

10月13日

重いスーツケースを持ち成田へと向かった。ライフジャケットやオイルスキンも詰め込んだのでかなりの量となり空港へ向かうのだけでも一苦勞だった。空港には監督、コーチをはじめとしたOB.OGの方、また授業があるにも関わらず、後輩も見送りに来てくれた。多くの方のお見送りがあり、うれしかった。後輩からは遠征にあたって、お守りもくれたので元気が出た。

見送りの後、飛行機に乗り約12時間のフライトをした。飛行機では映画を観るなどしていた。機内食も想像以上に美味しくお腹いっぱいになった。日本を出るときには、1:25で到着時刻は7:25となった。時差は7時間ある。

フランスに到着する頃にはすっかり夜となっておりあたりは真っ暗になっていた。気候も日本よりかなり寒かった。フランスの空港に着きガイドさんと合流してホテル行きのバスに乗った。バスでの景色は何となくきれいに見えた。日本の企業の看板があつたりもし何となく嬉しくなった。

ホテルはビジネスホテルのようなものだった。自分の想像ではもっと汚いイメージだったので、思ったよりきれいでよかった。僕と外園さんの部屋はドアの立てつけがかなり悪く初めに入るときにドアがどうしても開かずホテルマンを呼ぶ騒ぎとなった。ホテルマンはドアをけて開けていてビックリした。ホテルに到着後それぞれ近くの店に行きごはんを食べた。サンドイッチや本場のチーズを食べることができた。お店で買ったチーズはかなり臭かった。味はおいしかったが、食べづらかった。

大体12:00分には全員、就寝した。時差ボケも少しあつたが、疲れていたのですぐ寝ることができたので、起きたときにはもう時差ボケは治っていた。たぶんフランスから日本に帰る時の方が時差ボケはつらくなると思う。

10月14日

今日は、パリからラロシェルまでの移動が主となった。

TGVでは三時間ほどの道のりであった。

パリとラロシェルでは風景が大きく変わっていた。

また、ラロシェルは、気温が高く、10月とは思えないような気候であった。

風も穏やかであった。

ラロシェルに到着した後は、実際にレースを行う港まで散策することにした。

おおよそ4キロ程度の道のりであり、その途中にもヨットやプレジャーボートの止まっているハーバーがあつた。

ヨットの本場を感じさせるような壮大な光景であつた。

また、ラロシェル到着が昼過ぎであつたため、昼食を取つた。

ラロシエルの大会が行われるハーバーは、本日定休日であるお店が多かつた。

大会本部の場所も確認したため、次にグランドサプライズの場所を確認した。

グランドサプライズが係留してある場所は、浜の近くであつた。

個人的には、潮が引いている時はとても浅いので、その点は気を付けた方がいいと考えた。

ハーバー自体は広く、多くの艇が所狭しと並んでいた。

ハーバーからホテルに戻る途中、ヨット製品のお店を発見した。

そのお店は、新品だけでなく、中古のものも取り扱っていた。

そこで海図を購入しようと試みたが、海図の取り扱いは、基本的に中古のものらしく、ラロシェル近辺のものは置いてなかつた。

ラロシェルは、フランスとは違った風情のある町であつた。

その優雅な街並みは、自分の心を激しく揺さぶっていた。

また、コミュニケーションの難しさというものも実感させられた。
旅先の言語はしっかりマスターしてから、海外に渡航することを、強く推奨する。
・・・さて、こうした与太話はここまでである。
いよいよ明日から、SYWOCが始まる。
明日は開会式だけであるが、気を引き締めて臨んでまいりたい。
SYWOCのヨットレースも、楽しみながら良い経験を積んでいきたいところである。

10月15日

本日は、大会のエントリーを行った。
その後自分たちの戦う船の様子を確認した。
船に向かうと、いよいよ本番が迫ってきたという気分になってきた。
当然、緊張もひとしおである。
それが終わった後も時間があつたため、ラロシエルの町を散策しつつ、買い出しを行った。
その後昼食をとり、自由時間となった。
これから戦うことになる海はどんなものかと海岸に向かうことにした。
海は風がなかったせいか、日本にいるときに想像していたよりは、穏やかなものであつた。
やがて、時間となつたので、本部に向かつた。
本日は各国の料理やお酒を持ち寄るパーティーであつた。
どの国も素晴らしい食べ物やお酒を持ってきていた。
日本はお好み焼き、日本酒、そばを振る舞つた。
やはり欧米圏の人々にとって日本は珍しいものであつたのか、日本のブースに来た人が多かつた。
特にお箸を見て、挑戦している人がめだつた。
振り返ると、ラロシエルの町を散策したり、各国の人々と友好を深めたりと充実した1日であつた。

10月16日

プラクティスメンバー

ヘルム 川崎

メイン 外圍

トリム 佐藤

ガイ 野田

コックピット 谷道

デッキ、タクティクス 前場

マスト 渡邊

バウ 木部

風 150° ~160° 風速 4メートル

天候は曇りなものの順風なうってつけの練習日和となつた。出航前に艀装品のチェックシートと破損チェックシート、そのほか海図等の備品を受け取り早速船の艀装に取り掛かつた。

ウィンチはシートをロックする部品がつけられており、フルードリス同様2ギアチェンジ可能なものであつた。

シート類のシーティング位置は違うもののコクピット周りでの動きに特別困るような違いは見受けられず安心した。

バウハッチはバウ側へと蓋が開くタイプでジブシートを蓋で挟むことができないため Y30 練習時にもおきたシートがスピンシートと干渉するミスが起きてしまった。

メインシートについては日本で練習させていただいたグランドサプライズ SAMOA の大石オーナーのご指摘どおり、SAMOA の艀装とは異なりメインジャマーブロックの位置がスタン側に設置されていた。

そのほか艀装品については、フルードリスに比べヘルムはやや硬く、ジブについてはフォアステイに直接シャックルで繋ぎ止める艀装、フォアガイ、バングはブロック数が少なく非常にトリムに力が必要であることに気がつく。また、フォアガイについては左右どちらにもシーティング可能だが、TeamWind (GS のレンタル元) の方々のアドバイスでは片方にのみシーティングしないとシートが短くトリムしづらいつつあったので、フルードリス同様スターボード側にのみシートを伸ばした。

プラクティスレースは上下4レグを行った。運営側の練習も兼ねているためレース中のコース変更、ノーレースなどさまざまな変更、指示も含まれたレースとなった。

今レースにてクルーワーク上解消不可能な困難は見つからなかったものの、なれないシート取りやポールの重さからか手こずりスピンセールのシェイプ崩れにつながる場面が度々見られた。一刻も早く慣れるようにしたい。

コースたるコースレースは行われなかった。

レース後夜からオープニングセレモニー、開会式が行われた。会場の入口がわからず集合時刻ぎりぎりの到着だったもののまさかの一番乗り、その後続々と各国のメンバーが現れ始めた。日本ではちょっと・・・と思ってしまうマイペース振りであったが逆に言えば集合時間前に集まるのは日本的マイペースなのだから別にいいか、となんとなく納得してしまった。最初に運営側の挨拶が行われた後に各国のスキッパー紹介があり、飲食歓談の時間の後に国ごとに集合写真を撮影した。気合を入れてみな腕組をして写真を撮ったがなんとなくラーメン屋大将ズのように見えてしまうがそれはそれで楽しかった。明日から第一レースが始まる。予想では強い風が吹くと思われる、これが日本にとって追い風となって今後のレースにより影響を与えてほしいと感じる。

10月17日

レース1日目

メンバー

ヘルム 川崎

メイン 外圍 木部

トリム 佐藤

ガイ 山田

コクピット 野田

デッキ、タクティクス 前場

マスト、ナビ 渡邊

バウ 木部

風 150° ~160° 風速 4~7メートル

1レース目 上下4レグ 12位

今回初のレースとなる。他艇に邪魔されることなくスタートできる位置でラインをきった。スタート3秒後程でラインを切きつたため、順位的には中間あたりについていた。回航時にはバウでの干渉が多く見られスピンセー

ルが回航時しっかりと上がることが少なかった。艤装の時点で干渉しているや、レース中に干渉してしまったものなど多岐にわたるがそのどれもが確認不足と思われた。干渉してしまうポイントは決まっているのでそこを押しさえる必要があると思う。回航時に他艇大きく離された。

2 レース目 上下4レグ OCS

ポジションを変更しバウとメインが入れ替わった。マックスのスピードでスタート丁度でラインを切るにぎりぎりを攻めた。結果としてはOCSであったが他艇もぎりぎりを攻めてリコールしていないと判断した。レグとしてはやはり上レグ時にも他国の艇と高さ、速さに差がついていた。今後のレースでこの差を埋め走り負けを少なくしていきたい。

また特に下レグでは多くの課題が残った。明らかに走り負けをしているように感じた。

風に合わせてガイトリムができていなかったりといったものが目立った。

ガイトリムについては、フォアガイの調節をあまり行っていなかったことが原因に挙げられる。

着順としては8番目であった。

1レース目同様、確認を怠ったがためのミスが多いように思われた

3 レース目 コース5 12位

約13マイルのレースとなる。スタート位置は上位あたりとなった。前レースの際にOCSとなったので、ある程度の余裕を持ってスタートを切った。コースは大きな三角形となり1レグ中にはスタートの際に稼いだアドバンテージを失い、下位となった。単純にアパレルに競い合ってもこちらの艇が高さをロスしているように感じた。回航のさいにはスピンセールが絡まってしまった。一つ前に回収を行った時に提灯してしまうようにしてしまったのかも知れない。レースとレースの合間にスピンの状態を確認する必要がある。提灯してしまったため、一時ジブセールのみで、下りのレグを行いその後デッキ内で干渉をといたのちにスピンセールを上げた。このミスによりついた差がかなり大きく、約3分の差が出たと感じた。やはり走らせ方に関しても大きく劣ってしまった。デッキでのワッチも少なくなっていた。3レグ目では始めジブセールで走り風が回り始めてからスピンセールを上げることとなる。結果としては他艇と大きく差が残ってしまった。

大きな課題としては、次回以降は絶対にクルーワークのミスをなくす必要がある。クルーワークで差がついているようでは勝負にもならない。

10月18日

レース2日目

メンバー

ヘルム 川崎

メイン 木部

トリム 佐藤

ガイ 齊藤

コックピット 谷道

デッキ、タクティクス 前場

マスト、ナビ 渡邊

バウ 外圍

風 150° ~160° 風速 4~7 メートル

1 レース目 上下4レグ OCS

今回はポジションを見直し外圍をバウとしてレースに臨んだ。前日に OCS があったためスタート時は他の船よりもあまり前に出過ぎずタイミングを合わせて行ったが、隣の船2艇もスタートラインを早く切ってしまった為リコールを受けてしまった。しかし、順位こそつかないが、収穫もあった。前日のようなクルワークのミスはほとんど無かった。その為、他の船と大差を付けられることはなかった。特に上りのレグは差を縮めることができた。しかしやはりクルワークのスムーズさや即ジャイのセールトリムが雑になってしまうことが多く、回航時に他の船に離されてしまうことが課題となった。

2 レース目 上下4レグ 順位：9位

今回は絶対に OCS にならないようにしたため、スタートが遅くなってしまった。他の船はスタートと同時にタックを返しポートタックで走っていたが日本はスタポーで攻め、これが、功を制し7位で回航をすることができた。そのまま順位を保ちながら下レグを終える際にスピンのクリューが外れてしまい、かなり大回りな回航となってしまった。その為順位が一時落ちてしまったが、やはり上レグではライン取りがかなりうまくいき順位を取り戻した。

そして最後の下レグ。後ろのカナダに被されてしまい大きく失速。周囲の船に離されてしまった。ここに差ができてしまった。今回のレースで一番の反省点はここにある。今回の状況を如何に打破するかが勝負の鍵となる。

3 レース目 順位：12位

約 16 マイルのレースとなる。スタート後上マークを回航し、その後ブイを回り、橋の下を通って戻るコースだ。やはりリーチングなので各国かなり力が入り、かなりの実力差が生まれてしまった。大きな差としてはライン取り、風の読みがあまりうまくいかなかったこと。ジャイブ時のスピントリムが挙げられる。一人一人がレベルアップしないと勝てないということを思い知らされたレースとなってしまった。他の国の動きをもっとよく見て、セールのトリム、ライン取りなどをしっかりと吟味して、いかなければならない。そのためには更に、もっと先のコースのブローを読むことが必須だと思った。ブローがしっかり読めれば、最善のライン取りができる筈だ。明日以降のレースにしっかりとつなげていかなければならない。

10月19日

レース3日目

メンバー

ヘルム 川崎

メイン 木部

トリム 佐藤

ガイ 野田

コックピット 谷道

デッキ、タクティクス 前場

マスト、ナビ 渡邊

バウ 外圍

風 140° ~150° 風速 4~5 メートル

1 レース目 上下 6 レグ 5 位

スタートでは他艇が集団となり下へ下へと流されていくなか、日本はスタート前にタックを返し集団から離れ上よりスタートを切ったことにより好スタートを切れた。他艇の動きをよく知り動けた。

1 レグ目ではスタートの際のアドのおかげで上位陣につくことができていた。常に角度の良いタックで走ることにより無駄なく走ることができていた。回航に関しても今までのような大きなミスはなかった。

2 レグ目を終える際には 1 位で回航をすることができていた。後ろの艇との差は約 2 艇身だった。ここからは大きなミスがないように走ることが目標となる。上位につけていることにより全員に焦りが感じられた。

3 レグ目の回航の際にはクルーワークなどにミスが見られスピニングがしっかりとはれていない時間ができてしまい大きなロスとなった。ポールの位置に関しても他艇とはかなり異なっていた。そのため、参考にして行くことも大事であろう。

4, 5 レグを終え順位を 3 位と付けていたが最後の回航の際に相手 2 艇にマークに対して内側に入られてしまい、ルームを与えないといけない結果となった。残り距離がほとんどなかったために追いつくが出来なかった。ルールに関してもそうだが最後まで気を抜かずいかに相手にぬかされないように走ることができるかが肝心だ。

10 月 20 日

レース 4 日目

メンバー

ヘルム 川崎

メイン 木部

トリム 佐藤

デッキ 齊藤

コックピット 谷道

デッキ、タクティクス、ガイ 前場

マスト、ナビ 渡邊

バウ 外圍

風 0° ~10° 風速 4~7 メートル

1 レース目 上下 4 レグ 8 位

日によって変わってしまうガイを、今後は前場を固定してガイに付かせることにした。スタートはスピードに乗り、他の艇とイーブンなスピード、高さでスタートすることが出来た。上マークこそ最後尾で回ってしまったが下レグで一気に追い上げ。ポールの高さの調整がかなり大事だということがよくわかった。周りの船をみても本当に学習することが多く、ワンデザインでもかなりの実力差が出ることを身に染みて感じた。

2 レース目 上下 4 レグ 12 位

今回のレースの反省点はスタートにある。上有利ということが分かり、上にポジションを置き、本部艇ギリギリのポジションに位置を取り、日本より上艇にいた2艇を弾くことに成功した。ここまでは順調であったが、ラインまでのスピード調節がうまくいかず、結果リコール。フラッグが上がったことに気づきスタートラインへ。再びスタートを切り直した結果、他の船とかなり離されてしまった。今回の原因としては、ヘルムとバウの意思疎通ができていなかったこと、そして、それぞれのポジションがヘルムの動きに合わせて切れていなかったことが挙げられる。しかし1レグで大差があったものを4レグが終わるころには差を縮めることができたのは大きな収穫かもしれない。

3 レース目 No21 順位：11位

上マークを回った後、別のマークを回り、再度上マークを目指すコースとなる。約6マイル。インシュアのレースではいまだに勝ててないので今回はとにかく他の船の動きを意識しながらレースに臨んだ。やはりリーチングになるとかなり差がでてしまう。上マークを回ったあと、かなり後方にいたスコットランドがあつという間に抜かしていった。トリムを一新させると、一気にスピードが上がり、前の船とかなり差を縮めることが出来た。今回のように他の艇を参考にするのも勝つための大切な要素だと思う。

4 レース目 順位：9位

上下のレース。スタート直前はかなり失速してしまい他の船とかなりはなされてしまった。しかし、上レグのライン取りが良く、マーク回航時にはかなり追いつくことが出来た。下レグでもかなり優位な展開に持ち込むことができた。回航時の即ジャイやアーリーポートもかなりスムーズに行うことができた。回航は日に日に良くなっている傾向にある。

10月21日

レース5日目

メンバー

ヘルム 川崎

メイン 木部

トリム 佐藤

デッキ 山田

コックピット 谷道

デッキ、タクティクス、ガイ 前場

マスト、ナビ 渡邊

バウ 外圍

風 260° ~280° 風速 9~11メートル

1 レース目 上下4レグ 11位

この日は強風の中でのレースとなった。

風下有利であったため、風下からスタートすることとなった。

スタートは上々で上レグも上位陣に組み込むことが出来た。

しかしながら、回航時にペナルティーを受けてしまったこと、スピンの上手く展開しなかったことがあり、他艇

から後れを取る事となってしまった。

3 レグ目で少し前との差を詰めた。4 レグ目の下レグでは、風が上がってしまい、ブローチングしてしまったため、スピンを回収し、ジブを展開した。

また、このレグでスイスのスピンのバーストした。

2 レース目 上下4レグ 11位

このレースは、強風等の為スピン禁止のルールで行われた。

スタートは、今回も風下有利であったため風下側を狙った。

波が高く、風も強かった。

下レグではジブにもかかわらず10ノット近いスピードの出る海象であった。

こういった海象ではデッキの人員のワッチやハイクといったものがとても重要であるといったことを、改めて実感した。

この日は、強風の為、ここでレースが終了した。

10月22日

メンバー：川崎、木部、佐藤、谷道、外圍、前場、野田、渡邊

海況：250° ~270° で3~5mの風、波10cm

総評

6日目はスタートに関してはいい位置でスタートを切れたが、他の国にタックをかぶせられ、ブランケットに入れられてしまった。スタートに限らずそうだが、相手艇との位置関係をもっと気にする必要がある。特に自分たちがフレッシュアで走れているかどうかは重要で大会期間中は何回も多くの国にブランケットに入れられ、艇速が落ち、相手艇と離されてしまうことが多々あった。このいち取り争いは日本の何十倍も海外の国が長けていた。これからこの実力の差を埋めるにはやはりレースに出場する回数をもっと増やす必要がある。今回の遠征メンバーでは遠征前に一回もレースに出場できておらず、やはり経験の差が出てしまったと痛感している。今回、12艇が出場であったが、これだけ多数の艇が出場しているレースにおいて、船が接近した際の対応や、スタート前に込み合っている中でスタートというのはレースを通じて上達するものだと感じた。またもう一つ日本の弱点は、マークでの攻防である。上記同様にマークで込み合っている時に、オーバーラップの関係にあるかどうか、それによってどの艇に権利艇なのかをちゃんと理解し臨む必要がある。今回は先に内側に入られてしまい、なかなかマークを回れないということがほとんどでありそこでどうしても順位が離されてしまう傾向があった。また回航前にタック、ジャイブを返す必要があるときにヘルムスマンの動きにクルーがついていけなく失速してしまうというのも他の国に離される大きな理由である。またそれに伴う回航前のクルーワークもやはり経験不足が出てしまった。どうしても回航前に急にタック、ジャイブをはさんだりするとスピンを回収するのが遅くなったり、スピンをあげるのが送れてしまう。最終レースに関しては1レース目の2レグ回航時（下マーク回航）時に他艇をさけるため、回航前にジャイブを返さないといけない状態にあり、返した後にスピンを回収したが、マークを通りすぎていたためラフしたところジブのラフの金具に引っかかった状態でパワーが入ってしまいスピンのバーストしてしまった。次のレグではスピンの使えなくそれが最下位になる決定打となってしまった。

総じて、これらの反省点は遠征前の練習不足、レース出場不足が一番の原因であると痛感した。もちろん部活として後輩との練習、クルージング等様々な要素があるが、うまく兼ね合いをつけもしくは後輩も巻き込みどんどんレースに出場すべきだと感じた。今回フランスに行った3年のメンバーは今回の経験、反省を活かしどんどんレースに出場し、また来年SYWOCに出場し自分たちよりもしっかりレースができるようになって欲しい。

10月23日

大会が終わり、パリに戻った。

皆、思い思いの感想を抱え、TGVに揺られていた。

疲れのせいか、眠っている人も見受けられた。

さて、パリに戻ると、初日に向かったモンパルナスのホテルを目指していった。

モンパルナスのホテルにたどり着いたとき、大会が終わってしまったという実感が非常に強く湧いてきた。

その後、観光の時間にあてられた。

ある者はお土産を買い、ある者はエッフェル塔などの有名な観光地に赴き・・・様々な時間の経過を満喫していた。

その後、フランス最後の晩餐ということで、皆でレストランで夕食をとった。

思い出とともにフランスの料理を堪能し、食べ尽くしたのであった。

10月24日

長かったフランス遠征も最終日である。

午前中はお土産を買いにいき、午後、飛行機に乗るといったスケジュールであった。

お土産を買いに向かう途中、改めてパリの町並みを見てみると、なんとなく寂しいようなかんじがした。

お土産はモンパルナス駅周辺で購入していた。

このあたりはお土産屋さんやデパートが多いということであった。

お土産を購入し、ホテルに戻った。

空港に向かうバスを待つ・・・

バスに乗るとき、いよいよフランスを出るのだなという気分になった。

二週間とは意外に長いもので、そろそろ日本語の通じるところに行きたいといった状態であった。

空港にて飛行機を待っている間、フランス遠征の総括をしていた。

改めて考えると今後のために反省しなければならぬ点ばかりである。

今後の活動のため、どのようなことをして還元していけばいいのかということを考えながら、フランスから日本へ帰った。