



タイトル : “素晴らしいヨットOP”

日本OP協会 理事
(インターナショナルメジャー) 荒川 渡

○ OP級ヨットって何だろう？

この艇種のユニークさは数々ありますが、その中で「15才までのジュニアのみを対象とした国際クラス」として世界に広く認められている事が、OPの性格を一番よく表しています。親が我が子を一人前の人間に育てたいとの気持ち、「獅子は千尋の谷に我が子を突き落とし、自分で這いあがってくる子だけを育てる。」との謂われもあるように、親にとっては好きこのんで厳しい環境を与えるのではなく、子供が将来受けるかも知れない苦労を思うと、成長期の何でも吸収する年代に、広い自然の大きさや、時には厳しく化ける海というものを知って欲しい、セーリング技術を身につけて同じ年代の同じ目的を持った子供達とレースや交流で社会を知り立派な人間に育てて欲しいと願うのは当然です。また、子供にとっては、自分はまだ未熟なので親の愛が欲しい、自分のことで何か親に喜んでもらいたい、なにか熱中できる世界に入りたい、そう思うものです。そんな親子の絆を演出するのにOPは打ってつけのアイテムです。

○ OP艇が日本に入った経緯と現況

アメリカ人のクラーク・ミルズ氏が1954年に子供達のために設計し誕生しました。設計者は特にレース用として企画したわけではなかったのですが、この艇は北欧の国々によって、年少者用としてその潜在能力の高さが評価され、ジュニア海洋スポーツに最も適したヨットとして発達しました。そのシステム作りに中心的役割を果たしていたデンマークが、1964年の東京オリンピック後に日本にOP艇を贈り、世界的に普及途上であった「OPの輪」に日本も加わるよう勧めたのでした。国際OP協会が設立されたのは1965年、日本OP協会設立は1968年です。

当時はジュニアヨットとしてのOPの話題ばかりが先行していた日本でしたが、1970年代になると、日本ヨット協会が、補助金を得て、各県にOP艇の配布事業を毎年行い、最も多い年度では500艇以上の寄付建造があり、今ではちょっと考えられない時代もありました。現在でも、あちこちのハーバーの片隅でこの時のOPが眠っているのを見かけますが、これらの

初期の艇が果たした少年ヨット普及の役割はとて大きかったと思います。

現在では、当初の「OPのかたちをしていて、乗ることが出来れば最初の目的を達成できる。」との段階から進み、より品質のいい、クラスルールの公正さの中で限界を極めようとする艇が次第に主流を占め、また、最近OP以外のジュニア艇は少数となり、ジュニアの定番と言えばOPとの位置づけを確立しました。

○ OP艇の性能

安全性一点張りではなく、天候と選手の腕によっては十分にエキサイトしたセーリングが可能です。平底なので安定し、上の方をカットしたようなセールで、重心を低く押さえ、子供達だけで持ち運ばれるよう軽いので、安全かつ強風でも艇をコントロールする事ができます。上達すれば風速10メートルを超えても乗りこなせます。

全長	2300mm±7mm (ただしガンネル部分を含まず)
全巾	1121mm±4mm (ただしガンネル部分を含まず)
重量	35kg以上 (ただし艇体のみ)
セール面積	約 3.3m ²

○ OP艇の特徴

子供が自分たちだけですべてを扱えるよう考えられています。これは自主性を養い、また、自分の力で海に出て、自分の力で帰ってくるとのシーマンシップの基本とも一致しています。また想定されるケガや事故をできるだけ防ぐために、安全面にも十分に配慮されています。

装備

1. マスト

低く短くする事で、子供でも握る事のできる太さと、持ち上げられる軽さとなっており、自分で艇に差したり、抜いたりできます。また、マスト、ブーム、スプリットは海に落としても30分以上浮いているよう作られています。

2. センターボード・ラダー

軽くする事で壊れやすい製品とならぬよう。センターは2kg、ラダーはティラーとエクステンションのセットで1.5kg以上と決められています。こちらも30分以上浮かんでいる浮力が必要です。

3. セール

高価な素材は使用できません。ポリエステルまたは木綿（現在、木綿はほとんど使われません。）に限ります。また、薄くすると破れやすいので、クロスの厚さは0.15mm以上なければなりません。昔はこのルールがなかったので、厚さ0.1mmのクロスが多く、賞味期限が切れて古くなると強風で破れたりして、その都度、親の懐を痛めたものでした。

4. 艇体

複雑な艀装をさけ、壊れるものが出ないように、シンプルに作られています。例えば、一般のディンギーヨットにはセルフベラーと言って走っていると船の中の水を自動的にくみ出す装置がありますが、OPでは禁止です。これは、整備不十分で故障すると危険だからです。

その代わり原始的な「あかくみ」と言うものを使いますが、これが走りながら汲み出すとなると、結構、技術がいります。この使い方が上手いか下手かで、レース順位にも影響します。また、ボトムとデッキの間を中空にして浮沈性を持つことも禁止です。ヨットには普通ドレンプラグと言った、中空構造の気密を保つための栓がありますが、ゆるんでいたり、失ったりして、また艇体が痛んで空間に水が入っていてもわからない事もありトラブルの原因となります。しかしOPではボトムとデッキは1枚板で空気は入っていません、艇の中に水が入った時の浮力は3つのエアバッグを備えて対応します。また、もやいロープは海上で曳航に使うため、8m以上必要で、かつ浮くロープを取り付けなければなりません。

○ OP艇のチューニング？フィッティング？の注意点

セールはヨットのエンジンなので、適切なセールカーブを描くよう細心の注意が要ります。セールをマスト・ブームに取り付けるには、独特の「がらみロープ」を使用します。この「がらみ」をしぼるコツを覚えるのがまず第1歩です。結び目がゆるまないよう、きつく締め、かつ、すべり止め加工された「がらみ」がありますから、使用していただくと便利です。マストとセールが触ってはいけません、均等に1mmくらいのすき間が上から下まで揃うことがベストです。ブームに対しては2mmくらいのすき間が軽風でセールを返した時にフットの動きがついてきやすくなります。

セールは風の強さにより変形します。調整の基準点は、ブラックバンドと言って、マストに2本印があり、セールに1本印があります。必ずマストの2本の間にはセールの1本が入っていることが起点となり、斜め上にはスプリットのテンション、下にはマストの前のブームの位置から少し上にあるストップピンと、ブームバンク（タックロープ）のテンションでセールにしわが出ないよう調節します。ポイントは止まっている状態でセールカーブを判断しないこと。走っている時にきれいなカーブが出るよう艇を止めて調整（つまり、強めのテンションをかける。）します。また、レース中に風域が変わる場合は、一番自分のねらう風速にあわせ、それよりも多少の強弱は許容範囲とします。

マスト・ブームの硬さを選ぶ時には、選手に腕力、腹筋力があり強風で走りきれる時に、あまり柔らかいマスト・ブームを使用するとセールパワーが逃げてしまうので要注意。

音楽の演奏会などの前に、良い音色とハーモニーを生み出すために楽器のチューニングをしますね。OPでもマストと艇体のバランスが悪いとラダーで修正しなくてはならず、余分な悪いクセ（抵抗）を取り除くため、マストの取り付け角度を微調整して

チューニングします。理屈ではセール効果中心点と水中の側面抵抗の中心点が一致する事と簡単に言えますが、実際には揺れたり、ヒールしたり、選手の動きや体の位置等が絡み合い、動態重心の移動となるので一概に答えが出ず、毎回マストのてっぺんからスターンまでの距離を測ってデータを取る選手もいます。興味がある人は先輩やコーチの意見を聞いたり調べたりして探求して下さい。

○ OP艇の練習時に注意すべきこと

まず安全第一を心がけ、無理や無茶は謹んで下さい。レスキュー艇は万一に備え、また、ト

レーナーやサポーターとしても重要なので、良く整備された艇の常時出動体制を確保する事が練習出艇での基本です。

OPは優れた安全性がありますが、それは良く整備された場合に限るとの条件付きです。

例えば、エアバッグはあっても、十分に空気が入っていなければ、沈をして起こしても水船状態から再帆走できるまでがとても困難です。

○ OP艇による荒天帆走時に注意すべきこと

OPが荒天に強いと言っても、・・・それを克服できる技量のある選手にとって、との但し書きを忘れないでください。しかし、ジュニア達が自然の厳しさの中で、へこたれずに頑張っていてセーリングすることによって心身ともに鍛えられ、たくましく成長していく過程はとても魅力があります。繰り返しますがレスキュー体制が整った上で出艇し、大人が見守って応援する事が大切です。また沈などをした場合、人命救助をなによりも優先し、次に艇の復旧と再帆走、又は回収となります。波の高い状況では、沈を起こしてあかくみで水をかい出している間に、ガンネルが海面からあまりでていないため、波が打ち込みやすく、苦境から抜け出せなくなります。そんなときはまず選手を一旦レスキューに引き上げ、大人2人でOPを横にして持ち上げます。そうすると中の水を排水できるので空になったら再び選手を戻します。また再び沈をして選手技量の限界と判断したら、セールをマストごと引き抜いて、センター・ラダーとともにレスキューに収容すると、荒れ狂う海面でもハルのみのOPは意外なほどおとなしくなり、楽に曳航して帰ることができます。

○ OP艇のセール、セールNoについて

OPは国際クラスなのでセールナンバーの前に国籍文字であるJPNを入れるのが正式で、登録の順に識別のためのナンバーを与えられ1969年に最初のOPが第1号とされてから40年間に約3200艇が正式ナンバー艇として日本に登録されたわけですから単純平均すると1年で80艇ですが、中にはレースを目的とされずに練習艇として一生を終えるOPもあるので3200よりもかなり多い数が存在します。

国際的にはセールナンバーが5桁に達した国もあります。セールナンバーは国別に発行されるのですが、世界中で連続して発行される通し番号もあります。ISAF（国際セーリング連盟）は世界中のOPにブランクナンバー（建造される各艇に発行するライセンスナンバー）を与えるので、その最新のナンバーは13万8千台に達しています。これにライセンスのないOPを加えると世界の総数は15万艇とされています。

○ OP艇にまつわる面白い話（なにかご存知でしたら）

OPクラスルールの書き出しが「このクラスの目的は、若い人達のために低コストでレースを提供することである。」となっています。私はてっきり子供のクラスとばかり思っていたが、子供は提供される方であり、提供する方は、親や指導者コーチです。つまり子供にとって良いレース環境作りを目指すのが目的であり、レース結果は副産物と解釈できます。

10年ほど前、ジェス・レットボール氏（横浜ワールド当時の国際OP協会副会長）が来日したので、日本OP協会の幹部と会食したことがありました。終始笑顔で雑談といった内容

でしたが、終わりの頃、改めてレットボール氏が言うには。「私は今日、あなた達とお会いして安心しました。それはあなた達が父兄の立場であるからです。」私は最初、ムツとしました。我々は父兄出身であるけれど、父兄の立場を出さず、協会のため公平な活動をしていると自負していましたし、それにその時の雑談には父兄の話題など出ていなかったからです。しかし、レットボール氏はすべてを見抜いていました。「私達も父兄でした。我々は子供達がヨットを覚え成長していくのを見ていて、どうしたらもっと（環境が）良くなるのか、真剣に考え、集まって何度も話し合ったものです。そしてOP協会を設立し、OPのシステムについてのアイデアを練り上げたものでした。」父兄の熱意は素晴らしい、行政に呼びかけたり、スポンサーを見つけたり、組織作りを行って今日のOPの基礎を築いたとの話を伺いました。私はヨットのプロに近いような集団の存在や、良好なヨット環境があって国際OP協会が設立されたと想像していましたが、実はまったくの父兄達の手作り、自分の子供に愛情を注ぐ事が発展してOPの世界が産まれたようです。

クラーク・ミルズ氏が、子供のために遊び道具として創ったOP。しかし本当は大人が子供に対する将来の夢や想いを託して、子供と一緒に遊ぶための大人の道具なのかも知れません。