

720マイルを競った11艇! 〈GUST〉が完全優勝!!



宜野湾をスタート直後の〈GUST〉(↑)と蒲郡にフィニッシュした直後のクルーの面々(↓)

沖縄-東海ヨットレース2010

12年ぶりに沖縄をスタートとする外洋レースが、JSAF外洋東海とJSAFとの共同主催で復活した。

フィニッシュは愛知県蒲郡。スタートラインを切ったのは11艇。

地元の沖縄はもとより、北は青森から長距離の参加が見られ、ゴールデンウィークに720マイルを競った。

撮影／鈴木教之



レース概要

【コース】 宜野湾～蒲郡 (720 マイル= 1333km)

【共同主催】 財団法人日本セーリング連盟、JSAF外洋東海

【部門】 IRC部門 (ノーマル以上)

ダブルハンド部門 (IRCノーマル以上、ただしエントリーなし)

【日程】 スタート：2010年4月29日12時

タイムリミット：5月9日12時

photo by Tomizo Jinno/Laguna Marina Yacht Club

沖縄・東海ヨットレース2014

各艇の紹介は順位、艇名、所要時間、所属、オーナー名の順です



1位 〈GUST〉

129 時間 58 分 28 秒
東海 青山耕三



2位 〈朝鳥〉

136 時間 54 分 56 秒
東海 田村慎一



3位 〈トレッキー〉

146 時間 04 分 22 秒
三崎 新田肇



4位 〈貴帆/Team Aomori〉

165 時間 35 分 05 秒
津軽海峡 北田浩



5位 〈HINATA-MARU〉

160 時間 41 分 27 秒
内海 武久政嗣



6位 〈ESPRiT〉

150 時間 09 分 30 秒
三崎 河本二郎



4月29日12時に沖縄県宜野湾をスタートした11艇は、北東の7m/sの風の中、うねりを乗り越え北上していった(参加艇の内「ベンガル7」は修理が間に合わず、スタートせず。記録はDNC)。

この時点での予報は、スタート後に風が落ち、高気圧がゆっくりと東進し、レース海域は風が弱まる見込みというもの。その予想が的中したかレース展開はスローペースとなり、結果、完走艇は7艇にとどまり、4艇がDNFとなった。

ファーストホームは〈GUST〉で所要時間は129時間58分28秒。乗員にロス五輪470級日本代表の高木裕氏、世界一周レース経験者の原健氏、そして平野恭行氏などが顔をそろえる外洋東海の所属艇である。同艇は修正でも1位となり、総合優勝に輝いた。

今回、艇の位置情報を自動で定期的に通知する装置OC Trackerの搭載がレース艇に義務づけられた。レース中、衛星経由で地上に送られる位置データはインターネット上で公開され、陸上にいながらにしてレースの様子はほぼリアルタイムで知ることができた。また、この情報にレース艇からアクセスすることや第3者経由でこの情報を得ることも認められており、長距離外洋レースの新しい可能性を示すものとして注目を浴びた。

12年ぶりに行われた長距離外洋レースだが、これが定着するかどうかはまだわからない。実行委員長も「それは実際にヨットに乗った人たちが決めることだと思う」としているが、長距離外洋ヨットレースの復活のきっかけになってほしいものである。

優勝した〈GUST〉 平野恭行艇長にインタビュー

優勝艇〈GUST〉の平野恭行艇長にレースを振り返ってもらった。フィニッシュ直後のインタビューに加え、レース後のコメントを付け加えて構成している。
(編集部)

スタート前のゲームプランは、「まず、安全第一。そして、大型艇にどのように対抗するかを考えて走ろう」というシンプルなものでした。ただ、コースに関してはスタート前に決めていました。というのも、回航メンバーが奄美大島の西側を通過したときに逆潮を確認したため、スタートしてからは東寄りのコースを引こうと決めていたのです。

具体的には、レース前に高木ヘルムスマン、豊田ナビゲータの両氏で風の予報、潮流、黒潮、ラムラインのデータをできるだけ多く集めてコースを決め、GPSに大まかなポイントを入力。ほぼプロパーコースですが、後はそれに忠実に従い、走って行きました。

レース中、その時のタックが反対のタックと比べ大きく損をするような角度であれば、タック、ジャイブを繰り返すというシンプルな走り方でした。結果、1日目の夜に超微風につかりながらも、何10回と繰り返したタックで少し頭を出せたように思いますし、OC Trackerを見て結果に表れ、それが自信となりその後もスタイルを変えずに走りました。

これがたまたま功を奏し、西側をとった艇団より速く走ることができ、奄美大島あたりからトップを走り始めはじめました。クルーの中から笑みが出るようになったのは九州の南部に達したあたり、後続艇を40マイルほど離れた頃から。その後、蒲郡と後続艇団の間にいる限りは安心と考えて、無理をせず、たとえ後続艇より1、2ノット艇速が遅くとも、あせらずに走ってこうという方針を立てました。

レースメンバーは3月頃に決定しました。まず、ヘルムスマンとして高木裕さんが決まり、次にノースセール東海の豊田哲郎さんが通信担当として、そして〈パラフレニアン〉に乗る大東信幸、小菅広司の両氏が決まり、最後に原健さんが決定。そしてボースンの私という陣容です。しかし、みんなでいっしょに乗ったのはこのレースが初めてでした。オーナーの青山耕三さんも艇長で乗艇の予定でしたが、スタート当日、計報により急遽乗艇できなくなり、代理として私が艇長を務めることとなりました。

直前で艇長の青山オーナーが下船したことで、ワッチシステムやクルーワークに影響があり、また、まとも役でムードメーカーであるオーナーが不在でチームの皆がさみしさを感じていました。しかし、原さん、高木さんのベテランセラーとともにレースをしている安心感があり、淡々と、冷静にレースを楽しむことができました。

今回、日本のヨットレースで初めて採用されたOC Trackerをスマートフォンでチェックしつつ、全体を把握しながらレースができたのでとてもやりやすかった。一昔前のロングレースは、他艇の姿が見えなくなれば、己との戦い！といった感じで、ロールコールである程度、他艇の位置はわかりますが、その「状態」まではわかりませんでした。フィニッシュしてレース本部のチャートを見なければレースの全体像を把握することができなかったものの、OC Trackerのおかげでレース中も常に他艇の位置を意識し、まるでインショアレースをしているような感覚になりました。

船に乗っている者、陸にいる者の両方でリアルタイムにレース状況を把握する楽しみが共有でき、データを常に発信しているということで乗り手には大きな安心感がありました。長距離ヨットレースをおもしろくしてくれる素晴らしいツールです。

レース中、常に朝風、夕風にはつかまり、熊野灘沖で4時間ほど風速2、3ノットの時があっても、それほどイライラはしなかった。食料はたっぷりと積んでいましたからね。一方、四国沖で17～18ノット吹いたときに最高風速で、大型艇の動向が気にはなりましたが、自分たちを信じてひたすら走りに徹しました。

無事にフィニッシュできたことが最高にうれしい。安全第一を考え、整備に時間と費用をかけていただいたオーナーに感謝したいと思います。

フィニッシュ時、青山オーナーに迎えに来ていただき、「(ファーストホームするなんて) とんだことをしてくれたな。これでやめるにやめられんことになった、次もやらんといかん」と言われたのが印象的でした。



表彰式の〈GUST〉チーム (photo by Satoe Suzuki)



7位 〈COCORIN interland〉

156 時間 23 分 56 秒
湘南 松永格



DNF 〈サシバ5世〉

沖縄 東江正喜



DNF 〈Mondaynight〉

東海 岡田清春



DNF 〈MIROKU2〉

東関東 伊藤猛



DNF 〈PETITE〉

西内海 松本龍三郎



* DNC 〈ベンガル7〉 東海 邨瀬愛彦



なぜ外洋東海が

2008年のパールレース前夜祭の準備中、メルボルン・大阪ダブルハンドレースに参加された丹羽徳子さんが、「外洋レースの最長がパールレースの180マイルでは寂しすぎる。かつての沖縄・東京レースのようなレースはできないものか?」と言われたのが、このレースのきっかけだった。過去の沖縄レースはNORC本部(当時)、関東支部で企画、運営をしていたが、2000年以降レースは開催されていない。パールレースのノウハウで企画できるのか? 実行委員会のメンバーはどうするのか? など課題は山積みである。しかしその後、丹羽さんが西さんと協力して事務局を引き受けるからやりましょうということになった。

コースは蒲郡から沖縄・宜野湾(フィニッシュしてから沖縄でのんびりと遊べるが、黒潮を遡ることになるから時間がかかる)、宜野湾から蒲郡(黒潮に乗って走れるからおもしろい)の2つの選択肢があったが、順当な沖縄から東海のコースになった。外洋東海には選手でレースに参加した人はたくさんいるが、ロングレースを運営した経験者はいない。選手経験が豊富な人々の意見を頼りにレース運営をするしかない。しかし、なぜ外洋東海だったのだろうか。外洋東海には海外のロングレース参加艇がたくさんあり、かつての沖縄・東京レースの優勝艇もたくさんあり、選手もいっぱいいるからだろう。

安全について

長距離、長時間のレースを経験した者が少なくなってきた今日、開催するレースの安全対策には非常に気を遣うことになった。

艇に対するもの、乗員に対するもの、実行委員会としての対策など問題はたくさんある。レース艇の動静把握(レース艇の位置の把握と艇、乗員の状態の把握)はロー

ルコールで確実に確認できるようにするのが肝要であり、短波無線ではなく衛星携帯電話で行うこととした。

衛星携帯電話はパールレースでも使っているが、使い慣れていないせいか通話に時間がかかる。つながらないときもある。通信費が非常にかかることを承知で、衛星携帯電話を必須条件にした。実行委員会も準備を準備することにした。

もちろん、陸地に近いときは通常の携帯電話を使つてのローコールはOKである。艇の動静把握にはOC Trackerでも確実にできることがその後わかった(編集部注:OC Trackerの詳細については10ページを参照してください)。

洋上での突発的な怪我、病気に対しては、医師の協力を仰ぎ、連絡体制を確立し、陸上からのアドバイスを受けられるようにした。レース艇にも何人かのお医者さんがクルーとして乗艇しており、状況に応じてはVHFまたは電話で対応していただけたらという了解をいただいた。

ホームページ上で海洋気象情報を提供し、その情報に関しては陸上から提供を受けてもよいこととした。

また、参加者を対象に中身の濃い安全講習会を実施することとし、第1管区海上保安本部に講師をお願いし、スタートの前日、救急蘇生やAEDの使用法を勉強した。火器類(火せん、信号紅炎などの使用法)、ライフラフトの展開及び装備品の説明を実践をまじえて行った。

参加者の反応

当初から長いレースであることは承知していた。6ノット平均でデイルン144マイル5日間としても、4月29日にスタートして5月4日フィニッシュとなる予定である。しかし、実行委員の中から「6ノット平均は無理だ」という意見が出て、タイムリミットを5月9日にした。

選手側にもデイルン144マイルと計画していた人たちがいて、連休明けの6日には仕事に戻れると思っていたクルーが多かったようだ。そのために早くも5月2日にリタイアを表明した艇があった。10年ぶりのロングレースで距離と時間の感覚が薄れていたような気がする。

しかし、最後まで走りきった艇のオーナーや艇長の言葉は、「5月9日までかかってでも帆走するつもりで食料もたくさん積んでいた」であった。そして、フィニッシュしてラグナマリーナに入港してくる艇のクルーたちからの「疲れたけど楽しかった。ありがとうございました」の声は嬉しかった。

自主的に入港艇への支援を申し込まれた、ラグナマリーナのヨットクラブ(LMYC)の方々の心こもったホスピタリティは入港してきた参加艇のメンバーには非常に喜んでいただけたと思う。事務局長の神野さんはクラブとして当然のことですと言われましたが、今後のクラブ間レースの姿を見せてもらった気がします。

レース後、参加艇からの「次回も必ず参加します」「リベンジします」「またやってください」「今度はリタイアしません」などのメールがあり、早くも熱い声が聞こえている。

苦労したこと

2008年7月に「沖縄レースをやりませんか」と話が合ったものの、しばらくは実行委員会の立ち上げもなく、具体的な動きはなかった。私自身も他人事のように考えていた。もちろん私が実行委員長をやるなどとはまったく思っていなかった。1年たった09年7月、パールレースの打合せと平行して具体的な話が出始めた。

たくさんの方に背中を押され、名前だけでよいからと実行委員長を受けることになってしまった。自分の軽さを反省している。ロングレースを運営した経験がない私には厳しいハードルがいっぱいありそう

沖縄—東海ヨットレース2010を開催して

12年ぶりに国内で開催された長距離外洋レース、沖縄—東海レース。
JSAF外洋東海と沖縄のセラーとの協力で開催された本レースについて、
実行委員長の思いを書いていたいた。





だった。

09年7月に実行委員会を立ち上げ、レース公示の作成を行う。一番気になるのは費用だった。沖縄と東海の距離がある。昨今の経済情勢ではスポンサーを集うことには無理があるだろうと、すべて参加艇の負担で行うことにした。

何艇が参加してくれるかでレースの開催が決まる。総予算はいくら必要か不安になる。レース公示では5艇の参加で成立(参加料35万円/艇)としたが、それ可能かどうか心配になる。しっかりとPRをし、1艇でも多くに参加いただくことが何よりだ。丹羽さんに全国のオフショアセーラーにお誘いをかけていただき、感触を探る。

結局エントリーは12艇で何とかかなりそうな気がする。でも余裕はない。赤字になる可能性が多分にある。

完走記念品もなければボスターも準備できないような状態で実行委員会はスタートした。その後ヨット関係の会社が「私たちは外洋レースを応援します」と協賛を申し入れてくださった。ありがたい。少しでも選手に楽しい思い出の残るレースを作ってあげたいという思いだった。

しかし、沖縄の方たちに手伝っていただけなければ、とても東海だけではできない。沖縄側との調整をしなければならぬが、私には沖縄のヨットマンに面識はない。具体的になったら当然沖縄まで出かけて行き、打合せをすると同時にスタート側の業務をお願いしなければならぬ。

このレースはカテゴリーⅢ+特別規定が最低条件で、この修正は不可であることが確認された。沖縄に行く、あるいは沖縄から東海まで走るには、船検の航行区域を「沿海」から「近海」に変更する必要がある。参加艇への出場条件も厳しい。

「近海」ではイーバブを搭載することになっているがその取り扱いが十分わかってるか? 万が一イーバブの電波が発射されたとき、我々のレース本部に連絡は入れ

てもらえるのか? 知らないことが次から次へと出てくる。結局 海上保安庁警備救難部管理課運用指令センターに確認したMMSI(船舶局識別数字)9桁の数字)とID(ビーコン識別番号)リアルファベットの含む15桁の番号)があることがわかり、全艇に符号の確認を行った。

主催は、JSAF、JSAF外洋東海とし、沖縄県セーリング連盟の協力を得ることとし、骨子が固まった後に適切な時期にJSAFに共同主催願いを提出した。

危機管理について

外洋レースは自己責任のスポーツであり、陸上からの管理の届かないところで走る。計画を進めながらグアムレースの(たか号)のケースを思い出す。大げさに言えば「同じことをやったら日本近海のロングレースは2度とできなくなる」と思い、エマージェンシーに対応できるよう危機管理マニュアルを作ることになった。

マニュアルについては当初2007年のメルボルン—大阪レースのものを修正すれば何とかなるだろうと軽く考えていた。そして、今回のレースに合わせるべくチェックしていくと、海外レースとは比較できないことがわかった。そこで、JSAF外洋統括本部に問い合わせるが我々のニーズに合うものはなく、さまざまなものを見本に独自に作成することになった。

過去の事故例とその対応が大変だったことを思い出し、安全対策には非常に気を使うことになる。危機管理マニュアルを危機管理プログラムと改称して実行委員会で検討作成した。これに要した時間は200時間を超えたと思う。完成はスタート1週間前だった。しかし、これは参加艇に発表するものではなく、あくまでも実行委員会用である。具体的にはA4サイズ19ページの冊子になった。

こうして東海側11人、沖縄側4人という少ない実行委員で、密度の濃い委員会

をたびたび開き、危機管理プログラム、レース公示、帆走指示書、通信要項、OCJ-2000の導入、衛星携帯電話でのロールコール、安全講習会、前夜祭の準備(沖縄スタッフにおまかせ)などを検討した。

どうしたら参加選手が喜んでくれるか、満足してくれるか。事故がなくフィニッシュできるか。万が一の場合にどのような対応ができるのか。陸上で待機している家族が安心していられる条件はなにか。一般向けにどのようなニュースを提供できるか。レース運営の仕事の幅が一気に広がってしまった。

同時に気になったのは、昨今のコミュニケーションツールの発達でブログやツイッターなどを通じて、本部の動きとは別の情報が乱れ飛びはしないかということだった。平時時は問題ないのだが、異常時に間違った情報が流れ、メディアを騒がせることを心配した。レース本部では、海上保安部など外部への対応は対応者を決め、情報を一元化するように決めた。

次なる長距離レースはあるか

当初の計画では今回限りの開催としている。だから、レース名に第1回の冠もつけなければ、授与するカップは取り切りという形で計画した。

次なる長距離のレースを行うか、行わないかは、実際にヨットに乗った人たちが決めることだと思う。今回はパソコンの前で楽しんだが、面白そうだが、実際に走ってみたいと思った人たちが決めることだと思う。

実行委員長をやらせてもらって気がついたが、サラリーマンが仕事をしながら運営企画をすべきではないと深く反省している。今回も参加者には多大な迷惑をかけたことと思う。誌面をお借りして謝意を表します。また、どこかの海でお会いできること楽しみにしています。

(森岡稔夫／沖縄—東海ヨットレース2010実行委員長)

森岡稔夫実行委員長





OC Tracker ではこのような航跡図が表示される

今回、日本のヨットレースに初めて採用されたOC Tracker。
パソコンを通じて選手と一緒に720マイルを走りきった人もいるだろう。
OC Trackerについて外洋東海の豊田哲郎氏にレポートしてもらった。

ヨットレースのトラッキング・システム

OC Tracker



OC Tracker の出遣

インターネットが普及する前、陸にいてレース艇の動向を知る手段は、ARGOSとパソコン通信による表形式のシステムがあり、世界一周レースやメルボルン—大阪レースで採用されていた。

これは緯度、経度を（SOG、COGやDTFなども含まれていたが）表に示しただけなので直感的なわかりやすさはなかったし、チャートに移すのも面倒だった。それでも、気になる艇はプロットしていた。多分システムも相当に高価だったと思う。

インターネット時代になって、世界の主要なレースでトラッキング・システムが採用されているのを見るにつけ、「これはおもしろい、是非使いたい」と長く思っていた。

2002年のパールレースで、GPS機能を搭載した携帯電話を開発したNTTドコモとタイアップし、位置通知システムを使用するも、その後は続かなかった。費用が高い、電波が届きにくい海域がある、レース時間が短く次に見たらフィニッシュしていったなどの理由で、好評だったとは言えず継続できなかったのだ。

その間、GPSレシーバー、衛星通信装置、バッテリー、マイクロプロセッサ、メモリーの小型化と高信頼性化、IT技術の日進月歩、さらに低価格化し、それらのメリットが統合したレース・トラッキング・

システムがさまざまな開発され、世界の主要レースでの必需品となっていた。

2007年のファストネットレースを現地視察された愛知県連の柴沼さんが、そこで使われていたトラッキング・システムのOC Trackerを紹介してくださった。早速ネットで検索するも、メーカーのウェブサイトにがなく、詳細を知ることができなかった。

この頃、レース・トラッキング・システムは、アメリカ、イギリス、フィンランドなどでそれぞれ開発されている。中でもSPOTは小型で装置が安価なことが魅力的だった。2008年7月、OCテクノロジー社のウェブサイトでOC Trackerのシステムがわかった。イリジウムのSBDというデータ通信システムを使っているのとだった。

導入

09年11月、外洋東海で沖縄—東海レースを実施する可能性が高まってきたので、SPOTとOC Trackerに問い合わせをする。しかし、SPOTからは応答がなく、システムとして全艇が一画面に表示されること、電波的にサービスクラウド内であることなどの確認が取れずそのままになった。

一方、OC Tracker はすぐに返事があり、ハードウェアだけでなく、ヨットレースに特化して、機器のレンタルまでを含めた総合的なシステムとして開発し提供されているとのこと。見積もり料金も実現可能な範囲なので、採用に向けて動き出す。

イリジウム電波を使用するというので、免許取得について外洋東海の菱田通信副委員長が東海総合通信局に問い合わせた。その結果「地方よりも、中央に対応してもらったほうがよいだろう」ということになり、児玉JSAF常務理事に総務省衛星移動通信課に相談に行っていた。

他方、OCテクノロジー社には「免許を得るため、通信部分の詳細を知りたい」と

連絡したが、ウェブサイトに載っているようなことを改めて知らせてきたのみだった。営業の担当者は技術情報に疎いのか、それとも技術詳細は知らせたくないのか？と勘ぐってしまった。

そこで、イギリスの無線関係の法律を検索して、通信設備の免許取得マニュアルを読むと、どうも衛星通信システムは免許が免除（コードレス・ホンなどと同じ扱い）されているらしい。だから日本でも同様で簡単に使えるという認識なのか？「うーん、困ったな。実験局？ KDDI経由でレンタル？ 他に方法はないか？」と免許取得に知恵を絞ることになった。

タイムリミットいっぱいになった2月、児玉さんにアポイントをお願いし、同行もしていただき、菱田さんと総務省に相談に出かける。システムの概要を説明し、「安全の確認に役立ち、レースを側面から盛り上げるのでぜひ採用したい」とお願いした。

そこでは「個別に機器を持ち込んで認証を得るのは、費用・期間から見ても現実的ではないでしょう。詳細なデータなども必要（そのデータの収集には認証された機関に持ち込んでの検査が必要）」「実験局は、繰り返し同じ実験は認められない」「イリジウムの包括免許を持っているのはKDDIなので、KDDIがその装置をその包括免許に含めることを認めれば免許はOKである。大使館などが海外から持ち込む衛星携帯の免許を取得する際は、そうしている」などのアドバイスや返答を得る。

KDDIとの契約

免許の問題は、KDDIとの間で「イリジウムショートバーストデータサービス使用契約」を結ぶことによってクリアすることになった。でも、実際にはKDDIのサービスは一切使わない。さらに「移動体衛星通信サービス使用契約」が必要であった。これは、機器の技術認証のようなものを台らしく、装置ごとに貼り付けるシールを台



OC Trackerのセッティング方法などについて熱心に耳を傾ける選手たち



OC Trackerをレース艇にセッティングする選手。スタート前日に各艇に手渡された

数分受け取った。電波の技術や法規に疎いが、「電波法をクリアするためなら後者だけじゃだめなの？」と感じている。

レースが身近になるシステム

レース・トラッキング・システムを使うことにより、それぞれの立場でより身近にレースを感じられ、盛り上がるのが期待される。

留守家族、陸番クルー…艇の安否確認、途中成績の推定、出迎え準備、レース艇の位置がわかることにより、それに合わせた気象情報や予報の収集。

参加していないセーリング・ファン…疑似観戦が可能になり、陸の上でタクティシヤンになったつもりで楽しめ、話の種にできる。

レースコミッティ…安全確認の補助となり、位置の把握に役立つ。

参加選手…他艇の位置を知ることにより、タクティクスに有効(位置情報と気象情報は「外部から入手可能」と帆走指示書で規定。今回、筆者は選手として参加したので、回航に先立ち携帯電話をスマートフォンに変更して持参した。OC Tracker+スマートフォンは、直接画面で確認できるのでとてもおもしろかった(コースの半分くらいは携帯電話の圏外なので、陸上でPCを見てもらって衛星携帯を使って数字で入手した)。

ハードウェア

OC Tracker本体は直径10cm、高さ30cmの円筒形、重さ1.2kg。アンテナは内蔵。大きな突起物はない。

スターンバルビットにマジックテープとケーブルタイで固定。ブラブラすることはない。乗員によるメインテナンスは不要。ただし、電波を遮らないこと。

バッテリーは十分な容量がある。充電された状態で配送されてくる。ヒール角度などによっては電波の到達状況が変化し、電

流消費に多少の増減が出る。防水(だと思いう、多分)。

使用方法

装置にシリアル番号がついているので、割り当ての艇名を記録しOCテクノロジー社に連絡した(本来は、管理画面上でレース委員会がやることなのかもしれない)。

装置にマスキングテープを貼って艇名を記入しておき、配布や回収の際確認が便利になようにした。

マジックテープ、ケーブルタイに加えて、今回は念のためビニルテープで固縛した。

スイッチを入れる方法は、まずマグネットを外す。緑が2回点滅し、赤が点灯し、その後、消灯→正常。外したマグネットは艇で保管する。

管理画面で、バッテリーの状態も監視できるので、予定よりも早く消費しているようなら、通知間隔を伸ばして対応できる。これは、イギリス側でも監視してくれている。

注意事項

装置には上下がある(内蔵アンテナが上になる方向=OC Trackerのロゴラベルが正立する方向)。

電源は、装置を装着後に入れること。装置の姿勢によっては、システムが不安定になつて電流の消費が増えるから。

艇は、マグネット(スイッチ)を紛失しないこと。電波を遮らない。

フィニッシュし着艇した後、ただちにマグネットを再挿入するとスイッチは切れる。

実行委員会は返却されたら、マグネットスイッチが挿入されていることを確認。委員会で保管しておき、全部揃ったらメーカに返却する。

余談

その1…アイスランドの火山が噴火して

世界の航空貨物が遅延したが、それがレースの時期と重なった。一時、スタートに間に合うかどうかという心配なことが発生。

その2…OC Trackerをスタート前日に各艇に配布し、割り当てが予定どおり行われているかどうかをチェックしたところ、正確な位置を確認できない艇があった。そこで、「少し船の場所を移動してみても依頼した。その艇は「船を移動するよりも装置を外して移動した方が簡単だ」と判断し、車で移動した。そして、貴重な装置だからとホテルの部屋に持ち込み保管した。夜、ホテルに戻ったところ、「○○○がハイルウエイにいてそこから動いていない、どうした? もし、このまま電波状況が悪いところで放置すれば、装置は通信を試み続けてバッテリーを消耗させる」とのメールがOCテクノロジーの担当者から届いていた。慌てて、「いったんマグネットスイッチを挿入してもらうよう」に連絡をした。バッテリーは十分持つはずだったが、少々焦った。

課題

免許の取得とその費用については、イギリスなどのように免許不要がもともと望ましいと思う。衛星通信システムを使うということは、その機能を害する電波を出す装置をシステム会社(今回はイリジウム社)が許すわけではないだろうから、その会社が運用や認可などすべてを任せる方式に規制緩和が進むことを期待している。(豊田哲郎/沖縄—東海ヨットレース実行委員)



OC Trackerの説明を行う豊田さん