

沖縄東海ヨットレース2012 参戦記

幼少期。週末になると決まってオヤジのヨットに乗せられて、船酔いに苦しみバケツを手放せない日々が続いた。

笑顔でセーリングをする父を横目に「大きくなったら二度と乗るか！」と心の中で叫んだのが懐かしい。

あれから10数年。久しぶりに船酔いした今回の航海だった。

今まで、パールレースで高校生の時を合わせると3回ほど出場させていただいたけれども、それ以上のロングレースへの参加経験はなく、多くて1ナイト+αの航海だった。

”船の上で生活する”という非日常な世界を続けながらフィニッシュを目指す、今回の様なロングレースは初めて。想像がつかなかったけれども、周囲のアドバイスから大方しんどういレースになることは覚悟していた。

サンデーセーリングでは天候を選べるから都合がいい。

荒天なら出港を取りやめて、整備や次回の約束をすればいい。（もちろん例外はあると思う）

けれど、ロングとなるとそうはいかない。

ワッチオフからオンモードでコクピットに出ると、たちまち荒天という”現実”を突きつけられる。

どんな海面でも、他のクルーと力を合わせてフィニッシュを目指し帆走を続ける。

風が全くなかったとしても、逆にバカ吹きだったとしても、動く山のような波がきても、デッキを洗う波ですべてが流されても、セールが破れても代用を作り、満身創痍になりながらもフィニッシュを目指す。

僕は経験がまだ浅いのでこれぐらいしか想像できないけれども、

長距離航海師の文献を読んでいるとよく”洗濯機の中にいる様な”という表現が出てくるもんだから、究極の悪天候とはたまったもんじゃないんだろう。

今回はそこまでの超悪天候はなかったものの、出場艇の大多数が自艇に大きなダメージを受けて、14艇中9艇完走、5艇がリタイアのサバイバルレースだった。

まずはざっと、レース開始までの日々を書き記す。

26日（木）

10時ごろ沖縄到着、空港でお土産を買って実家へ送っておく。（病棟へのお土産も全て食べられてしまったがこれはご愛嬌）

13時ごろオーナーなどと合流。宜野湾マリーナへ直行。

一番手前の棧橋に我がマンデーナイト。紺色のハルは自分のお気に入り、勇姿を望む。船内備品の乾燥を行った後、インスペクションに参加。

沖縄、ええとこだ。マリーナに到着した瞬間に僕の老後が見えた。

空き時間に今回の出場艇の視察。その際に先ほどインスペクションでお会いした、レグラス元艇長のH氏を見かけたので話を伺った。

このぐらいのレースになると、有名人がゴロゴロ歩いているもんだから驚きだ。

西側の栈橋にガスト、真ん中の栈橋にベンガル。復活後の夢ひょうたんも係留してあった。

各艇ファイティングフラッグを掲げて闘志満々。

夜はサムズ、地元の居酒屋をハシゴして、ベロンベロンになるまで飲む。

27日（金）

午前中に艀装や整備など。

午後に途中合流組を空港まで迎えにいき、その後はテストセーリング。

うねりの波長が長く、少し船酔いしかけた。めちゃくちゃ懐かしい感覚に陥る。

ただ、ライジャケを変えたら収まった。ただ単に寝不足による体調不良と圧迫によるものか。

ファーリングジャノア取り付け、ジェネカーアップ、予備スピニアップやジャイブなど一通り動作確認。

バウでリーフに気を使いながら入出港。南国でのセーリングに酔いしれた。

その後はクレーンで半宙づりにして、高圧洗浄機にてハルの掃除。水垢をゴシゴシ落とす。栈橋の関係でキールのバルブに手が届かないので、ハーバーの利用者の方から手漕ぎ船を借りて洗浄へ。

途中、バルブに乗って”イルカに乗る少年”を演出したりして、楽しい時間を過ごした。

夜にはレースクルーが全員集合、前日同様サムズでベロンベロンになるまで飲んだ。その後は宿で朝4時近くになるまで語り明かす。だいぶ、クルーの面々と打ち解けてきた気がした。

28日（土）

安全講習会に昼まで参加し、その後は艇長会議と前夜祭へ。

眠い目をこすりながらの午前中の安全講習会。万が一、重症人が出た場合や艇体放棄を余儀なくされる事態に備えての講習。

今回のレースでのトラックデータは海上保安庁もフォローしているらしい。

午後少し講習会に参加してから解散、ベンガルのM氏やTethisのK氏に挨拶に伺ってから船へ戻る。

しばらくして雑誌のための写真撮影と艇長会議へ参加。

僕は下っ端クルーだけれども、将来は自分で船を出すことを夢見ているので、以前から艇長会議に参加させていただいている。

ここまで、天気図とGPVを見ていたけど

レース当日の風予想はだんだんと変わっていった。

最初のうち、低気圧がラムラインのより近いところに時間とともに張り出してくるのでスタートが南、その後は南東、その後に東に振れていく予想だった。

その際には低気圧の北側？にカームが広がり、風が弱まる地域が西から徐々に現れてくる予定だった。

そのため、奄美大島の東を通るコースを予想する。

ただ日がたつにつれて低気圧がより遠いところに張り出してくる予想のため

風は南から南西に振れていく予想になった。

レース前日の予想では、コンスタントに15ノットぐらいを受けながら走る予定。

しばらくはクローズドリーチで、徐々に登りになっていく予定か。

低気圧が少し心配で、2、3日目の予報では鹿児島あたりが真っ赤に染まっている

(20Knotオーバーの予報)

前夜祭では沖縄民謡に酔いしれてからホテルへ戻る。明日はレース本番、だが緊張はあまりせずすんなり眠りにつくことができた。

29日（日）・・・1日目

いよいよスタートの日。雨模様が予想されるので出港時よりカッパと長靴を着用。まさかフィニッシュまでこの長靴を履き続けるとは想像もしていなかった・・・。

出港の際には地元の住民が岸壁から手を振ってくれている。バウからこちらも手を振り返す。

ウェザーマークは設置しないとのことで、南東の風なのでR2ジェネカーを準備。デッキへ運んでおく。

スタートまではジェノアを半分展開、ポジショニングしてからホーンと同時にデカジェネ（R2）を張る。下一番でスタート。

その後は少ししてからジャイブ、左海面へ。

他艇団は全てが右海面へ。少し不安が残る。

しばらくしてからもう一度ジャイブ。スターボードで走る。

左海面からプロパーで残波岬を狙う。

スタートでは130度ぐらいの風だったか、忘れた。

なにしろマストより前の下側にいたので計器が見えないからだ。

でもデカジェネ（R2）を上げて、下側のデッキにいたので

多分風は10～15ノットぐらい、風向はスタートから残波岬を向いた方向+120度ぐらいだから、結局風向は120度ぐらいか。（スタート海面からの見通しは0度なので）

雨が若干降りしきるが、風は比較的安定していた。視界は悪くなかった。残波岬を5、6マイル先から視認できた（確か）。10ノット前後の快走が続く。

残波岬に近づくとつれ順位がはっきりする。

まず遠くに見えるのがベンガル、その後にガスト、そして近くにエスプリとトリッキー。トリッキーは非大型艇でありながらジェネカー搭載により他艇を蹴散らして先行集団にくらいついていた。

エスプリはスワンの56フィート、レーサーではなくクルージング艇のはず。

負けてられない。と思ってるうちに徐々に追い抜かす。

残波岬、みんな島、伊江島の右を通過してやや転針。

19時ごろ風が右に振れたのでジェノア展開、ジェネカーダウン。

その後はアビームで快走。

29日20時の時点で、沖永良部島の南。

N 27 13 95 E 128 30 31

艇速11ノット、風速17ノット前後。

GPVの予報では、明日の朝まで南東の18ノット近くの風が続き、

奄美大島越えるあたり（昼の12時ぐらい）にやや南に振れるかも。

低気圧が西から出てきているので、それに巻き込まれて風が南に振れていくかもしれない。

ただ、自艇もいいスピードで北東へ移動しているので、もしかすると振れる風のないまま南東でアビーム爆走が続くかもしれない。

うねりの波長が長い。酔い止めを念のため飲んでおいたからか船酔いはなかった。

30日（月）・・・2日目

N 27.54.49

E 129.17.53

長い一日だった。

29日から日付が変わった夜中3時前、ワッチオフのため眠りにつく。

ただ、風が強いので念のためバウのバースにてセールに包まりながらカップで寝る。

外でバタバタする音、ドーンと強い音が聞こえるとともに、クルーの叫び声がきこえる。

オールハンズ！エマーゼンシー！

急いで外に出ると、暗闇を引き裂くような、セールがシバーする音。船が、ブローチングしながらセールに振り回されるのを目の当たりにする。

状況が理解できなかったが、ラットが効かないとの異常事態ということだけは聞き取れたのですぐにジェネカーの取り込みへ。

テイクダウンシートが流れているので、フットを持って4人で必死に回収する。
回収後、コクピットへ戻ると暗闇の向こうに艇長が頭から血を流して倒れていた。

聞くと、ジャイブ時にラットが効かなくなっらしい。

ジャイブした後のブローチングの瞬間に反対側のデッキへ吹っ飛び頭を打ったのだろうか、なにしろ出血の量が半端ない。

リタイアの四文字が頭をよぎる。ただ、リタイアよりも艇長の無事が心配だった。

怪我人のため緊急入港するにしろ、レース続行するにしろ、ラットを修理しないとどうしよもない。

急いで普段からお世話になっているマリンショップに電話し、対処方法を聞く。衛生電話が役に立つ。

舵が効かない船ほど怖い物はない。

横波に翻弄される。中では負傷者の治療、外ではラット部分の修理が行われた。

後から知った話では、オートパイロットとラットは独立しているために、ラットによる操縦不能であっても航海は続けることができるとのことだった。

ただ、その時は何が起きているのかわからない（もしかしたらラダーが折れてるのかと思った）し、その知識も持っていなかったので、漂流しながら修理を続けた。

(前進している船にラダーがついていない場合の挙動は、フラフラ行先が定まらない感じになるが、漂流時はどうなるんだろう?)

マンデーのラットは左右独立タイプではなく連動だったため、片方のシャフトからロープが脱落すると左右が全く舵が効かない状態になってしまうのだった。

1時間半ほど漂流したあと、ラットが復活した。

N氏に艇長代理が言い渡される。34歳、メル阪にも出場経験がある逞しい方だ。

ヘトヘトになりながらまたキャビンの中へ戻る。メイン、ジブでの帆走を開始した。

またなにかあるとアカンと思って床につく。しばらくウトウトしていると、オールハンズが聞こえる。外に出ると、またもブローチングしている。ジェネカーを何時の間にか上げたらしい。(R15)

ブローの度に何度も真横に倒れている。やはり25ノットの風でのジェネカーは危険だ。

一気にハリヤードを落として、デッキに回収。

スピン然り、ジェネカー然り、強風時のダウンでは一気にハリヤードを落とし、バウからスターンにかけてデッキにクルーが並び、海中から引き上げるようにして回収を行う。

強風時に無理にフットから降るそうとしても第一下りないし、クルーが飛ばされる危険があるため無理だと思ったら一気に落としたほうが良さそうだ。

ただし、テイクダウンシートが流れていなければ、セールの外側に向けて風が逃げて行くので問題なさそうだが。

一段落したあとは極度の緊張と疲労のためバウでカップのまま、ジェネカーに包まりながら泥のように眠ってしまった。

ここまでの印象が強烈で、30日の記憶は他にほとんどない。

起床、ミーティング、睡眠（ここでやっとカッパ脱ぐ）。

艇長代理によるミーティングでは、欠員を考慮して6,6,4,4,4のワッチから4,4,4のワッチへ変更する提案が告げられた。

ヘルムスはN氏、T氏、K氏の3名で、それ以外のポジションとは独立したワッチ体制をとる。

12時からワッチ開始、雨が降りしきる。

その後は夜になるまで風と雨は止まなかった。寒冷前線の中にいたのだろう。

風は徐々に南西へ振れていった。艇速はコンスタントに10Overで、徳之島や奄美大島を通過。2年前の微風レースではいつまでも見えていたという徳之島が、今回のレースでは1ワッチの間に視界の彼方へ消えていった。

16時ごろにまたのラットトラブル。原因は同じだった。

今回の航海では合計3度、ラットのトラブルがあった。

やはりチェーンまたはベルト式で、尚且つ左右独立式が一番安全だ。

オーパイとラットが独立しているという構造もよく理解できた。

舵に関して、ラットのトラブルは起こりやすいので、構造理解とトラブル対処法は全クルーが認知していなければいけない事項であると強く実感する。

1日（火）・・・3日目

明け方に、強風によりジェノアからジブ3へチェンジ。

ワッチオフを削っての動きと、これまでの疲れがどっと出てきていた。

キャビンに入ると同時に、畳んであるジェノアへ体を預けると溶けるように寝入ってしまった。

8時。ロールコールにてレース参加艇クルーの落水の情報を聞く。

急遽、クルーでミーティング。全員意見が一致し、即座にレース中断、機走を開始、西方へ転針。

低気圧が通過したのか、やや晴れ間が広がっている。

情報が徐々に入ってきて、距離は108マイルほど先、10ノットで走っても10時間後。というところか。

日がくれてからの搜索が難儀しそうだが、人命がかかっていると思うと居ても立っても居られない。

黒潮と風を考慮して、落水箇所からやや北側の水域を目指して帆走を続ける。

ライフジャケットやカッパの色など、搜索に必要な情報がなかなか入ってこない。

海上保安庁も捜索に参加しているとのこと。無事に見つかってくれ、祈る思いであった。

11時ごろ、追加の情報が入る。無事に発見したとのことだった。

ただ、意識不明の状態。搬送されたとのこと無事を祈る。

クルー間で再度、ハーネスの管理を確認し合う。

レース開始後はずっと波高が高く、ワッチ交代の際にハーネスを外すときが一番危ない。風も強いのでヒールが激しく、確かに少し足を滑らすとそのまま海へ流されてしまいそうだ。

特に夜間は視界が悪いので、十分に注意して移動を行う。

それ以降、デッキ上にいる人間は定期的に点呼を取り、キャビンへの入出の際は自分の名前をコールするようになった。

昼の間も風は止まず、コンスタントに吹き続ける。

いつの間にか大洋の大うねりや、吹き続ける強風、キャビンのジトジトに体が慣れてきて、どこか吹っ切れてしまった。

日が沈むと段々風が強くなってきたので、ワンポイントリーフを行う。

波は高く、バウが叩かれ、波でデッキは洗われるため足場が不安定であった。

二股ハーネスを使い、慎重にマストへつく。風が強くとピットへ声が届きにくい。

1ワッチオフを挟んで、深夜のセーリング中。

一瞬の月明かりと、波に輝く夜光虫に目を奪われていると、急に轟音が耳に入ってきた。

風の強く吹く音に紛れて、バタバタ、とセールシバー音が聞こえている。

なにかおかしいと思いセールに目をやると、メインセールのラフ下部がマストから離れてしまっている。

後から知ったのだが、ハンクスが変形してレールから外れてしまったのだ。

オールハンズを要請する間もなく、直ちにセールダウンを行う。

ただ風が強いため、ハリヤードカットしてもなかなか降りてこない。

僕とY氏でラフに半分ぶら下がりながらセールを降ろす。

急いでセールタイでブームに縛り付ける。しばらくはジブ帆走が続いた。(ジブ3)

ジブだけでも艇速は10ノットオーバー、アパレントも35近くで走れているから不思議なものだ。

というかあの風でメインを揚げた状態で走るよりも、もしかしたらメインを降ろしてこのようにジブ帆走しているほうが結果論的には無難なのかもしれない、とクルー同士でしゃべっていたのを覚えている。

2日(水)・・・4日目

引き続き悪天候は続く。今日が何日目かわからない状態になっている。

なにしろトラブルが続き、風は強く、波が大きい悪天候でのセーリングがずっと続いていたので、注意力がだいぶ落ちていたからだ。

吹っ切れたといっても体力的には応えるものがあり、精神的にも少し疲れてきていたのかもしれない。いつになったら着くのだろう。何故か、いつまでも到着しないような幻想に苛まれる。

潮岬を目指して黒潮に乗るが、気を抜けない海面が続く。

昼の11時にトリスル展開。

トリスルは初めて見た。ラフはそのままマストのレールに入れていくが、クルーは予備のスピシートを用いて展開した。

ブームはほぼ固定し、クルーからのスピシートを左右のスターンにあるブロックを用いてトリム。

N 32.20.66

E 133.58.62

これまでの航海中、トラブルは夜になるとやってきた。日が沈むと共に、より一層緊張感が体を包む。

夜20時頃。No3ジブをリーフし、トリスルを展開して帆走を続けていた。

するとバウ先よりセールのシバーする音が。みると、ラフの下部がたるんでいるように見える。

破れているのだろうか、リーチから引き裂かれているようにも見えた。

急いでBチームメンバーのみでジブダウンを行う。

なんでこうもBチームがワッチのときにトラブルが多いのだろうか？と答えのない疑問を感じながらもバウへ急ぐ。

ハリヤードカットをバウから指示する前にジブはスルスルとおりてきた。

回収が間に合わず海中へ。メイン同様、Y氏と共に海中からJIBを回収する。

横波が強く、前方への帆走力を失った船は横波に翻弄される。

ローリングに同調させて、タイミングを見計らって1メートルずつデッキへひきづりこんだ。

今回のセーリングではジェネカーやジブなど、海中からの回収が多かった。

生き足がついているとセールは持っていかれてしまうし、キールやラダーに絡まるのは危険なので、艇速はセールを出してできるだけ落とす。

艇速が落ちると横波に揺られるため、クルー自身の腕力でひきづり上げるというよりも、ローリングに同調させてデッキに”持ち上げる”というほうが表現が正しいかもしれない。デッキがヒールにより海面に近づいたときにセールを強く掴む。

そのままヒールが逆になると同時に、ローリング力によりセールが海中からひきづり上げることができる。

そしてもう一度ヒールによりデッキが海面に近づいたときにはセールにたるみができるので、一気にデッキへ回収し、次にセールをまた掴む。

そのようにして海中からセールを回収した。

当初、ハリヤードはジブのピークから外れて飛んでしまったのかと思っていたけれども、実際はドラムについたままラフワイヤーの一番上に残っていた。

ジブのピークは過度のテンションにより破れてしまったようだ。

ジブの代わりにストームジブを展開。トライスルとストームジブでの帆走を開始する。

北東の風が強まり、クローズホールドで波に強く叩かれながら潮岬を目指す。

レース開始当初はバウでセールに包まりながら、カップで寝ていたものの

雷が落ちるかの如く響き渡る、バウが叩かれる轟音と、一気に2、3メートルを落下する浮遊感のせいで一向に眠れなかったので、ミドルバースで寝ることにした。

カップで寝ることにはいくつかメリットがある。

まずはオールハンズにすぐに対応できること、もう一つは濡れた服をもう一度着なくていいこと。レース一日目こそ着替えをしっかりとしていたのだが、遺憾千万すぐに濡れたり蒸れたりしてしまうし、着替えたところで船内もジメジメしているので寝床は良いものではない。そんなこんなでカップで寝ることに居心地の良さを覚えた僕は、夜は大抵カップを着たまま寝ていた。（短いレースだからできる芸当なのかもしれないけれど）

ただ一つ問題なのが、カップは保温性が高い分どうしても暑くなってしまうところだろうか。寝る前は涼しいはずの気温でも、起きると汗が額から滴り、首とカップの間から体臭と汗の臭いが湧き上がってきて気持ちが悪い。

ムツとする臭いで、これ自体で船酔いしてしまいそうだ。

大時化であったため、トライスルとストームで走ったのは正解だった（というかそもそもそれかジェノアしか選択肢がなかった）

メインが破れて、ジブも破れて、万全のセーリング状態ではなかったにしろ、コンスタントに10ノットオーバーで走っていたのは驚きだ。風の強さを改めて実感する。

深夜には潮岬を目指し、大うねりの中航海を続ける。

これが太平洋の大うねり。陸地が近いからか波高が高い。

近くにいるはずの本船も、うねりの谷間に入ればたちまち見えなくなってしまう。

見つけた本船の方向を注視し、見失わないように一苦労だ。

次々と山のような波が船を襲う。

途中、ポート側から大波がやってきた。

ポート側のワッチをしていた自分はそれを目撃でき、体で瞬時に踏ん張ることができたのだが、他の3人は反対側のデッキまで流されてしまった。

ハーネスがなければ危うく落水するような大波だ。トビウオがいつのまにかラット後ろのスペースで跳ね回っていた。

3日（木）・・・5日目

潮岬を通過し、大王崎がすぐ近くにある。（GPS上は）

ずっと大海原の中にいたので、久しぶりの陸が近いことに心を踊らせる。

早朝こそ風が残っていたものの、徐々に晴れ間が広がってきた。

低気圧が雲を持って行ったのだろうか、久しぶりの快晴。本当に気持ちがいい。

スタートしてからずっと雨、もしくは曇りで、キャビンの中もジメジメ。

湿度90%を切った時点で自分の心の中も一気に晴れ渡る。

こんな天気ならGW終了ギリギリまでセーリングしていたいなあ、とまで思ってしまうが、いやいやレースだからと自分に言い聞かせる。

もし当初の予定通り3日の未明に蒲郡へ到着していたら、この天気の中でセーリングできなかったと思うと、

これは多分海の神様が、荒天セーリングで心身共にヘトヘトな僕らに対してご褒美をくれたんだろう、とまで能天気と思うようになった。

ここぞとばかりに今まで湿りに湿ったカップを干す。一気に乾いていく。

カップの内部に溜まった体臭や汗、海水の臭いでデッキはひどい状態になってしまった。

カップを回収後もコクピット周辺は悪臭が漂っていたので、如何に臭いが強かったか実感できる。

風がやや収まってきたので、ストームジブの代わりにジェノア展開を目論む。

ただ、ハリヤードが上がったままなのでマストを登って取りにいかなければならない。

以前停泊中にマストを登ったことがあったが、今回は波のある海面でのマスト登り。

緊張感が体を包むが、登らなければしょうがない。

まずはセールを降ろして、漂流状態にする。（もしメインがあったらヒーブツーするのかもしれないけれど、今回はヘッドセールのハリヤードを降ろしてくる使命があったので、セールは降ろした状態で行った）横波で揺れが激しい。

そして入念にシミュレーション、準備をしてからマストを登る。

全部で3通り、方法を計画する。プラン1～3だ。T氏の知識が光る。

知識、というか経験なのだろう、やはりトラブルに対しては一辺倒な対応ではなく、多角的に捉えていくつか対処法を考えておきたい。

プラン1が、僕がドラムを下に押し下げる方法。最初に行き足を付けてやれば残りは惰性で降りていく予定。

プラン2が、スピンハリ2を使って長めのシートをマストトップまで送ってもらい、ドラムにくくりつける。そしてドラムをしたまでおろす。

プラン3が、僕がドラムに捕まって、体重をかけながらラフワイヤーを伝って降りていく。

聞くと、ラフワイヤーを伝って降りるなら3秒で降りてこれるとか。それは無理だなあ、サーカスのような曲芸に目を丸くしてしまう。

話は戻りスピンハリをハーネスへ固定する。こればかりは自分の責任、自らの手でしっかりもやいしてからいざ、上の世界へ。

下で見ていたよりも横振りが強い。

体重をハリヤードに預け、腕と足は掴むためだけに使う。

サイドステイから伝っていき、スプレッダーを3つ越えてからピークへ。

足が竦む余裕はなく、左右に振り回されるマストトップで必死にしがみつく。

ここで手を離したら・・・恐らく宙ぶらりんになって、マストに強く叩きつけられるのがオチだろう。想像しただけでちびりそうだ。

”おかーちゃん”心の中で叫ぶ。

下からみればどうってことない高さなのに、どうしてこうも上にいると高く感じるのか。

心に余裕ができてきたら陸地を望む。まだ見えないが、もうすぐだろうか。

てっぺんから見た海は丸く、どこまでも青が続いていた。

無事ジブハリヤードのドラムを下におろしてから、来た道に戻る。

登るときと違って降りるほうが一苦労、どうしても腕と足に力が入ってしまう。

「ゆっくり！ゆっくり！」

したに降りた時には腕はヘトヘト、喉はカラカラ。全身に強い力がかかっていたことを実感する。

もう少しハリヤードに体を任せることができたら・・・思わぬ次回への課題ができてしまった。

その後はジェノアで大王崎を目指す。大王崎までは確か60マイルほど残っていただろうか。

途中、一度風が落ち、左へ振れたのでジェネカーへチェンジ。

本当に気持ちがいいセーリングだった。

快晴のダウンウィンド、風は10～15ノット、艇速は10ノット前後。

海の神様は最後は笑ってくれたようだ。

しばらくトリマーから離れていたのだが、久しぶりにトリマーをする。

T氏からレクチャーを受けながらのトリム。

ジェネカーの性質などを理解した上でのトリムは勉強になった。

思うに、ジェネカーというのはフリーで使うジブみたいなもんなんだろうか。

タイトリーチの場合、登り角度はジェネカーで決めることができるし、風の入り方もジェノアと同じ。

ただ、ブローが入った時の対処はメインに近い。

ぐぐっと風が入ったときに、如何にブローチングしそうかしないか判断して、風を掴みつつ、フラットに近い形で滑走するか。

波でのヒールとブローでのヒールを体感で判断し、波でのヒールならその後のアンヒールを予想しパワーを得るためにやや引き込む。

ブローならギリギリまでパワーを溜めて滑走するが、オーバーなら途端にブローチングしてしまうので、ヒールとの兼ね合いでシートを出して風を逃がしていく。

ブローが抜けたあとは見かけの風はやや前に回るので、引き込んでパワーをつける。

風を感じてセールをトリムする感覚にハマリ、2時間ほど熱中してからワッチオフ。

ワッチオフの頃には大王崎沖に到達、次の目的地は伊良湖岬沖。

順調にいけば数時間以内に伊良湖を通過できると思うと興奮して眠れない。

デッキに出ると鳥羽あたりで花火大会が開かれていた。

そういえば去年のパールレースでも熱海あたりで花火大会が開かれていたっけ、懐かしい記憶が蘇る。

しばらくデッキにいたが、深夜のフィニッシュに備え1時間ほど眠っておく。

22時よりワッチオン、深夜で、かつ伊勢湾入口なので四方八方から本船がやってくる。

遠くに望む陸地の明かりに心を踊らせながらワッチ。

しばらくクローズで走っていたが、伊良湖を通過したあたりで転針しジェネカーをあげられる風が変わったので、ジェネカーのパッキング。

といってもバウハッチからすぐに上げられるようにするのみなので、ピークとラフ、リーチを揃えて準備。

デッキに戻りすぐにジェネカーアップにとりかかる。

暗い分ハリヤードの干渉には一層気を使い、懐中電灯でマストを照らす。

そしてハリヤードアップ。が、ある程度のところまでしか上がらない。なぜだ？

確実に一番外側からハリヤードを回しているし、ハリヤード自体の干渉はなさそうだ。

タックラインを緩めてもらうが、それでも上がらない。

そもそもいつもジェネカーあげているときそこまでタックライン抜かないし・・・どこかおかしい。

ただ、フィニッシュも近く無理をできないのでジェネカー回収。

風がやや振れたのでジェノアで帆走。

そして深夜2時36分、長い長いレースが終わった。

フィニッシュ周辺では一艇のヨットが、フィニッシュマークやラグーナへの案内を行ってくれた。

マークが赤白の点滅ブイだったが、実際には点滅しておらず視認できなかったからだ。

入港すると棧橋には人影が。

レース委員会の方々が出迎えてくれたのだ。お疲れ様、労いの言葉をかけられる。

ようやく・・・無事に到着した。

色々トラブルが続いたけれども、こうして乗員が致命傷なく無事に蒲郡へ到着できたことを素直に嬉しく思った。

棧橋からクラブハウスへ向かう際、棧橋出口付近に2人の人影が。

なんと両親が駆けつけてくれたのだ。これは嬉しかった。

こらえきれず泣いてしまった。久しぶりの号泣、言葉が出なかった。

深夜にも関わらず出迎えてくれた両親の姿に対する感謝と、無事に蒲郡へ到着できた安堵感からか。涙した理由が自分でもわからなかったが、しばらく止まらなかった。

ずっとトラックで航跡を追っていたそう。本当に、心配ばかりかけた。

オーナーに両親を紹介、その後はレース委員会のNさんに親子でご挨拶。

クラブハウス2階にはウェルカムドリンクや食事が用意されていた。

久しぶりの食事に舌鼓を打つ。うまい。甘味が好きな自分はチョコを中心にたいらげた。

なにしろレース中は食欲があまり出ず、乾物中心だったのでどれもうまく感じる。

目をつむるとまだ揺れていた。久しぶりの陸酔い。心地が良い。

日焼けや陸酔い、そして肌が海水でザラザラする感じ

どれも航海の後に上陸した際、心地よさを感じるものばかり。

ああ、無事に陸に帰ってこれたんだと深く実感する瞬間だった。

4日（金）・・・6日目

当初の予定を変更して、とんぼ返りで三重へ帰る。

朝6時ごろ出港。徹夜だったが、興奮からか全く眠くない。レース委員会の方々が棧橋から見送ってくださった。本当に、頭が上がらない。

時々ラットを持たせてもらうものの、船に積んだビールを全て飲まんばかりの勢いで飲みまくった。

レースという緊張感から開放されてクルー一同ベロンベロン、途中レース艇のKIHOとすれ違ったので声援を送る。

同じ荒天を走り抜いた仲間だ。レースの敵ではない。

ロングレースというのはこういった、チーム間が同じ方向を向いているのがいい。

自然、という相手に対して。

風、潮汐、黒潮、波、うねり、低気圧。

全てを含んだ”自然”に対峙しながらフィニッシュを目指す。

ロングの魅力がまた一つ、見つかった気がした。

片付けを済ませて6日ぶりの風呂へ。日焼けがしみる。気持ちいい。

土日には内装を乾かすなど一通り片付けに参加して、沖縄東海ヨットレースへの参戦は幕を閉じた。

振り返ると、スタートからは5日半の船旅、沖縄入りから考えると9日間のヨット三昧GWだった。まさにゴールデンな一週間。毎日ヨットのことばかり考えるという最高の一週間だった。

チーム内では、経験浅いながらもBチームのバウマンを務めさせていただいた。

一番年下だけに色々動かなければならない場面が多かったものの、

本来の仕事もままならず、結果どっちとらずになってしまった時があったので一考すべきだ。

やはり目の前に与えられた仕事をキチンとこなしてから、他の仕事に手を上げて動かなければいけないなあ。

個人的には心配していた船酔いが1度だけだったのでホッとしている。

確かジェネカーをパッキングしていたときか、トイレで吐いたっけ。

効率的に吐くことを考えて、アルコールを指先に塗って見たら、ちょうど良く喉頭蓋が刺激されて勢いよく吐けた。これは収穫だった。

今回のセーリングで重宝したものは、GPSと多機能器具だろうか。

今回からハンディGPSを持参してのセーリングだったけれども、まずまずの使い勝手だった。

事前にカシミールを使ってウェイポイントを多数入れていたので、SOGや残りマイル、HeadingやBearingなど使える情報満載だった。

そして多機能器具（サバイバルキット、というのだろうか？）では、ナイフ、ノコギリ、ペンチを多用した。

まさにサバイバル、シートをカットする機会が何度かあったのだが、シートが太すぎるため普通のナイフではさばけない。

ギザギザ刃のミニノコギリが重宝した。

これは確かラオスかどこかで500円ぐらいで買ったもの。いい買い物した。

今回の服装についても振り返ってみる。

農業用の足袋長靴を使ってみたのだけれども、なかなかの使い勝手だった。

裏のゴム質は滑りにくく、思ったほど蒸れなかった。これも2000円前後だったけれどもいい買い物だった。

なにより親指とその他の指の間が分離しているので、マストを登るには最適。サイドステイを指で挟みながら上下していた。

後は二股ハーネス。これは、揺れが酷く波を被る回数が多いバウに限らず、どのポジションであっても必要な装備だと思える。

自前ではなく借り物なので、近いうちに購入せねば。カッパも同様。

聞くとやはりヘンリーロイドが長持ちするらしい。フードに透明部分があり、視界が広いのも特徴的。MUSTOは乾きが遅く、ヘリハンについては利用者がいなかった。

ルックス的にもGILLかヘンリーロイドかなあ……。円高がまだ続いている今のうちに買っておきたいところ。こればかりはバイトに勤しむのみ。

黒タイツを履いていたものの、陰部周辺に汗疹かなにかの湿疹ができてしまった。ずっと湿っていたからだろうか……。今度から軟膏を持っていったほうがよさそうだ。

Tシャツ、フリース、靴下、パンツなど全て化学繊維で固めたのも問題なかった。

最後に

今回のレースを通じて、各種サバイバルセーリングの方法など色々勉強になった。

やはり真のシーマンシップとはこのこと。スポーツマンシップのように精神的なものだけでなく、如何にフィニッシュまで走り抜くことができるか、というハード面ソフト面含めた概念だということに気づかせてもらった。

トラブルを受け入れ、今手元に残ったもので試行錯誤をしてセーリングを続ける知識、アイデア、技術。そして前向きな姿勢。

レースの勝敗、完走リタイアの次元だけでなく、船乗りとして安全に帰港するための、必要不可欠な姿勢だということ。

これはどんなセーラーであっても取得すべきものであり、特に外洋で長距離航海する者にとっては必須だろう。

書籍や雑誌からの知識、実際に乗ることにより身につく経験。あとは、身新しい事態であっても起点を効かせて対処していく思考能力。それらを自分自身、もっともっと磨いていかなければならないと実感した。

自然を感じた6日間だった。

そして最も大切なこと。

自分の命は自分で守る、という海の鉄則を心に深く刻んだレースであった。

最後に。

今回のレースでの落水事故により亡くなられたAOBAクルー、高橋さんにご冥福お祈り申し上げます。

各艇の情報。

ベンガル：ハンフリー54

GUST：Ker40

マンデー：Sprint50

エスプリ：SWAN56

トリッキー：Mur40

AOBA：シドニー40

クレセント：S40

Tethis：ヨンマルセブン

PETITE：X40

朝鳥：Murray43

SASHIBA：First45

ハングリーキャット：ヨンマルセブン

弥勒：オリジナル？

Kiho

：昨年の東海チャンピオンで見てからの久しぶりにGUSTを見る。とても40Feetとは思えない。馬鹿でかいディングーみたいだ。最新のキールボートを物語っている。中はどうなっているのだろうか？今度、見せてもらいたいなあ。

そしてベンガルの新艇。シェイプが美しい。思わず頬ずりしたくなる。タックラインの出口が二つあるのは何故だろう？？最新のレース艇に興味津々だった。

中を見せていただいたが・・・さすが純レース艇。カーボンやアルミ満載で、非常にスポーティー。カッコいい！

エスプリはSWANのクルージング艇。こんな船でロングクルージング、アイランドトリップしてみたいなあ。

PETITEとクレセントも来年のトランスパックに出場とか。羨ましい。Xヨットというのは雑誌でしか見たことなかったけど、綺麗なレーシングクルーザーだなあ。

トレッキーは上架していたのを見たけれども、ハルがツルツルだった。レストアしてからのこだわりは半端ないようで、マストは以前のベンガルのカーボンマストを使っているとか。

弥勒は自作ヨットと聞く。ワイワイクルーが楽しそう。以前からブログを読んでいたけれど、311の震災からの復活は素晴らしい。誰かが”いよいよ佳境に入ってきましたな”とか言ってたけど、まさにそんな印象を受けた。