

ヨーロッパ遠征始まる！

4月2日にベルギーのブリュッセルに空路で集まったセーリングチームの面々は3日午前9時にNATO本部の並びにあるトヨタ・ヨーロッパに集合し、セーリングチームのサポートカーを受取、それに分乗して一路オランダのティルブルグを目指しました。ブリュッセルから2時間弱のティルブルグにはMOLロジスティクの倉庫があり、東京から送ったコンテナ貨物をここで引き出し、遠征がスタートになります。前日からティルブルグに集まった数名は朝から貨物の引き出し作業（デバンといいます）を始めて、ブリュッセル組が到着するまでの間に2本分、全部を引き出し終えてしまいました。



全員がティルブルグにそろい、出発の準備ができたのは午後1時。そこからがトレーラーを引いた6台のチームジャパンがコンボイを組んで1500km先のバルセロナを目指してスタートとなりました。ヨーロッパの道は経験豊富な中村健次、斉藤愛子がルートを決めて進んでいきますが、フランスのナンシーを越えてからディジョンまでの間が高速上に宿泊施設がないため、その間の200kmをどうするかが、この日の最大の悩みどころでした。結局、がんばってディジョンまで走ることにし、全員無事に宿に入ったのが22時半を過ぎていました。

翌朝は8時出発。ひたすら走って、バルセロナに到着したのがラッシュアワーの最中、19時。フェリー乗り場への最後のところで道を間違えてしまい右往左往する場面がありましたが、全員、無事にターミナルに到着して、23時のフェリーにてぐっすり休むことができました。



4月5日にマヨルカのパルマに到着し、最初の大会がプリンセスソフィア杯です。この大会はグレード2になっていますが、来年からはグレード1を目指すべく、非常によくオーガナイズされた大会です。バルセロナで合流した49erの轟・高橋組とコーチの金森さん、先にパルマへ入って練習しているイングリグの重、堀内、名倉組と松山コーチ。レーザーの佐々木コーチと選手4名、ラジアル2名、470の中村、斉藤、男子2チーム、女子3チーム、総勢26名になります。

レーザーについては佐々木さんのレポートがありますので、ご覧ください。成績の話の前に、事件から説明しておきましょう。私（斉藤）は今、平然とこのレポートを書いています、レースが始まる前に倒れて入院してしまいました。もう、退院して回復に向かっていますので大丈夫ですが、マヨルカから日本へ帰国することになります。また、松永・上野組はレースの2日目にフランス艇と激突し、そのレースは救済をもら

ったものの、修理をきちんとしなければならないほどの大破損となってしまいました。ずっとゴムボートから観戦になりましたが、フランスのちゃんとした造船所を紹介してもらい、休日でも修理をしてもらえるように段取りをしてもらいましたので、イエールから復活です。また、49erの轟・高橋組は初日に3位をとるなど、好調なスタートに見えましたが、昨年から痛めている高橋の膝のコンディションがよくなり、一時帰国して世界選手権へむけて準備をしきりなおすことになり、途中からレースを棄権しています。もう一人、レーザーの沖西選手が腰の調子がいまひとつで、無理をせずに、後半のレースを休みました。



470チームは関・柳川組が13位で、あと一息でメダルレースに残ることができたのですが、「スピードは前よりも上位チームに追いついているんですけど、レースを組み立てるのに、頭のほうが・・・馬鹿で・・・」と久々の競り合ったレースに苦戦していました。また、前半から好調で唯一メダルレースに残れると思っていた近藤・鎌田組は最後の日に大崩で、「守りに入ってしまった、思い切ってコースが引けませんでした。次はこんなことなく、残ります。」と、メダルレースに残るためのプレッシャーが予想以上に大きかったことを学びました。新しいマストでセッティングをしながらの吉迫・大熊組は、「自分のレースができる前にレースが終わってしまいました。イエールではがんばります。」井嶋・加藤も準備からドタバタでしたが、後半になるとレースらしくなり、次のイエールでは女子3艇がそろってメダルレースに残れるかもしれません。近藤13位、吉迫14位、井嶋17位でした。

中村健次コーチはプリンセスソフィア杯をこう分析しています。

男子：

風の比較的強いレース（2日目）松永が破損した日は、関チームはスピード・コース共に問題がなく上位をキープできる力がついてきた様に思いました。世界の上位チームはもう少しポジションが出ると前に出すセーリングをします。その理由は走っているそのレグがリフト若しくはその先にブローが有るからそうしているのでしょう。関選手も昨年よりはボートスピードがアップしましたが、走らせ方がまだ偏っているようです。そのほかのレース（軽・順風）でも傾向は同じで、人より早く良い風に向かうという気持ちが少ないかという感じです。

今回の関の得意の風域で上手くいかなかった点では、シフトのサイクルに合っていなかった、それは想像かもしれませんが、シフトの周期が5～7分近くあり且つ10度程度のフレ幅の中で、風はリフトの中でも上っている時、少し落とされる時があると思うのですが、多分、リフトの中の落とされる風でタックしてしまい、長くリフトを走れないという事だったと思います。様はちょこまかしすぎている、海外の上位選手はもっと自信を持って大きくコースを組み立てているのです。この問題を解決するには当然、スタート前のチェック（流れを掴む）が必要なのでしょう。

女子：

女子についてはスタートの競り合いで負ける事が多くありました。スタート後の混戦で自分がどちらに行きたいかが見た目でははっきりせず、反対タックがくれば受けるという繰り返しの内にフリートから遅れるケースが多々見られました。そのうちに沈をしてしまう事もあり、混戦での競り合いに慣れていないように感じました。今回の3チームはそれぞれ上位を走る事がりましたが、前を走れば順位をキープできる力は出来てきていると思います。課題は沢山ありますが、強い気持ち、勝ちたいという気持ちがもう少し必要です。それがコース取りに出てくれば随分変わると思います。

その他：

- 1) やはり、走らせ方で2通りの走らせ方が出来ないと、拮抗したレベルから抜け出す事は難しいと思います。
- 2) 国内のレースと違い思い切りの良さが必要です。

イングリッシュの重チームは19位に終わりましたが、「まだ、クローズもダウンウィンドもスピードがついていけません。じっくり練習していくことだけです。」と、ひたすら練習モードです。

次は1週間の調整期間をおいてから、4月22日にグレード1のイエールオリンピックウィークが始まります。イギリスは2012年のロンドン五輪を意識して、すでに若手の育成に取り組んでいます。気象データの取り込み方もアメリカスカップレベルの道具を用意してきました。予算の額ではどうもおいつかない日本チームです。個々の力には限度がありますから、チームとしてまとめ、大きな力を作ることが大切だとあらためて、感じている次第です。



イギリスのコーチボートには特殊な風見がついて高さが高くなり、ピッチングでキャップが壊れないで測定できるように工夫してあります。



記録したデータを無線を使って陸で待機しているデータ受信機に送っています。テレマティックといえばそれまでですが・・・