



今回のワールドはブラクティスレースを含めると7日間連続で出艇。1日2レースの日が予定に組み込まれるなど、セーリングを十分に満喫できる日程となった

International 14 World Championship 2009-2010 Manly 16' Skiff Sailing Club Sydney Australia

インターナショナル 14ワールドに見る 常に革新するクラスの真髄

レポート／柳澤康信 写真／藤井義久

オーストラリア・シドニーの Manly 16' Skiff Sailing Club でインターナショナル 14 ワールドが開催された。チームレースが12月28～29日、個人戦が1月2～11日。オーストラリア45艇、イギリス25艇、アメリカ12艇、ドイツ10艇、カナダ8艇、そして日本からは3艇が参加し、総勢103艇となった。

40年つづく日本の チームレース参加

インターナショナル14ワールドは伝統として、まず各国代表4艇の総当たり戦によるチームレース戦、続いて個人戦とおよそ2週間にわたって行われる。

クラスルールは特異。「より速くあるために常に革新する」というクラス憲章の下、ルール内であれば艇、セールのデザインは自由。49erはじめ五輪キャンペーンに参加する者、ボルボオーシャンでヘルムをとった者、ACボートのデザイナーとして活躍した者など、セーリング界を牽引するセーラーをまた輩出する一方、70歳を超えるベテランセーラーも参加するなど、レベルも非常に高いながら、それでいてアットホームなフリートが魅力といえるだろう。

他方、個人が主体となって活動するクラスがゆえに苦勞も多い。ワールドにフルで参加すると、2週間を超える長期休暇の確保に加え、開催地までのコンテナ運搬、そして遠征のアゴ、アシ、マクラまで個人負担が原則。常連国であり登録数も多いアメリカですら、今回のチームレースには参加しなかった。景気悪化の影響で、出費の面もあるが、長期休暇を会社に申請しにくい状況になっているとのこと。

今回、日本は過去およそ40年間も継続してきたチームレース参加を途切れさせないために最低数の4艇を送ったものの、選手はチーム戦、個人戦合わせて延べ7人。私も前半のチームレースだけに参加。後半個人戦は、外洋チーム（ブロス）で活動している川西君に何とか参加していた、交代。4艇目のチーム編成も



3艇エントリーした日本チームは残念ながら全艇とも予選突破ならず。シルバーフリート（43艇）での成績は、15位 宇都・石田組 JPN117 (Samurai Douse) (写真右)、23位 下里・川西組 JPN110 (Nippon Cha Cha CHA) (写真中)、32位 萩原・菊地組 JPN107 (Emerald Blue) (写真左) となった

「はじめに14ありき」

—インターナショナル14最新の流れ

長い歴史のなかでブームバング、ハーネス、トラピーズ、ベンディング・マストなど、いまでは常識になっている多くの機装が、14で初めて採用されました。470級や505級も14をルーツとしているクラスです。今もやむことなく進化しています。

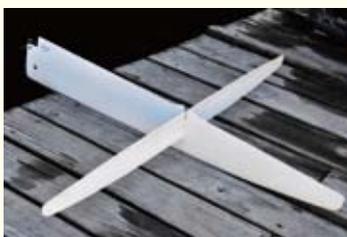
最近では、ACボートのデザイナーでもあるポール・ピーカーが取り入れたウイングラダー。クローズでの波切性とフリーでのパウの浮力の向上とを劇的に進化させ、プレーニング性と安定性に大きく寄与しています。

最新機装ではウイングが海面や風の状況に細かに対応できるよう、エクステンションを回転、巻取り、リリースすることでヘルムスの手元で常にトリムできるようなシステムに進化しています。

また外洋艇でも導入されているスクエア・ヘッドのメインセールも、ほぼ全艇が導入済み。張り出したリーチが理想的なカーブをつくり、ブローでもオートマチックに開いて風を逃がしてくれます。またメインの動きを支えるマストもさらに軽量に、そしてよく曲がり、それでも強度があるものが装備されていました。



リチャード・ウルフ・マリナー (RWM) チームの最新ラダーシステム



RWMの2艇は、ラダーヘッドの角度コントロール機構に加え、ブレッドライナータイプのモスのセンターボードと同様に、フィンの後ろ半分のフラップの角度をコントロールして揚力を稼いでいる。ラダーブレイドもフィンも細長く(写真左)、水の抵抗を最小限に抑える工夫を凝らしている。RWMの2艇はリタイヤレースがあつて上位には残らなかったが、13~18ノットで行われた決勝ラウンドの最終第6レースでは1艇がトップフィニッシュを果たした

オーストラリアとカナダから助っ人を頼み、混成ながらもなんとか体裁を保つことができた。新しい世代メンバーを拡充してゆくことが本場に急務だ。

あらゆるクラスで協業し 若手の受け皿を

各国の状況はというと、前回ワールドを主催したドイツはその勢いを保ったまま順調に艇数を伸ばしているが、他国は日本と同様メンバーの高齢化と人口減少という問題を抱えていた。

そんな中、カナダとイギリスの取り組みを紹介したい。

カナダは多少特異なケースにはなるが、古くからのメンバーがシーズン毎に最新艇を買い換えている。そして、1年落ちの艇(といってもまだまだ新艇と同等)を、カナダセー

リング界で有望な若手コンビに「練習、レースに参加すること」だけを条件に無償で1年間貸す。ただし乗艇しないと即座に没収。さらに、継続する意向のあるコンビには予算に応じて他メンバーの中古艇も含めて紹介し、メンバーを増やしていく。

また陸続きのアメリカとも合同で北米選手権を主催するなどレースの機会を増やし、フリート活動も活性化させ、新メンバーの獲得に成功している。

この間、およそ10年ほどだが、一時は4艇にまで減ったフリートが、30艇近くまでに復活した。毎年艇を買い換えられる、呆れるほどの資産家の存在が羨ましいかぎりですが、イギリスもカナダの例に倣って貸与システムを採用。またフランス、イタリアなど、これからの活性化が見込まれる地区に欧州選手権をもつ

ていくことで市場の拡大を図っている。その成果か、今回は往年の名セーラーが息子をクルーに参加している艇が複数あつた。前回のドイツではいまひとつの成績だった親子コンビが、今回のシドニーではシングル上位に入っている。いまは修行の身の息子も、いずれは自分でヘルムを取るだろう。

これらのアイデアは、日本でも協会共有という形で最新艇と同等の艇を用意できれば実現は可能だ。また関東周辺ばかりでなく新しい水域のレースに遠征すること、インターナショナル14だけでなく、29er、49erなどスピードに華があるスキフクラスと共催すれば、いずれかのクラスに誘致を図ることができる。

問題は長期的な対策であろう。イギリスのようにセーリングの歴史があり、ジュニアのクラスから次のク

ラスにステップアップしていけるシステムは日本では残念ながらまだ根づいていない。「部活が主軸であるために、どうしてもセーリングを続けていくセーラーが途切れてしまう。部活を引退したらインターナショナル14クラスにと願いたいところだが、あらゆるクラスで協業してジュニア、ユースにセーリングを続けていきたいと感じられる受け皿を整えていかねばならないだろう。」

今回の遠征にあたり、参加メンバーだけの負担では到底、賄い切れず、JSAFならびに協会メンバー、関係者から多大な人的物的支援をいただいた。この場を借りて改めて深く御礼申し上げます。レース結果の詳細は公式HPをご覧ください。

<http://www.i14worlds.com/>