてしまつた事故だが、学習院大学ヨット部の翔鶴の事故も、その原因はクルーの集合がおくれ、予定した出港時間に出港できなかったからというの、大きなウエイトを占めていたと見ることができる。あのフネの遭遇した天候と危険海域への到着時間を決めたのは、出港時間のおくれの何時間かであつたらう、ともいえるのである。もし予定された出港時間に横浜港を出ていれば、明か

の悪天候にも会わずにすんだといえるであらう。そこまでシビアに考えなくとも、もし誰か遅刻するクルーがあれば、そのフネのその日の予定が何かと狂つてくるのは当たり前。他のスポーツなら、奴が来ないけどボツボツ練習はじめようか、などということもできる。また新米の一人や二人いなくても練習にはそう支障はないだろうが、オフショア・レーサーを

目指すフネのトレーニングではそれは許されないのである。はじめで他人の持つフネにお客様として招待された人々も、この集合時間についての厳しさは同じこと。ゲストとして何を

持つて行つてやろうか。お土産は何かいいか、またどんなヨットウェアを着て行こうかと考えるヒマがあつたら、集合時間に必ず間に合うためには、何時に家を出て、何時の電車に乗るか、またどの道を通つて何時間か、またどの道を通つて何時間か、それがヨットに招待された人々の、もっとも重要なマナーなのである。

さて、はじめてクルーサーに乗つてみると、何から何まで珍

さになることから、クルーサー乗り、そしてオフショア・レーサーの第一歩がはじまるのだが、最初の一回や二回で憶えられないものではない、またははじめてからそれが扱えるものでもない、のはじめのうちは、誰でもお客様であつてクルーではない。そのお客さんにとつてフネの上で一番大事なマナーは古いクルーたちのじやまにならな

いようにすることである。出港準備はそれだけでもなかなか楽しい作業である。先輩のクルーによく聞いて、シート、ハリヤード類のフッキングか

ら憶え込む。そして慣れて来て自分で出来るようになったら積極的にそれをやり、必ず先輩クルーに自分のやつたフッキングが正しいかどうか確認してもらふこと。そしていよいよ出航である。

ところでこの出港時によく見かける風景だが、そのお客さんあるいは新入りのクルーがフォアデッキの上に突つ立つたり、時にはバウ・バルビットに腰をかけたたりしているのを見ることがある。これは舵をきるヘルムスマンの視界をまたげるし、またデッキ上で作業をするクルーの仕事のじやまになる。出入港の時などは、お客さんたちは邪魔にならないようキャビンの中に入つてじつとしていて、う心づかいが大切なマナーではないだろうか。そして徐々に慣れて来たならシートやハリヤードを引く手伝いをしたり、セールをとり込む手伝いなどができるようになるのである。



オフショアレースへの道

(10)

目のいいクルーは素晴らしい戦力 志賀 仁郎

はじめてオフショア・レースに乗りこえる人達は、まず何よりも、更に欲をいうなら、II時方向、約300海里にスターボードの先輩クルーたちの邪魔にならないように気を配ること、と先に書きましたが、その次は、常にコース、このままでは、ぶつか自分たちの乗っているフネのまわりに気を配ることが大切である。より具体的な位置関係を知り、ヘルムマンの視界に入らな

ついで注意をおこたすることは、オフショアレースにとって、とり返しをつかかないことになる場合がある。

三月二十一日のNORCのボイントレースで、前半のレグを好走した、われわれの「ニンバ」は、葉山沖のマークを同ク

は、ヘルムマンの視界に入らないうちに、ヘルムマンはコースを変えて、衝突の危険をきけることができる。セーリング中のヨットには、自艇の進行方向を0時と

突然、あつ大謀のエンドで、す、と声をかけられた時には、ギリギリに切り上げるには、すてにおそ過ぎ、不意なタックを強いられることになった。

「前か、大きなヨットが来ます。あつ横からでつかい」といいう方も、またとつさの判断を要する時には、ありがた前に何か網があります。ない。風下、5度ぐらいに大謀

うしろから追い追って来た「早目、早目に対処すること、それがオフショア・レースの勝率を上げるひとつのコツであ

なす訳ですが、このようない方では、舵をきる先輩クルーという報告なら、ヘルムスマンには、どのようにフネを動かしては、どのようにフネを動かしては、どのよう

二位に落ちた。前方へのワッチが完全なら、大謀のエンドはもと早く発見できたはずである。スプレに顔をそむけた、わずかな時間に、われわれは勝利をとり逃がしたのである。

大謀だ。ぶつかるぶつかる。言い方も、更に正確に対称の位置を占うことができる。そして、

逆になすかの差で、われわれは

逆になすかの差で、われわれは

オフショアレースへの道 ⑪

スタートからフィニッシュまで

志賀 仁郎

スタート その1

最近のオフショアレースを例に、レースがどのように展開されるか紹介してみよう。

ゴールデンウィーク前半に行なわれた第24回大島レースである。

このレースは、NORCのレースの中でもっとも古い伝統を持ち、多くのオフショアラレーサーを育てて来たクラシックレース。花の大島レースと呼ばれるレースである。今年も、同じ日に那覇をスタートする沖縄レースのかけで、ややさびしいレースとなつてはいたのだが、参加艇三十九隻は、この時期としてはかなりの数といえるだろう。

スタート海面に出る前には艇の充分な整備、そして、クルーの順を追って紹介して

みよう。

オフショア・レースは、小型のディンギー・レースのように海上に打ったマークを廻る短時間のレースとは、本質的にかなり違ったレースで、日本近海で行なわれるレースでは、短いもので約六十分。そして長いものになると八百分を越えるものまであって、いずれも遠くホームポートを離れ、遠い空と海に戦術・戦略を競うのである。

良いスタートを切るというところはまず最初のコースで良い風をつかむことができ、レースを有利に展開できるばかりでなく、クルーの志気を高める上には絶体的な意味を持つているのである。

の体調の完全といったことが前提となるが、その当日はできるだけ早くスタート海面につき、スタートラインを研究、最初に走れるコースの検討をすませておかなければならない。心理的な余裕を持ってスタートにのぞみ、スタートで決定的な優位をつかむこと、それが長いオフショアレースの第一の勝負どころとなるのである。

そこで、このレースのスタートは、小型のディンギーレースにおけるスタートとはかなりムードの上で異なったものになる。スタートのわずかに一秒か二秒のおくれが、決定的なレースでの敗因となるということはない。と、いいのである。

何年か前までのNORCのレースでは、大型のオフショアラレーサーはどちらかというと、他の小型艇群のスタートをやりす

るだろう。

もちろん、オフショア・レースにも、アドミラル・カップレース、SORC、ササン・クロスカップレース、そして各トンカップのレースなどのようなシリーズ・レースには、オリンピック方式のショートレースが採用されている。そのきびしいレースのやり方が日本でも話題となり、この二、三年そつしたショートレースへの関心が高まり、この形式が各トンクラスのレースに採用されて以来、日本のオフショアレースのスタートも、かなりきびしいムードになったという見方もまたひとつの側面なのである。

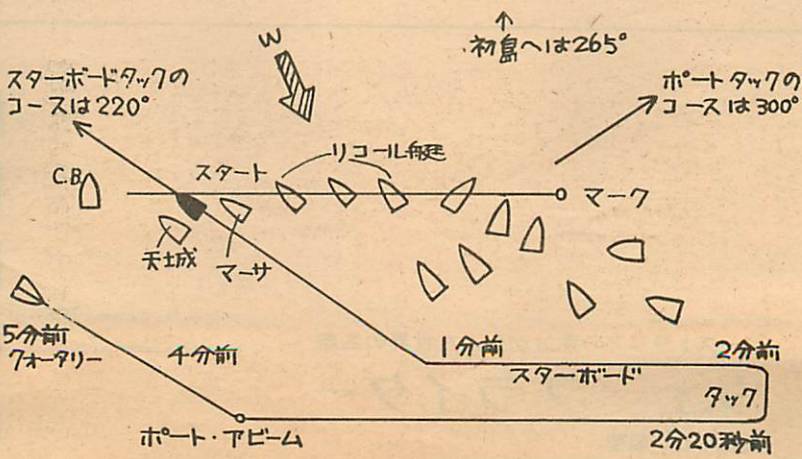
スタートは九時と九時十五分、われわれのニバスは油壺を八時二十分に出港、スタート海面に向かう。スタートラインは小

の外洋レースが尖鋭化しレベラアップした証であるといえ

ンの中は約二百艇である。この日、優勢な移動性高気圧の圏内にあるこの海面は、弱い西南西風、最初の廻航点、初島の方位は二六〇度第一レグは直上りとなっていた。

このスタートラインを横切るにはスターボード・タックなら二二〇度、そしてポートタックなら三三〇度となっている。

九時にスタートする小型艇群は、その大半がポートタックでラインを切り、三三〇度のコースに沿って一団となつて消えて行く、われわれのスタートは十五分おくれで、同じラインを二



をアビームにかさラインに沿ってアウトサイドのリミットマーク方向に走し、二分十秒前タック、スターボードとなり下手から全速でラインと平行に走し、一分前にセイルを徐々にしめてクローズとし、マークポートに直つてコースを引く。こうして、ニバスはスターボードのクローズ、そしていちはん風下と、絶好のスタート位置に入った。このスタート作戦は、スタート・ラインの位置、長さ、そして他艇の位置と、それぞれのスキッパーの技量、性格などから判断しなければならぬのだけれど、ルール上常に優位に立てる位置を占め、全速でラインを横切るというスタートには、かなりの技術と、深い戦術的な配慮を要する。クルーは、このスタートの瞬間には、スキッパーの指示に瞬時のおくれもなく対処できる者でなければならぬ。一つづつ――

オフショアレースへの道 ⑫

スタートからフィニッシュまで 志賀 仁郎

スタート その2

この日のスタートラインには、われわれの上手、ほぼ立派な名手石井正行さんが舵をひく「マールサ」そして、そのうしろにジュニーさんの乗る「都鳥」がジャストスタートをねらっていた。また、ニンバスのコース上に渡辺さんの「天城」がタイミングを計ってセールを流していた。

三十分前われわれが気をつけなければならぬのは、上手の二隻ではなく前方に停っている「天城」となった。しかし「天城」はセールを引き込み走り出すタイミングがややおくれたか、スピードがなかなか上らない天城を風上側から追い抜いたニンバスにとって、風下側は全くフリーとなった絶好のスタートができたのである。ライン上をわ

れわれより風上で流れていた「都鳥」他三艇がコールされる「マールサ」「ニンバス」がほぼ理想的なジャストスタートを切った。

第24回大島レースのスタートは、微風とはいいながら比較的ムラのない良い風に恵まれて、各艇はほぼ一線に良いスタートが切れたレースである。

同じ日、遠い沖縄では雨で視界の悪い海面にスタートは大混乱、何艇かの衝突事故が起き、日本一の大レースとしては、ちょっとお粗末なスタートとなった、と伝えられる。スタート時の気負いや、あるいは、あせりといったものが、この大事なスタートにおける艇の行動を不安におとし入れるといっている。

十分な準備があれば、レースはスタート前に既に決まっていた。短距離だからと甘い判断は禁物である。日本の外洋レースにおける事故は、最短距離の初王ジャン・クロード・キリーから聞いた。彼の勝利のコツだったのだが、長いオフショアレでも、この金言は当てはまるはずである。

スタート海面に出るまでの準備をちょっと整理してみよう。まず、そのレースに出場する条件クルーの構成、そして食糧計画、航海指書の研究など、自分のフネが、そのレースに出場する資格、条件をこなしているか、乗員は誰と誰で、そのクルーの練度は予想される荒天に、十分力を発揮できるだろうか。それは、例え60マイルのショートレースでも800マイルのロングレースでも全く同じことである。その日のレース海面に予想される風向風速、そして波といったものを研究しておく。あらゆる機会にラジオテレビの気象解説、そして気象予想を見なければならぬ。こうして自分のイメージの中に、そのレースを組み立てておくのである。

そして、その前日は食糧の買い出し、チャートワークに必要な新しい海図や、備品の点検など、急がしい仕事があるのだが、出来るだけ早く寝て、体調を整えておくことが、もっとも重要なレース戦術と心得て早目に寝ること。

ところで、新参のクルーたちには、レースの前夜からのフネでの泊り込みをすすめたい。フネのボンクで海に浮かんでの夢を結ぶことが、体をそのフネのリズムにならす上に絶好のトレーニングになるのである。動かない、広いベッドで寝た方が十分に眠れるという人にとって、このフネのボンクでのリズムを身につけることの重要さの方がより大きいといえるのである。

上手にフネで寝られることもオフショアレレーサーのテクニクだということを忘れてはならないのである。一日ぐら寝なかつた、という人は良いクルーにはなれない。

スタートの朝は、早目に起き早目に食事、そしてフッティングをすませ、気象通報、時報を正確にキヤッチ、最終的な天気図、そしてスタート時の正確な時計を確保する。

そして十分な体調とフネの準備が出来たら早目にスタート海面に出て、予想した天気と現実の天気との差を、たしかめ最終的な気象及びコースの判断を下す。

これだけの手順が踏まれて、はじめてスタートは落ち着いて切ることができるのである。そのスタート直前に、すいませー、チャンスは巡って来ないのである。大島レース。まず最初のレグは初島までの上りコース、風は南西の微風、300度にコースを引いた艇群は、この微風の上りに



とになった。

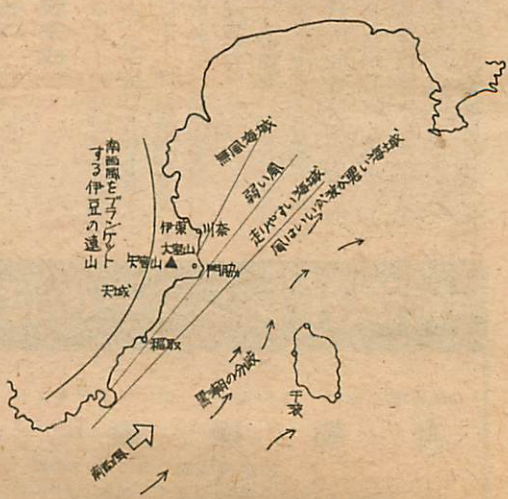
この日の天気図から、風は南西に振れ、やや強まるであろうと予想されたわけだが、その予想に立てば、300度の直上りのコースは除々に南へ振れる風によつて、初島へ向けてフネを上らせてくれるという判断が成り立つはず。一本タックで初島に向かえるのである。

スタート、後一時間ほどで風は南へシフト、真上りのコースは240度になった。どのフネもスムーズな滑りを見せて初島を午後一時すぎには確認していた。

このレグは、戦略的な判断は、この風の振れを予想し、どう走らせるかだけであつて、勝負はいかにセーリング精度を高めて早くフネを走らせるかであつた。コース中間まで先行したニンバスは、やや強まった風に、ワントンの都鳥に先行を許したが、初島到着は上位艇群の中にいた（次号は風上への走り方）

一つづー

14



オフショアレースへの道

(16)

ウォッチ・システムのいろいろ

志賀 仁郎

ニンバスの場合

長いレースを走ったフネがホームポートへ帰港して来ます。

それが気分まで暗くしてしまつたのです。

成績の良かったフネのデッキは得意気に見え、思わしくなかつたフネのcockピットは沈んで見えるものです。

そして、ヨット仲間が集まる

いつかが気分まで暗くしてしまつたのです。そして、ヨット仲間が集まる

ときまつて聞くのは、ウチのフネは、ネジや二人もマクロ(船酔い)になって二日目の夜は、俺ひとりで舵を引いたんだぜ」とか、

う状況がそれほどなく、ただ遠くの水平線を見つめながら、広大な海を走るといった状況が続く

勝ったフネのクルーも負けたクルーも、一様に「ああ、シンドイレースだった」とまず口を開きます。そして「まずは、ごく

もつとも、世界のトップレースのクリス・ボウザイドのよう

るうさん」とビールで乾杯などしているフネは、勝敗に関係なく、そのレースが楽しかったであらうことを思わせずし、口

もつとも、世界のトップレースのクリス・ボウザイドのよう

も開かず、フッキングを解き、スに気を配り正確に舵を引きせ

う状況がそれほどなく、ただ遠くの水平線を見つめながら、広大な海を走るといった状況が続く

ふたりと帰って行くフネは、レース中に何かチームワークをく

もつとも、世界のトップレースのクリス・ボウザイドのよう

ずす面白くないことがあつたのだらうと思はれるのです。重

もつとも、世界のトップレースのクリス・ボウザイドのよう

時間から四時間という辺りが、

もつとも、世界のトップレースのクリス・ボウザイドのよう

つ走り方をするには、まず四時間かいいと。ウチのフネでは今度から、金太をヘルムスマンにさせて、ウォッチを組むよ」と話していました。日本のトップ・ティンギーレーサーをヘルムスマンにさせて、更に猛烈に走ろうという訳です。新しいフネで、そして素晴らしいヘルムスマンを加えた笑い鳥が来シーズン、どんな走りを見せるか注目していいと思います。

さて、このウォッチの組み方には、実にさまざまな、行き方があります。六時間づつ一日を四つに分けて、二組のウォッチとサプスキッパーの組です。その四時間オフをクルー全員に一回、一日の時間帯を〇時から三時、三時から六時、六時から十時、十時から十四時、十四時から十八時、十八時から二十一時、二十一時から二十四時と、日中四時間、夜間三時間に分け、それを交互にデッキに出、どれほど秀れていても、反対舷の組がヘマを手れば勝利はおぼつかないわけです。まず、優秀なサプスキッパーを持つこと、

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間



の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

の悪い方式、思っています。何故ならば、二時間から五時間

17

ウォッチの組み方

0時 3

A

B

C

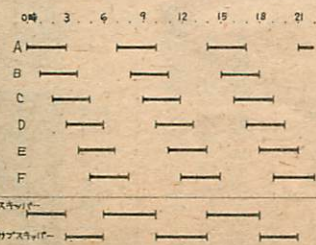
D

E

F

スキャパー

サブスキャパー



オフショアレースへの道

(18)

たべることもレースのうち

志賀 仁郎

オフショアレースの食料計画①

長いレースを走って来たフネとはできない。海がそれほど荒のクルーたちが、まず最初に口にしていなくとも、激しくせり合にする言葉は、何かうめーもの、ついているレースでは、とても、くいたいなーではなからうか。ゆつくり食事を楽しむ余裕など私たちのフネでも、それは例外ではないのである。

長いレースを走って来たフネとはできない。海がそれほど荒のクルーたちが、まず最初に口にしていなくとも、激しくせり合にする言葉は、何かうめーもの、ついているレースでは、とても、くいたいなーではなからうか。ゆつくり食事を楽しむ余裕など私たちのフネでも、それは例外ではないのである。

の「サウティド」は、ギャレーの「フリザー」と電子レンジを積み、アメリカ式の冷凍のTVディナーをふんだんに使って、かなり上等な食事を食べていたようだが、イギリスの旗艦「フリゲート」のギャレーの中には、サンドイッチの山と、クラッカー、インスタントコーヒーしか見ることではできなかった。

現実には、食事が可能で、どんな手順で作られたらいいかに、ついでに各艇それぞれの大きさ、ギャレーの設備としてクルーの好みといったもので決まってくると思えるのだが、ひとつの参考として私たちの「二本バス」のメニューを紹介しよう。

私たちは、食事を作るといって作業をできるだけ単純化して、フネのギャレーでは、お湯を沸かす程度の仕事しかないことにしている。

グウィークのレースでも、最初の七〇マイルのあとでは、まず風呂に入ってから、それから寿司屋に行こう、と衆議が一決したし、最長の百マイルオフショアレースのあとでは、風呂に入ってから、「まる和」(三浦市諸磯の安くて新鮮な魚料理の店)へ行くと、新鮮な刺身と、煮魚といったこの店の名物で、勝利の乾杯をしたのである。

「サガミ」(ドンガメ)といつた強豪艇を揃えた小網代艦隊の各艇には、炭を使う七輪(カンテキというやつ)と魚焼きのアミが積まれていて、くさやを焼き、忠勇(サガミの愛称)の時代ですう勢なのである。

オフショアレースのルールにはその安全規則の中に、フネにはいつでもクルーに暖かい食事を提供できる設備を持つことと明記されていて、レースに出場するフネはその条件を備えているはずである。

七〇マイルオフショアでは、ハンバーガー一組、サンドイッチ二組にきりめし組をそれぞれバックしておき、別に果物と飲み物、そしてインスタントコーヒーとマギーのチューブの

スープ、これで少なくとも五十分間のレースは十分にやれる。また二百マイルレースでは七〇時間のレースを予想して、おにぎりを組に、またサンドイッチのほかにフランスパン五本とカンズメのハム、コンビーフ、キャラメルといったおやつを七〇マイルレースのメニューに追加してあった。どちらのレースも予想より、はるかに短時間で終了したためにかなり大量に残すことになったが、こうした食糧計画そのものを立案すること、もまたオフショアレースの楽しさのひとつなのである。

一つづー



オプショナル・コースへの道 ①⑨

オプショナル・コースの食糧計画②

・ニンバスの場合

たべることもレースのうち

志賀 仁郎

最近のインスタント食品の中で、ヨット乗りにとって、いちばんうれしい食べ物は、カップヌードルではなからうか。

「お湯を注いで三分間待つのだぞ」と待っているれば、暖かいラーメンが食べられる。時化た海でカレライスを作る、メ

シを炊くといった作業は、とても無理。こうした手軽に食べられる食品は少々味が悪くともありがたい。しかも、食べたならその容器はそのまま捨てられるなんて、不精なものにはうれしい食べものだ。

このカップヌードルには、僕らはなつかしい思い出がある。

それは、第一回目の沖縄レースの時、このすばらしい食べ物が僕らの生命の綱だったのである。

あのレースの直前に、このカップヌードルは売り出されたの

だが、それをフネに積むことをすすめてくれたのが、「センチン」のおかちさん。銀座のバーで、お客さんに、このカップヌードルをすすめる店など、おそらくこの「センチン」しかなかったらう。

「食べてもらなさいよ、いけるから」とすすめてくれて、僕らは、このラーメンの支持者となった。ところが、いざこの便利な食料をフネに積もうと思っても、当時はなかなか手に入らなかった。ついにあきらめて羽田へ向った僕らに、おかちさんが、わざわざワンバック届け

てくれたのである。

そして僕らの都鳥は、このあ

りがない差し入れを積んでスタートすることができた。

レースとなったのだが、その強風と高波の中で、カップヌードルは僕らの唯一の食糧になったのである。もし、あのカップヌードルがなかったら、僕らは無事に三崎へゴールできなかった。

「ユイさんが、感謝のことばを

はいていたけれど、それはまったくオーバーではなく僕らの実感であった。

近江牛の牛メンシとか、赤飯といつた「ハイキングやキャンプに行く人々のために考えられた」一飯のカンツメも、中にはうまいものがあるのだが、カップヌードルのあの手軽さには及ぶまい。私たちのニンバスの食糧庫の一部は、このうれしい食品のために特別なスペースが作ってある。

鳥羽レースのように、時化の

予想されないレースでは、インスタント食品はかりも味気ない、いろいろなメニューを考え

る。しかしながら、どんなに微風

のレースといえども、レースの暖かいごはんにかけて、大いに遠灘での夕食を楽しんだ。

最近ではデパートの食料品売場を男が歩いても、ジロジロ見られることはない。ときどき見物に出かけて、次のレースの食糧計画を練るのも、また楽しいのはあるまいか。

ところで、こうした食糧もレ

カンツメは航海の楽しさを確実に高めてくれるのである。

この夏の鳥羽レースに、僕らは業務用として売られているカ

レーのカンツメを、笹にしき。

は、サビが出て

必す

オフショアレースへの道

(20)

志賀 仁郎

もしの解消が「安全」への道

今シーズン、日本のオフショアレースは天候についていない。御蔵島に向うコースでは50ノットのレースも雨に降られ強風にたたかれています。

たまたひとつの例外である鳥羽レースさえも、いつもの年のような、満天の星をながめて、という快適なレースではなかった。

中에서도、この秋の全日本レベリレーティングウィークの二つの長距離レース。そして秋の八丈レースは、風力八から九という狂暴な海の中のレースとなつた。

このレースを襲った風は、各艇の風力計の針を、その艇の記憶する位置より更に大きく振らせたのである。

私のニバスでも、レベリレーの最終レースでは、最終マーク、大島千波沖のブイの周辺

で40ノットを越え、八丈島からアレースは天候についていない。御蔵島に向うコースでは50ノットのレースも雨に降られ強風にたたかれています。

たまたひとつの例外である鳥羽レースさえも、いつもの年のような、満天の星をながめて、という快適なレースではなかった。

中에서도、この秋の全日本レベリレーティングウィークの二つの長距離レース。そして秋の八丈レースは、風力八から九という狂暴な海の中のレースとなつた。

このレースを襲った風は、各艇の風力計の針を、その艇の記憶する位置より更に大きく振らせたのである。

私のニバスでも、レベリレーの最終レースでは、最終マーク、大島千波沖のブイの周辺

で40ノットを越え、八丈島からアレースは天候についていない。御蔵島に向うコースでは50ノットのレースも雨に降られ強風にたたかれています。

たまたひとつの例外である鳥羽レースさえも、いつもの年のような、満天の星をながめて、という快適なレースではなかった。

中에서도、この秋の全日本レベリレーティングウィークの二つの長距離レース。そして秋の八丈レースは、風力八から九という狂暴な海の中のレースとなつた。

このレースを襲った風は、各艇の風力計の針を、その艇の記憶する位置より更に大きく振らせたのである。

中에서도、この秋の全日本レベリレーティングウィークの二つの長距離レース。そして秋の八丈レースは、風力八から九という狂暴な海の中のレースとなつた。

このレースを襲った風は、各艇の風力計の針を、その艇の記憶する位置より更に大きく振らせたのである。

私のニバスでも、レベリレーの最終レースでは、最終マーク、大島千波沖のブイの周辺

で40ノットを越え、八丈島からアレースは天候についていない。御蔵島に向うコースでは50ノットのレースも雨に降られ強風にたたかれています。

たまたひとつの例外である鳥羽レースさえも、いつもの年のような、満天の星をながめて、という快適なレースではなかった。

中에서도、この秋の全日本レベリレーティングウィークの二つの長距離レース。そして秋の八丈レースは、風力八から九という狂暴な海の中のレースとなつた。

このレースを襲った風は、各艇の風力計の針を、その艇の記憶する位置より更に大きく振らせたのである。

中에서도、この秋の全日本レベリレーティングウィークの二つの長距離レース。そして秋の八丈レースは、風力八から九という狂暴な海の中のレースとなつた。

このレースを襲った風は、各艇の風力計の針を、その艇の記憶する位置より更に大きく振らせたのである。

私のニバスでも、レベリレーの最終レースでは、最終マーク、大島千波沖のブイの周辺

で40ノットを越え、八丈島からアレースは天候についていない。御蔵島に向うコースでは50ノットのレースも雨に降られ強風にたたかれています。

たまたひとつの例外である鳥羽レースさえも、いつもの年のような、満天の星をながめて、という快適なレースではなかった。

中에서도、この秋の全日本レベリレーティングウィークの二つの長距離レース。そして秋の八丈レースは、風力八から九という狂暴な海の中のレースとなつた。

このレースを襲った風は、各艇の風力計の針を、その艇の記憶する位置より更に大きく振らせたのである。

中에서도、この秋の全日本レベリレーティングウィークの二つの長距離レース。そして秋の八丈レースは、風力八から九という狂暴な海の中のレースとなつた。

このレースを襲った風は、各艇の風力計の針を、その艇の記憶する位置より更に大きく振らせたのである。

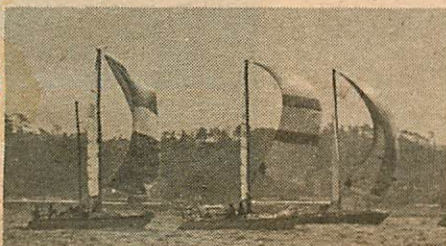
私のニバスでも、レベリレーの最終レースでは、最終マーク、大島千波沖のブイの周辺

で40ノットを越え、八丈島からアレースは天候についていない。御蔵島に向うコースでは50ノットのレースも雨に降られ強風にたたかれています。

たまたひとつの例外である鳥羽レースさえも、いつもの年のような、満天の星をながめて、という快適なレースではなかった。

中에서도、この秋の全日本レベリレーティングウィークの二つの長距離レース。そして秋の八丈レースは、風力八から九という狂暴な海の中のレースとなつた。

このレースを襲った風は、各艇の風力計の針を、その艇の記憶する位置より更に大きく振らせたのである。



一つづー

落水したことから始まったと伝えられる。このクルーが落ちなかったら、この時、このクルーが、安美、ルトを完全に着用していたら、この時化の海をこの名艇は走り切ったカウスに避航できたはずである。そして、二人目のクルーの落水がなければ、この「もし」を克服する心がまたあがなければ、安全はなくなるのである。

荒天の海を走る安全対策は、リーフをする作業の正確さ迅速さを身につけることから始まるのではない。それより常にどんな海にいても、手を抜かず、確実な作業を順序良くやるクセを身につけることではなからうか。私たちと一緒にオフショアレースを走ってきた、秀ちゃんというクルーは、まだ中学生の頃から、一緒にレースに乗ってきたのだが、彼は、どんな静かな海でも、夜になればライフジャケットをつけ、ハーネスをつけてからコックピットに出て来た。お母ちゃんが、これだけ守らないうえ、ヨットに行っちゃいけないというんだよ、というが、安全に海を走る者の第一歩であらう。

オフショアレースに適用される安全に関するルールの中から一文を上げておこう。

艇と乗組員の安全の確保は、オーナーの避けられない責任であり、所有艇が十分に機装されかつ十分な耐航性を保ち、荒天の海にも適した経験豊富なクルーを乗り込ませようとする力をつくさなければならない。

オフショアレースへの道

完

志賀 仁郎

小網代カップレースが終われば、日本のオフショアレースのシーズンは、終わる。冬の訪れの早い今年の冬は、海の仲間達にとつて、きびしい、そして淋しいシーズンになるのではなからうか。

そして、このきびしい海こそ、当の連帯感、本物の友情といったものがつかめるところからである。

さて、日本のオフショアレースのシーズンは、この寒い小網代カップレースで終わるといつたが、私にとつては、このレースによつて、来るべきシーズンがはじまると思われるのである。多くのレースを走り、きびしい海に挑んだクルー達は昨シーズンの同じ頃より一段とたく

になり教師になって、グループでチャートを開いて、天気図を考え、海の上で試されては来たのだが、このオフシーズンこそ、その課題への新しい実験ができる時期なのである。

この11月末のレースが企画された時、日本のオフショアレースの向上、そしてそのクルー達の心がまえ、オーナーの艇の安全時期までレースをやることは

強風にたかれ、激浪にしぶかれて、小さなボネで、海を走つてこそ、オフショアレースのほんとの楽しさ、苦さを味わうことができるし、こうした海で、はじめて、自分がどんなクルーであったかが自分自身でつかめるはずなのである。

夏の間模倣も、空いていて練習するには絶好の条件をそなえていた。この時期を逃がす手はないのである。

全についての取り組み方といったものに多くの示唆を与えて来たものといえるのである。

負けずとも勝つても、きびしいレースを走つて来たあとには、さわやかな満足感がある。

そして、この時期に、一シーズン酷使して来た愛艇を十分にいたわつてやることこそまたオフショアレーサーのつとめ、セールのリベア、各ギンの調整・補修、キャビン内の整理・造、安全備品の再点検、やるべきことは、たくさんある。そして、その作業の中に、来るべきシーズンの夢が、語られる、何とすばらしい、シーズンではなからうか。

オフにこそ差をつけるチャンス

暖かい夏のんびりムードの鳥羽レースもいいが、こうした冬きびしい海のレースに参加することの魅力にも目を向けて欲しいと思ふ。

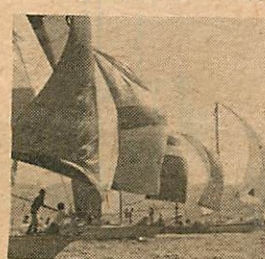
冷たい凍える手でデイルーにきりながら、「オーイ、リーフするぞ、出て来いよ」と声をかけた時、暖かいボンクの中から、カッパを着て、元気に飛び出してくるクルーを見る時、私達は、やっぱりオフショアレ

にこそ差をつけるチャンス。そして、こんな冬の季節は、

ケネディ大統領の暗殺のニュースを聞いたのだから、もう10年以上の歴史をこのレースは持っているのである。

この連載の最初の頃に書いた本

気象や海に関する勉強には絶好クルーひとりひとりが、提案者で、夢のコースを語り合う、なんて冬の夜が持てればオフショアレースの世界に飛び込んだ幸せを感じることができはる。



—おわり—