



Optimist Asian Championship 2014



大会グレード：国際OP級（加盟123国）での世界選手権に次ぐ 大陸選手権大会、アジア加盟の22国中 14国が参加

主催者：国際OP協会（IODA） バーレーン海洋スポーツ協会（BMSA）

公式日程：2014.3.28～2014.4.6 （計測日/3日 個人戦/4日 チーム戦/1日 ※実際は2日）

会場：バーレーン ザラク アルジャジーラビーチ：バーレーン セーリングクラブ

大会構成：アジアとオープン参加の21カ国から131艇が参加 ①個人戦OAC 10レース ②チーム戦OATRC

IODA 役員：副会長 Abdur Rehman Arshad レース委員1名 計測員2名 トラッキング1名 計5名

BRN 実行委員会【OA】：委員長 Shaikh Khalifa bin Abdulla Al Khalifa テクニカルディレクター Kacem Ben Jemia

レース委員会：委員長 Alen Kustic (CRO) 計測委員長 S.V.Balachander (IND/USA)

プロテスト委員会：委員長 Neven Baran (CRO) 他6名 （※日本からは柴沼克己氏が参加）

荒川参加日程：2014.3.28～2014.4.3 運営役割：計測委員（IM）



アブドル・ラーマン・アルシャド（パキスタン/IRO）IODA代表

IODAアジア アフリカ副会長／カタール国に在住、「カタールセーリング&漕艇連盟」を運営しており、来年のOPアジア選手権は、同国のドーハで開催が予定されている。



アレン・カスティック（クロアチア/IRO）レース委員長

IODAレガッタ委員会 委員長 OPワールド等でレース委員長を務める。



カシム・ベン・ジェミア（バーレーン）

地元レース委員会の責任者、取りまとめに活躍。キャプテンと呼ばれているので、海軍大佐か？



ネヴェン・バラン（クロアチア/IJ、IU）プロテスト委員長

IJ歴は20年、いつも周りに気を遣いながらも先を読む 温厚なタイプの好人物、最近他界された、故石井氏とは知人関係。いい人と巡り逢うことが出来ました。

S.V.バラチャンドー（インド/USA /IJ）チーフメジャラー

私にとって今大会の一番の収穫は彼との出会い。仕事への精密さと情熱を兼ね備えて かつ優しい性格。2年前にUSAで29ERクラスのIM資格を取ったが、今はOPに傾倒していてOPの計測界には期待の新人。



3月26日 もう行く事はあるまいと思っていた2014アジアに、突然、それも開催2日前にメールが届き、予定していたヌーノ（ポルトガルIM）が交通事故に遭い、緊急代行のIMとして出来れば27日にでも到着して欲しいとの要請があった。私が所属する「海陽海洋クラブ」の設立から7年、ようやく育ってきたジュニアの初の海外遠征をこの目で確かめる事も数奇な運命を感じ、旅行社に問い合わせれば「今夜でもOKですよ。」…さすがに今夜の出発は私の方が無理だった。

3月27日 自宅から30分の中部空港からフライト、昨年9月に、セール・カタール大会の計測員として参加した時と同じEY889便なので、気が楽だ、最近私の旅行磁石は中東方位を示しているようだ。行く前に旅行社から私の「パスポート有効期限が残り2カ月しかなく、出国でトラブルを避けるために先方から招聘状を手に入れると良い。」と指示があり、IODA本部（英）に要請、9時間時差を経由してバーレーンからメールにて書類が届いたのが家を出る30分前だった。

3月28日(金) アーリーアライバル 及び 計測日

17時間の北京経由ルート夜行便は 8:55 バーレーン マナーマに到着、入国審査へ。前回9月のカタール入国時にはビザは周到に手配されており、係員から「あなたはオリンピック役員か？」と敬意の目線、私は否定したけれども悪い気分ではなかった。今回も「バーレーン海洋スポーツ協会は、荒川の入国とビザに責任を持つ。」との招聘状を見せてカタールの再現を期待したら「聞いていないよ。」との冷たいそぶり、ビザ申請料を支払った。また、ピックアップも来ていなくて、タクシーで40分かけて開催地に移動した。これらは大会スタート時の受け入れの混乱で、どの開催者側でも予想されることであり、中東のお国事情、私の人事直前変更などを考慮すると 今回の主催者（OA）も大変そうだなと思った。

バーレーン セーリングクラブ

10:30頃 大会会場に到着、レース オフィスに行き挨拶。

私の立場を説明しても 皆キョトンとしてどう対応して

いいのか判らない様子、歓迎の言葉もない。

…人見知りしているのかな。

そこへアルシャドが現れて

「君の部署はこっちだよ。」

と計測場へ案内してくれた。

そこでは丁度シンガポール

チームが計測を行っていた。

セールテンプレートはなく、

いちいちメジャーで測って

いて、うまく作業が機能し

ていないようだったので、



取るものもとらず、ハーバーに着いて 10分後には服を着替えて仕事を開始していた。

出発前に、IODA事務局のサリーから「26日にセールテンプレートを現地に発送したが、税関の遅れがあると到着しないかもしれないので、貴方の手持ちテンプレートを携行して欲しい。」とあった。案の定、今日 28日は金曜日、イスラムの国では休日であり、税関は仕事をしていないので、英国からの荷物はまだ届いていなかった。

さっそく持参したテンプレートをセットしてセール計測を再開すると、計測チームはその能率の良さにびっくり！カタールでもそうだったが、中東では計測員らしい計測員はおらず、ほとんど大会前に促成で補助員を養成する。しかし、彼らは日頃はヨットに関係ない人が多い。

バラチャンドーのこと

私は今回 事前準備を知らなかったために、最初は人間関係が判らず面食らったが、バラ (Bala)というインド人が仕切っていることがわかってきた。彼は25日にチェンナイ (旧名マドラス) から来てこれまで準備をしてきた。計測の難易度は ①セール→ ②ハル→ ③スパー/フォイル の順となる。私が着任したので、①を私に任せて②に専念したが、どうも顔色がさえない。本大会は全艇が強制チャーター、ファー イースト社が来ているが軽量艇が多すぎ



35kgに達しない艇は補正重量として木片を付ける。

て木片が足りないのだ。どうするべきかを FE 社のシャオ (肖) と相談している。

FE社からは昨年の葉山の時と同じスタッフが詰めている。シャオは私に交渉してきた。「昨年の葉山の時も最初は木片を付けた艇が多かったが、後半には少なくなった。何故なのか？」私「私は部署に居なかったので詳細は知らない。担当者を信頼して任せてある。ニュージーランドWLDでも軽量艇が多く、輸送のコンテナが風通しが無く高温になるので、そのせいでコンテナから出した直後は軽くなっていると計測員仲間では言われていた。本当かどうかは知らない。」シャオ「一度水に浸ければ大丈夫なので、海上練習をした艇を重量計測したらどうか？全艇行えば公平だ。」私「人為的な操作はダメ、乾燥した艇を計測する事は基本なのだから。」バラ「不足と言っても、100～150g程度、もう少し重く作って欲しい。」私「あまり重要でない事の無視 (ignore)はあるが妥協 (compromise)はいけな



シャオ

い。無視と妥協は違う、重量は重要なので妥協はしない。」結局、妥協はいけな

いことを3人は納得し、木材を調達して延々と電動のこぎりでカットをしていく以外に方法はなかった。NZ, 葉山、バーレーン共に後半には前半ほどの重量不足は出なくなった。超乾燥から普通の乾燥状態になるのだろうか？

この大会計測の キーマンは 私ではなく、どうやらバラらしいことが、うすうす判ってきた。彼にはOP選手の子供がいて、昨年全インド選手権で優勝したが、ここには来れなかったと言っている。理由はUSAに生まれた米国籍でインド国籍ではない事らしい、日本等では18歳までは2重国籍で、18歳にどちらの国籍を取得するかを選択できるが、インドは18歳以下でも1国しか取れない制度らしい。チェンマイに生まれ、若くして渡米し、会社を興してオーナー経営者になり、5年前にチェンナイに戻り経営を続けている。2003年にインド/ムンバイでOPアジアが開催され、その話をすると昔はムンバイが盛んだったが、今OPの中心はチェンナイに移り、ハーバーもきれいで立派な施設で活動をしている。との事だった。

アジアのIMを育てよう

「今、アジアにIMは何名いる？」とバラ。 私は「韓国2名、日本1名だよ、君も成ったらどうかね？」 「そう、私も成りたいと思っています。」 長年 私が願っていた、アジアIM の増員、今、そのチャンスが目の前にコロがっている。



Team JPN のハル計測をセットするバラ。

例えば10年前、当時の国見理事長の命令で、エクアドルWLDに飛んだ。その後 IMに任命され、スイス、イタリア、ブラジル、中国（アジア大会）マレーシア、シンガポール、ニュージーランド、カタール と計測畑を歩いてきて、そのパスポートも今はもう切れかけている。実感としてはアジア人のIMが少ないという事。 スポーツ・文化では肩を並べる欧米に、計測の人材は国際では追いついていないので、何とかして育てたい。 バラにOP国際大会の計測参加経験を聞くと、この2年間に アジアセーリング選手権（マレーシア・ランカウィ）とイタリアWLDだと言う。時に昨年のイタリアでは、IMのカーリー・モリスや ヌーノ・レイスに多くを学んだらしい。しかし、彼くらいの経験だと、学ぶに連れて疑問がますます増える。そこで色々質問をしてくる。私は図面に勝る言葉はないので、持参した図面集で答えてあげた。彼は理解の助けを非常に喜び、全ての図面をコピーした。昼休みには食堂に行った。「ところで、今回の計測委員長は誰なのかね？」私が訊くと、「いや、まだ決まっていないよ。」とバラ。「じゃあ、バラが計測委員長になると良いよ、経験のために。」「じゃあ決まりだね。」

JPN 到着

セーリングクラブには、各国から続々と到着、国際色が風船のように豊かに膨れ上がっている。異文化の出会いが刺激を受けてアジアのハーモニーを調理し、オープン参加国のスパイスで仕上げる。大会の札所として計測を通り抜けるためのサインを私はしていた。通じゃんせ とセールに署名していると 日本チームがやってきた。皆ウキウキとして、どの顔もHappyそのもの、特にマザーズが一番楽しんでいるように見えた。いい傾向です、大会と言う料理を存分に召し上がって下さい。

選手にしても、人生で誰もが通過しなければならない国際意識を、どうせならば早く経験した方がよくて人格形成期にこのような国際大会における競技者としての出場は とてもファンタスティックな事です。過去24回の大会のうち日本選手は 4回 総合優勝し、4回 女子優勝した。しかし、いずれも2000年以前の話で、近年はあまり良い報告がないが、コーチも色々対策を練って努力している。今年はチーム



大会ポスター（上）とデモ写真（下）



レースの練習をしっかりとってきているので、その結果が出る事を楽しみにしている。また、選手10名に対して、オフィシャルを含めた家族などは11名、選手よりも支援者の方が多い遠征は今まで余りなかったのではないかな。これが今年のアジアチームの特徴をよく表している。

∞ ∞ ∞

OPは選手ばかりではなく、家族すべてのモノ。成長期に入った子供を持つファミリーとしての最も充実した時代を、OPと言う道具を借りて旅行や交流を楽しみ、世の中を知り、思い出を創る。これがこのクラスのコネプトなのです。

3月29日(土) オフィシャル アライバル 受付／計測日

ここは何処？私は誰？ 目覚めた時にはさっぱりどこか解らなかったのゆっくりと考えてみると、ホテルのベッドらしい。私の前にはレノンとヨーコの大きな写真が掲げられ、国境や争いのない平和な世界を求めるメッセージが伝わってくる・・・

・・・私の中学・高校時代はビートルズのリアルタイムだった。そう昨日を振り返ると、暗くて長いトンネルのようなフライトを抜け、バーレーンに着き、休む間もなくセール計測を夕刻まで行い、終わった後、ホテルに移動、自室に入ると倒れるように眠ってしまい、まだ着替えや夕食もしていなかった。でも意外と活力はある・気が張っているせいか。メールを朝チェックすると サリーから入っていた。

Update Hi both (やあ ご両人＝ 私とバラのこと)

I am writing this hoping that you are both settled and able to start measuring teams today. (今日両人が定着し計測が始まったと思う)

I do not have any further entry data so the one that I sent before is again attached. (以前エントリーデータを送ったが今後の物ではない)

Measurement provides the most accurate data for both scoring and tracking so I would be grateful if you would email me the names, gender, sail number of each team as they complete measurement which I can then enter into the tracking system. Pre-event information is usually incomplete or flawed. (大会前のデータは不正確なので、計測する事により、正確な名前、性、セール番号を送ってほしい)

Julie, who will be running the tracking system will arrive in BRN this evening so will probably catch up with you both tomorrow morning.

Alen Kustic (IODA PRO) will also arrive this evening and he will work with the scorers and the information that you provide from measurement. (今夜現地に到着する、ジュリー／トラッキング担当と成績作成のアレン／IODAレース委員長もより正確な情報が必要です)

Please remember that we make a charge for full sail measurement, ... (セール計測証明書発行には50ドル要り、その手続きは云々・・・)

My phone will be on 24/7 so if you need anything please either text or call. (私は週7日24時間中連絡の待機をしています)

Thank you for doing such a great job Sally

バラからの返信。 Dear Sally we have settled in well

Waratu arrived and has settled in. (ワタルは到着し、落ち着いた)



今日は 忙しくなりそうだ

7時にバラと朝食、計測のピークは今日と予想されるためできるだけ早く会場へ行きたい、車で30分、OA (主催者) に頼んで車で送ってもらう。上写真がセーリングクラブ、無線塔は海軍の施設かな？ 小さな国ではマリン関係はほとんど海軍に関係している。実行委員長も海軍の高官らしいし、カシムもキャプテンと呼ばれている。そう言えばアルシャドも現役大佐だ。イルカー (トルコ) も退役海軍軍人だし、花田さんもそう ?? 昨日バラは「自分は29ERクラスのIMの資格を持つ。」と言っていた。アジアIMは私の知るところ3名なのでおかしいなと早朝にISAF名簿で調べたら確かに名前があったが国籍がUSAとなっていた。彼は50歳、人生の半分をシカゴで過ごして 国籍が移っていた。うーん アジアIM の増員は難しいのかなあ。

隠れた 主要任務

左のメールにあるように、計測の隠れた主要任務は2つあり、①レース委員会のために正確なエントリー表を作る事。②現地で救済のための計測証明書を発行する事。①はバラ ②は私の仕事だ。①はなぜOAがしないのかと言うと、あまりにもドタキャン・ドタエントリーが多く、その要領を得ないOAでは混乱するばかり、直接セールNoを扱う計測で行った方が手取り早いのだ。



ホテルで自写撮り

また②は クラスルールの 2.4.1 に『艇は有効な計測証明書を持つまでは、本クラスのレースには出場を許されない。』と書かれているが、トラブル解決のために50ドル払えば計測場で発行するというものです。昔、証明書の無い時代には全部計測してたので、あらかじめ証明書を発行する事で大会コストを下げる目的が、その場でお金さえ払えば何とか通る。と勘違いされているようです。バラは大会ロゴの入った青用紙を40枚用意し、私も出発直前に30枚プリントし持参した。



エントリー国



アジアメンバー国は ①バーレーン、②インド、③シンガポール、④日本、⑤マレーシア、⑥タイ、⑦カタール、⑧オマーン、⑨台湾、⑩中国、⑪アラブ首長国連邦、⑫香港からエントリーあり、オープン参加で **オセアニア** から ⑬ニュージーランド、⑭オーストラリア 北米から ⑮USA ヨーロッパから ⑯ドイツ、⑰トルコ、⑱モナコ また、バーレーンはアラブの国なので、アフリカのアラブ諸国から、⑲モロッコ、⑳リビア、㉑アルジェリア **合計21か国から124艇**がリストに載っていた。しかし大会が始まると㉒アルジェリアがキャンセルし、㉒サウジアラビア がリスト外からのエントリーとなった。申込締め切りは1月15日、フォーム提出最終は2月28日であるが、お構いなしのようだ。サウジアラビアからは3月30日の遅くに3名来て、セールを計測しているとバラが「ワタル、年齢制限は**1998年**だっけ？」「いや**1999年**と思ったが、ちょっと待ってNORで確認してみる。」見ると**1999年**、オーバーエイジだ、こんな事は日本ではあり得ない。1名はエントリーを取り下げ2名となる。さすがおおらかな国民性だ。30日には選手が増えて、FE社と契約したチャーター艇だけでは足らなくなり、急きょクラブ艇をも使用することになり計測、そのフォイルは旧式なので規則に合わず、FE社の予備フォイルを流用、31日の朝までセール変更などあり、最終的には**131艇**だった。(国旗はほぼ計測をした順に並べた。最後は不参加の国)



モハナ

Wataru did a yeoman job of fundamentally measuring most of the sails with the help of a local volunteer.

『地元ボランティアの助けを借りて、セールのほとんどの基本計測を急場の仕事として行った。』・・・とモハナと私のことが書かれていた。

私は彼から地元の風情をJPNチームに提供させようと、大会中の風の傾向をJPNコーチに話して欲しいと頼むと、快く引き受けてくれたが、計測後はクラブに現れず、期待外れだった。またどこかで会おう。

遅配していた IODA本部からの計測備品が到着する

26日に英国から送られた計測備品が午前に到着した。最新のセールテンプレートが2枚、スパーとフォイルのテンプレートが各1セット、それにセール スタンプが2個あった。もう1日早く発送すれば2日前に着いたはずだったが、今からセットして使う。今までは欠品に対してセールテンプレートは私が持参、スパー/フォイルテンプレートは、OAが自作した机にバラが直接ビスを打って簡易な治具を作り、スタンプは手書きの大会名で代用した。JPNチームの計測は昨日だったのでセールにスタンプはなく手書きだった。

モハナ (Mohanna Aldoseri カイトセーリング インストラクター)

補助員 (Local help) はヨットに関係ない人、と書いたが、一人だけ違っていた。

モハナは25歳、ここバーレーンでOPからヨットを始め、レーザー → ウィンドサーフィン → カイトセーリング と乗り継いで諸国を転戦し、3か月前に無職となり、今はこの国でカイトセーリングの連盟を立ち上げようとしている。カイトは急速に普及し、世界ではウィンドよりも人口が多い。計測作業が他の部署は順調に進んでいるのにセールだけが計測証明書作成 (フルメジャーメント) のため仕事量が多くて遅れがちなので、有能な助手が付いた。確かにセールの知識があり、ヨット用語も解り、動きも素早く、センスもいので私を大いに助けてくれた。しかしこちらの人は時間にルーズで、30分遅刻は当たり前、1時間以内なら大目に見てくれるだろうと思っている風だ。几帳面なバラは毎晩IODAに報告メールを打つ、29日は・・・Local help disappears without notice which is causing issues. But Kasim is trying to arrange better help. (地元の補助員は無断で消えてしまうので問題だが、カシムはよりいい補助員を整えてくれる) と書いてあった。

3月30日(日) 受付／計測 プラクティスレース チームリーダースミーティング オープニングセレモニー

昨日は暗くて見えなくなるまで計測した。照明がないので6時までが限度、ホテルに帰って今夜こそ夕食にありつこうと思って眠ってしまう。幸い夜11時半頃に目が覚めたので、片付けかけているレストランで何とか食事に間に合った。



今日はプラクティスレースだが、まだ計測していないチームや再計測も多い理由は、①計測証明するセールが多過ぎる、②セールナンバーの貼り方で問題が多いこと、特に②はセール業者の出店がないためにプロの手を借りられないのがネックとなっている。①②とも遅れて来るチーム程多くなる。つまり、用意周到な国は先に来ているが、安易な準備の国は到着も第1レースに間に合えばいいと考えているようだ。

モハナの見た悪夢

朝8時集合、モハナは昨夜悪夢にうなされたと話す。①の計測を基本計測 (fundamental measurement) と言うが、昨日は大会計測と基本計測を混ぜて行った。大会計測は3-4分で楽に終わるが、基本だと15分以上もかかり私でも複雑と思うのに初めてでは恐ろしく難解と感じる。モハナは大会だとホッとし、基本だとストレスがフルとなる繰り返してトラウマが残った。

「more ten fundamental !!, more ten fundamental !! ...」と一晩うなっていた。このままでは処理しきれないので今日は私が基本、バラが大会と分ける事



にした。

陣中見舞か？ 柴沼さん (IJ)

忙殺のさなかに ひょっこりと柴沼さんが計測場を訪れた。彼とは同じ愛知県人で27年も前からヨット界の情報を授けてくれる大先輩ですが、なかなかお互いに会えないのです。彼はFace bookはやっていないが、国際大会から送られるFace bookの写真には柴沼さんもちゃんと写っている事が多い。本大会のプロテスト委員会チェアマン、ネヴェンさんを紹介してくれた。第1印象は物腰柔らかな人、この人なら信頼できそう。



セールナンバーの問題 1.

『010』とか『0』を貼ったセールがあり、どうするかをバラが訊いてきた。問題はナンバーステッカーがここでは入手できない事と、超多忙なので、時間内に計測が終了できるか不安で対応時間の問題だった。そこでNOR 9.6の『艇はクラス規則に反する国籍文字やセール番号を付けてもよい。』

(本来はチャーター艇と使用セールとの登録差を認める事)を適用しよう。と言う事になった。しかしこれには抵抗があり、アレン『010』は0を剥ぎ取って『10』との意見だったが、結局押し通してそのままだった。



セールナンバーの問題 2.

ただ数字が読めればよいというものではなく、スタート艇の確認、フィニッシュの順位確認、ジュリーや選手にとっても抗議艇の確認で出来るだけ識別し易い事が要求されるので規則になっている。大きさ、間隔とも10mmの許容範囲に納め、色は同一でなければならない。知識のない人や、あっても間違うとアウトだ。サポーター(父兄等)は説明に納得して一生懸命修正するが、なかなかうまくできない。

計測員は利害関係でアドバイスはできるが作業はできない。結局ツギハギだらけや、マーカーで手書きになってしまう。汚い数字に心配する父親、そこで私はホワイトマーカーを取り出した。「これを使ってよ、セールと同じ色だから。」



残念ながら 開会式をパス

アルシャドがやってきて、「役員は午後1時に全員集合。」と言う。

「それは無理だよ。」計測が終わらないとレースはスタートできない。彼はちょっとびっくりした表情だったが、状況を理解してくれた。今計測場はセール以外は散発的に計測する位で補助員もどこかに行ってしまうが。セールだけが溜まっている。初日にバラに聞いた。



「基本計測は何枚位あると思うか?」「さあ、20枚くらいかな。」私は「40枚」と答えた。WLDでも5日間の計測で40枚位が最高だったが、今回は参加者の意識状況が悪いので3日で40と踏んだ。しかし、実際には**53枚**もあり、53/131艇 = 2.5艇に1艇は持ってなかった。

この日は、バラは灯光器をどこかで手に入れて計測場に持ち込み、ナイター計測となった。

KSA showed up late afternoon which we plan on measuring first thing tomorrow morning. Similar to today Wataru and I plan on being at the club by 8:00 AM to complete all measurement hopefully in time for the start. As it looks now we are confident we can do this as we did most of the heavy lifting today. (サウジアラビアは午後遅くにやってきたので明朝一番の計測にする予定。

第1レースに間に合うよう全ての計測が完了するためには、今日と同じくワタルと私が8:00AMまでにクラブに来れば有望だ。振り返れば、今日が激務だったのでできる自信があります。) It has been a bit more challenging compared to the worlds due to lack of adequate manpower. The organizer sends a few volunteers who after a couple of hours of work abandon their station never to be found again. Kasim then sends new people who have to be trained all over again. (昨年のワールドの計測と比べて、人材不足のために奮起する事が多くあった、OAの派遣した補助員は2-3時間仕事をすると部署を放棄してしまい、もう見つからない。)

この日のバラの報告にはそう書いてあった。

3月31日(月) OACレース (個人戦 初日 砂嵐)

計測の忙しさは峠を越え、残りの数枚と、再計測の戻っては来ないもの、残務整理をする。予定では計測日は昨日で終わりなので補助員は誰も来ない、モハナだけはあると思っていたが、海上運営の手伝いは頼まれていなかったらしく、あれっさりだった。バラは 選手名、セールNo.の突き合わせをアレンとしてから、次の仕事、海上検査のアレンジをしている。OAは仕事が目前となるまで動かない。どうやら海上検査艇は準備されてないのが判ってきた。11時からレースが始まり、私は検査艇が無いので初めて時間を解放された。JPNの母方と上写真の建物あたりで話をする。すると 目に見えないような砂が一杯飛んでくる。向こう側は海、砂漠ではない。この砂は海のさらに向こう側のサウジアラビアから飛んでくるようだった。今日は1日中レースだろうと思っていたが、昼頃には全員戻ってきた。バラはびしょ濡れで帰ってきた、**NO RACE** だ。



ネヴェンが真っ先に私の所に来て言う。「これはいったいどうなっているんだね。」「選手たちはアップバッグが膨らんでいないので 沈を起こしても再帆走できない。そんな子がいっぱいいるんだ、これは危ないよ。ちょっと考えてくれないかなあ。」私は痛いほど状況は判っていた。日本ではエアバッグは膨らんだまま計量するが、IODAでは重量を増やす不正をチェックするために空気を抜いて外す。その後3つのバッグを膨らますには135%のエアが必要となり、子供では大変なのだ。私には 出艇前の検査余裕は無い状況だったが言い訳はしない。「注意書きを公式掲示し、出艇前に見回り、フィニッシュ後に海上検査、の3段階構えで安全対策をとる。」と約束した。

Attention

All the boats should follow the following class rules.

3.2.7 Buoyancy

3.2.7.1 The hull shall be fitted with three buoyancy units in the form of inflated air bags made of strong fibre-reinforced material. Each unit shall be 45 litres +/- 5 litres. Each unit shall be equipped with a fill valve that positively prevents the accidental release of air (i.e. - Non return valves and threaded valves with screw-on caps).

4.3 The following equipment shall be on board while racing:

- (a) One or more bailers which shall be securely attached to the hull by a lanyard(s) or elastic cord(s). One bailer shall have a minimum capacity of one litre.
- (b) A painter of a single piece of buoyant rope, not less than 5 mm diameter and not less than 8 m long securely fastened to the mast thwart or mast step. (see also 3.2.6.1).
- (c) A paddle with a blade surface of not less than 0.025m² securely attached to the hull by a lanyard or elastic cord.

私は 早速クラス規則を抜粋した左の文章を作り、掲示した。他からも ベイラーを積んでなかったり、ハルに結んでなかったりしたので再帆走できなかったという報告も耳にした。

私がネヴェンを好きになったのは、決して私に文句を付けるのではなく、このような状況は好ましくなく 何とか協力し合っている大会にできないものか。との真摯な態度だった。

カメラを紛失し 大ショック !!

31日まで 自分のカメラで多く撮影した。計測に関する書類やメモなどもフォトコピーとして保存し 原本は バラに渡した。この日は補助員はおらず、計測作業がやりっぱなしの状態なので 私一人でポチポチ片づけていた。砂嵐で計測場の書類が散乱するのでカメラを文鎮の代わりに置いて、そのまま忘れてしまった。夕方帰る時に気づいて探したが見つからなかった。歳を取ると本当にもの忘れがひどくて困る。以後の撮影は スマホ カメラで代用した。

4月1日(火) OACレース (個人戦 2 日目)

さあ、今日から海上だ、まず S I を入手しなければならない。近年では SI は website からは取れない、大会が始まってからの内容変更が多くて 混乱の元となるし 忙しくてアップする余裕もない。次の大会のために大会終了後にアップしてくれると助かるがそんな親切な OA はない。レース前計測は NOR を読めばいいが、海上検査はどうしても SI が必要だ、SI と違うことを行えばこちらの手落ちとなるからだ。到着してから何度も欲しいと頼んだがいつも先送りされた。しかし今はやってくれる、もう先送りはできない時なのはカシムも解っているからだ。なんと彼はパソコンからプリントを始めた。ついでに明日からのチームレースでコーチたちに配る SI も今 印刷している。毎朝 9:30 からのコーチミーティングに初めて出席、ネヴェンは昨日の反省として安全規定を守るように強く求めた。



あまりにも簡素な公式掲示板



コーチ ミーティング

ジュリー艇 兼 検査艇

検査艇については OA は準備していませんでしたので、ジュリー艇のうち 1 艇を兼用として配艇されることになった。出艇待機中の OP 艇に安全規定状態をチェックする。バラは「アラブ諸国だけ見ればいいよ。」と言う。一応 優先順序としてそれらの国から行った。やはり該当する艇はあるが、公示の効果があつたのか、昨日ほどではなかった。問題のある艇のセール No. をメモして後で再びチェックして回った。



旗竿の両端に
JとMを付けて
使い分けた。

ネヴェンは私に興味を持っているようにも感じた。こういう点で日本人は得だ、平均的に好印象を持たれている。計測時でもドイツの父兄から「私は日本が好きだ。」といきなり言われ津波の話となった。これは、明治以来の諸先輩の努力が、海外でいいイメージを作って私達に遺してくれたからだろう。最初に2月に亡くなられた石井さん(IJ)を話され、「一度日本に来いと手紙をもらっていたが、それを果たすことができなかった。」と残念そうだった。また、レースについてどんな事でも我々に教えたり提言をして欲しい、と言うので「あれ？ジュリーは

レース運営から独立している筈じゃないですか？」と確かめると、「そんな事はない、RCとは仲間としていつも一緒さ。」とネヴェン先生、私がこれまで持っていた“ジャッジの先生方”という古い先入観をあっさりと否定した。



スタートの瞬間が来ても
バーレーンの選手はマイペース。

U旗から始まる。
最初はゼネリコ



アレンは『U』旗が好き

25年程前に初めて江の島に行った時、I旗を見てホホウこれがOPかと感じた。“IODAレース運営ポリシー”に『スタートはいつもインディア(Iのコード名)』と書かれており、I旗の時代が延々と続いてI旗はOPにとっては永久不滅か？と思ったら、アレンがIODAレガッタ委員長になってからはU旗が多い。これも新旧の流れなのかな。



↑ JPN3145

JPN3243↑

U旗の次にはブラック旗が揚がる。



↑ JPN3032

R 2 Blue スタート直前、ご覧のようにまたゼネリコ

スタートを見守る コーチ、監督。サウジアラビア(KSA)とコーチ艇をシェアしたが、KSAが誰も乗らないので、JPNで占有できた。



西村コーチ 本多監督



ネヴェンは私が写真を撮っていると、気を遣ってレースのど真ん中に入ってくれた。↑は①マークから②マークに向かう黄色フリート。日本勢の3人が だんだんと私に迫ってくるので、思わず心の中で日本を応援せずにはいられない。



目の前を通り過ぎる直暉くん

しかし海上検査員の本分を忘れてはいけけないので、J旗を抜いてひっくり返してM旗を挿し、準備行動に移る。艇にアンカーが積んでいない！ネヴェンが操船してホバリングで検査を行う。

装備と計測の検査 (EQUIPMENT AND MEASUREMENT CHECKS)



BFDで次のレースまで

フィニッシング RC艇

待機のOP 2 艇↓

上位10艇中の3艇をチェック、昨日の嵐で安全規定の問題が浮上したにもかかわらず、大量（大漁）6艇が網にかかった。SIN118はパドルがハルに結んであるように見えたが、引くと結びがほどけてしまった。夜の審問で私が引っ張ったから解けたんだ。と主張したが、私は「クラス規則には“securely”（しっかりと）結ぶとなっている。」と見解したので、ジュリーは私に軍配を上げた。

CHN225はパウロープをガンネルから取りマストステップから取っていなかったのが10%のDPI。（2004年のアジア葉山の計測時にも、陸上で中国チームの全艇が同じ取り方をしていたので警告した事を思い出す。）あれから10年、なにも変わっていない。

CHN 010はパウロープが細かったのも、

ノギスで測ると3mmで、規則では5mm以上なので抗議した。

『DPIとはジュリーの裁量で決めるとの意味、軽い違反は10%の得点を科す（フリート65艇ならば6.5点）重さにつれて30%、次は失格とグレードアップする。たとえば笛ならば 持っていない、ライジャケにひもで結んでいないと10%、笛を持ってなければ30%となる。』

彼の場合は重くて30%と裁決された。全艇チャーターで



R2 Blue フィニッシュした明真海さん

最初から規則通りのロープが装備されているのに、なぜわざわざペナルティをもらうような交換をしたのか聞くと、「手で持ちやすかったから。」との些細な理由。計測の抗議6艇のうち半数の3艇がCHNだった。本大会で中国は大活躍しチームレースで優勝、個人戦も日本より上だった。ただ、シリーズ中、3回抗議され 3回失格した CHN222は23位であり、RRSを理解すればもっと上に行けたのではないかと。選手に クラス規則、RRS を重視させるよう指導する事はコーチの責任ではないだろうか。

この他に LBY105 がシングルで入って検査したが、笛を持っておらず、30%19.5点の加点で順位は大幅ダウン。第5Rで 晋之介 が5位だったが、THAとフィニッシュラインで交差し抗議された。初日は1.5R 2日目は3.5R行い 計5R完了。個人戦前半は終了して、明日はチームレースだ。



R2 Blue 続いて汐音さんもフィニッシュ



ネヴェンとバラは菜食主義者、特別メニュー
ランチ配達の手際は 非常に悪い

ランチ タイム

ハプニング発生！ 大会支援の海軍が、任務に忠実なあまり、スタート準備
信号中の艇団の中でも 選手たちに弁当を配り続けている。もちろん誰も
受け取らない。それを
見てネヴェンは大笑い。
私がカメラを向けると
近くまで寄ってくれた。
一瞬 タイミングが遅く
スクープ画像を見逃し
たが、直後はこれ →



計測の抗議（個人戦）

R5最後の検査を終えると抗議書を作るため 陸に向かった。ネ
ヴェンも審問準備のため早く帰りたい。6艇を書くのは大変だ
「沖ではまだレース中だ、時間はたっぷりあるよ。」とバラ、
彼に書き方を教える。証人がいるよ。“誰にする？” “ネヴェン



（プロテスト委員長）がいいよ。” バラは私のジョークに大笑い、もちろん私になる。今日は早く帰れると思ったが また遅
くなりそう。まだJPNグループとの夜の親睦もしていない。私は証人なので待機と思ったら、2人とも中に入れと言う。
審問は ネヴェン と Luigi Bertini (IJ/IU.ITA) Colette Kraus (IU/NJ.NZL) のジュリー、 私達、被抗議者の選手とコーチ
通訳（SINは選手のみ）で行う。「ジュリーは7名いるが、今日は抗議が多いので2パネルに分けて、このメンバーで行い
ます、なにか異議はありますか？」と毎回同じ口調で始まる。私はクラス規則本に当該の違反をマーカーで印して、話が
噛みあわなくなると文章を見せ、納得してもらえた。事実の認定は選手も否定しないので、こじれる事はないが審問の手
順を飛ばさないで双方の説明に時間がかかる。（結審の前に毎回廊下に出るが、いつも晋之介がいて隣のパネルの審問は長引
いていた。）抗議とは揉め事であり相手の反感を買うのは当然。不快な気分で大会期間を過ごす事がある。指揮者ネヴェ
ンの 審問の旋律は滑らかで、不快を感じさせない手腕は見事なものだった。最後はいずれも違反に相応のDPI裁決。この
時間中にホテルでは、JPN選手たちが、私の部屋に来てドアをノックし遊びに来たが、私は留守で申し訳ない事をした。



ジュリー ルーム

4月2日(水) OTRACレース（チームレース）

私の仕事の最後となったThe **OPTIMIST TEAM RACING ASIAN CHAMPIONSHIP** この海上検査について流れを説明します。
昔はなかったが、数年前から始まる。2011年のニュージー
ランドWLDでは 2艇の検査艇を出して そのうちの1艇に乘
りノウハウを覚えた。2013年のAsia葉山ではIODAとコン
タクトを取りつつIODAの指示に従って海上検査を行った
ところ、ジュリーから何か海上検査を行う根拠（文書）は
あるのかと訊かれた。個人戦におけるGraded penalty syste
m（DPI基準）等の書類はなく手書き資料やIODAとのやり
取りのメール文を見せたが、公式文書とは認めなかった。
ジュリーの問題とするところは、RRS 63.1の『艇または
競技者は、規則30.2、30.3、69、A5およびP2 に規定された場
合を除き、抗議の審問なしにペナルティーを課せられるこ
とはない。』との条文、つまり上記以外では RCが勝手に



ジュリー ルーム

罰則を作ってはならない。昔採用していた **PFP** は審問なしに罰則を与えるので、現在は**DPI**になった。同じように チームレースでフィニッシュ直後に RCが審問なしに加点してはいけない。もし、例外として認めるのならばそれ相応の公式な文書が欲しいというものだった。チームR にはそれ相応の理由がある。1日で予選決勝を次々に進めなければならないので、フィニッシュ直後に審問を開いていたら、レーススケジュールが消化できないのだ。葉山ではレースが既に終わった後でジュリーが問題提起したために、あやふやな追認の形になった。アルシャドは葉山でもこの問題に関与したので 今年に引きずっている事は承知している。IODAに公式文書はない。どうするか？ チームR のSIをチェックすると

SI 21に『艇や装備は**may be**いつでも計測する。』と書かれているので、約50%の確率 (may be) で やらなくともよい事を理由に、今回は行わない事を決めた。全ての準備が後手に回っているので、アルシャドは肩の荷を軽くした想いもあったのだろう。 やっと私は解放されたとの気分で会場を散策する。チームR 参加は16T×5名で80名、131名のうち、半数以上が参加、残りが休日となる。ボール遊び(上)をしている横で、出艇しようと機装しているAUS艇 がいて、そのセールには大会スタンプやサインがなかったし セールは新しかった。私はつい「このセールには スタンプはありますか？」と訊いてしまった。父親は一言「プラクティス。」と答えた。つまり、今日は練習に出るのでスタンプは関係ない。明らかに気分を害している様子。ネヴェンを見習わなくてははいけないと反省した。欧米式では、まず握手を交わし“How are you” と言って笑顔で何か言ってから本題に入る。そうしないと “Don't touch my boat” 俺の船に勝手に触るな!! となる。むづかしい世界だ。そこへ ネヴェンと女性が来て「やっと見つけた。アンパイアボートに乗ってほしい。」……やはり今日も休めないか……。



チームレース不参加の選手たちは こうして余暇を楽しむ。



チームレース かぶりつきの観戦！



ユルカ (NJ.IND)

チン (IJ.MAS)

アンパイア艇は 4艇。2艇ずつが 2 フライトの 各スタートの両翼に着き、常にレースが続けられるよう配置される。アンパイア は 7名なので 2名の乗艇には 1名不足する。そこで私が乗ることにより定員を 満たすのだった。“笛を持っているか？”と聞かれ、一応持っはいるが、私の役目は飾り物に過ぎず、チームレースを O P 艇に一番近い特等席で見学できるなんて、願ってもないビッグチャンスがやってきた。

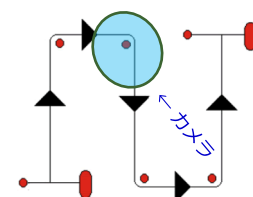
個人戦前半成績の団体順で16チームが選出

日本は2チームが出場。



蜂須賀 晋之介

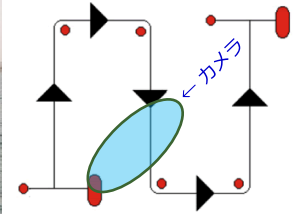
Team Raceは2回負けると退場する。JPN2は緒戦でAUSに敗れ、JPN1はOMAと対戦する。 レース海面はクラブのすぐ目の前。



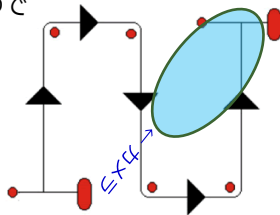
FLIGHT "B"

JPN2 VS OMA

次ページに続く→



→前ページからの続き： 諒と OMA45 がトップを争う、アンパイア艇は アラブ首長国連邦で製造された『リブラ4500』で、全く知らなかったメーカーだ。アクセルのレスポンスは良くないが、コレッタは自由自在に乗り回す。OP艇に急接近したかと思えばヒラリとかわす彼女の運転技術は私をはるかに超えている。その動きが激しすぎるので
“アンパイアリングは一種のスポーツだね。”
と言ったら、“YES！”
とニヤリと笑った。



ハーバーの突堤には 観覧席があり、サポーターは 毎日ここから応援、海上からも日の丸ウェーブの赤色が よく目に染みました。



← 第1回戦 (FLIGHT "A")

MAS2 vs USA 第3マークでUSAが 沈、MASに敗れる。USAはこの後、BRNに勝ち、FLIGHT"C " で **JPN1** と対戦する事になる。

コレッタはインシデントが起こりそうな所にヤマを張って移動し、選手のどちらか、または両方が赤色旗を出すと。アウトならば 赤色旗、セーフならば 緑白旗を揚げ、笛を鳴らす。



FLIGHT "C" JPN1 vs USA

1 マークの回航直後に USA19631 から
JPN3270に ポートスターボ で赤色旗が揚がる。→



JPN3270もすかさず赤色旗↑を揚げて応酬。



コースから離れたので両艇タックする。

さて、判定はどちら??
2人ともアンパイアの顔を見る。

You と言われて 自分と勘違いした USA は
回転ペナルティを
開始する。



『Japan ! Japan !』 あわててジャパンを連呼するコレッタ。JPN3270は回転する。



FLIGHT "C"

では **JPN1** は
USA を下して
FLIGHT "D" に
進むことができ
た。



この日の天候は、曇、時々晴れ、風は不安定で、風向や、
風の強弱が、良く変わる。 45°振れて、最後の上りが
アビームの風になってしまう事もあり、その都度スタート
を中断して、マークを移動したので時間のロスが
多かった。今日の1日でファイナルまで行けるかな？

JPN 2 は **FLIGHT "C"** で **MAS 1** と対戦する。

チームレースを アンパイア ボートから観た
のは初めてだったが、素晴らしいの一語に
尽きる。選手がよく訓練されたきびきびした
動き、そして 何よりも **チーム**が勝ちに行く
ひたむきさ ピュアーさが 距離感が無いので
直接肌身に伝わってくる。

「いつもの練習では こんなに
美しくないのだが、レースの
本番では 選手達は どうして
こんなに きれいに見えるの
だろう。」と言うと、彼女は
「私もそう思います。」
と答えた。

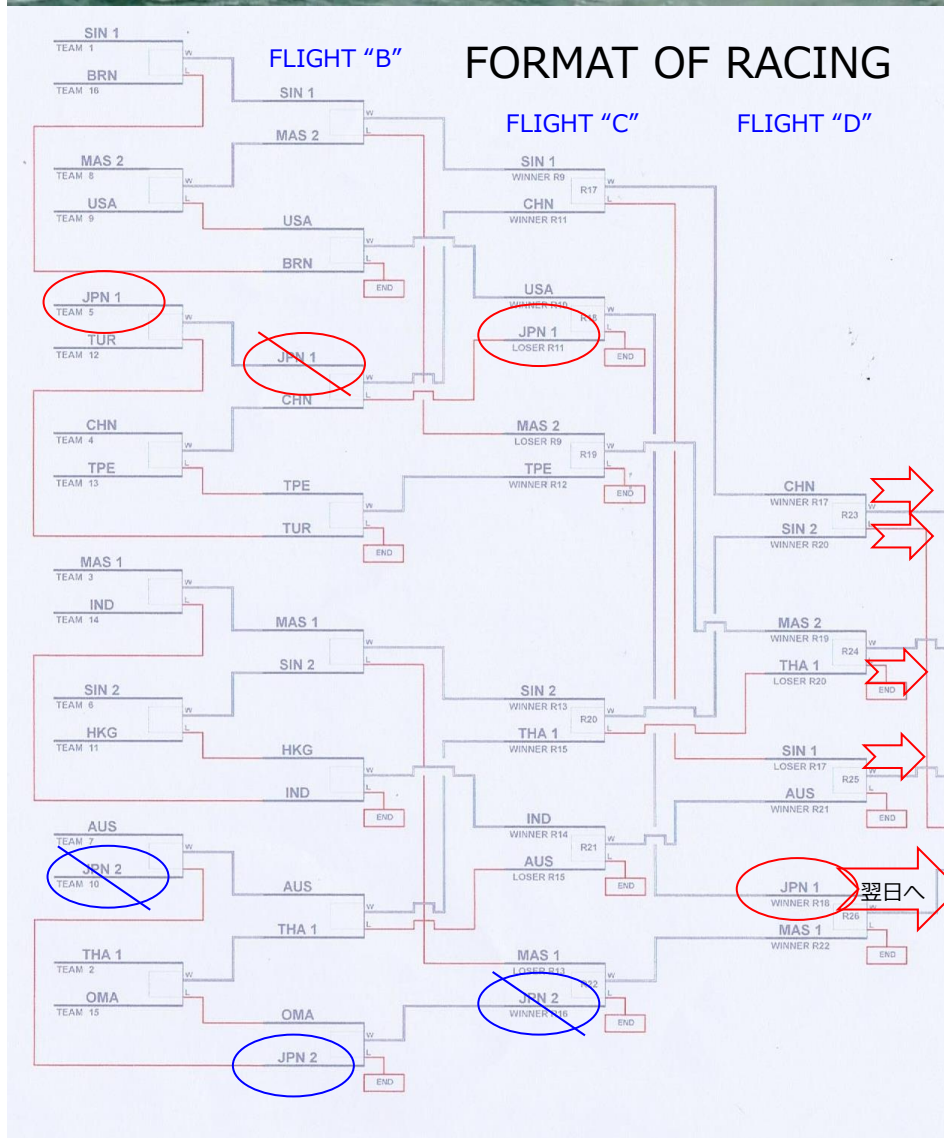


対 MAS 戦の スタート





取れたエクステンションを見つめ
呆然とする晋之介



優勢に第3マークまで進んだのだったが、私達の目の前で 回航する晋之介の ティラー エクステンションが抜けてしまった。コレッタは「アーツ」と小さな声を上げた。チームレースは一人の責任が全体に及ぶ、負けた彼の無念さは想像に余りある。が、すぐ次の FLIGHT "D" で **JPN1** が敵討ちを果たし MAS1 を沈めた。この頃には風はほとんどなくなり、レース続行はもう不可能だった。勝ち残ったのは **CHN, JPN1, SIN1, SIN2, THA1** の5チーム、決着は明日に順延となった。**CHN**だけがまだ1度も負けていない。日本はよくぞここまで来た。

選手からの計測抗議 (却下)

海上検査のなかった この日のレース中に SINから計測の抗議があった。CHN チーム全員のベイラーがハルに結ばれていないというものだった。クラス規則の抗議は艇からはできない (SI 17.6) ので却下されたが、ネヴェンは安全規定を重視して、レース委員会が調査を

して確認し、SINではなく アンパイアから抗議し各艇に10% (フリートレースと同じ基準) を課したが、点差があり勝敗は逆転しなかった。レース後に私はネヴェンに呼ばれた。「明日は海上検査をやってくれないか？」との要請で、私は必要な公式ドキュメントが無いと言うと、「そんなものはいらない、(フェアなレースをしたい)」 SIN等のチームに クラス規則で不満が残らないように努めるのが IJ/IUの役目との考え方だった。 私が昨年のアジア葉山の時に経験したものと随分と違う見解だった。「ペナルティは個人戦と同じ基準にしたい。」ネヴェンはと言うので、私は「それではダメです。8艇の10%は 0.8点、それでは少なくて勝敗には影響しない。チームレースは個人戦とはやり方が違い、IODAの基準では 10%= 2点、30%=4点にします。」と説明しその他、チームレースに独特の手順もつけ加えた。“よろしい、全てそうしてくれ。” 彼ほど物わかりのいい人は いない。 明日は 私が帰国する日、今夜は荷造りを しなければならない。

4月3日(木) Spare day / Final OTRACレース (チームレース ファイナル)

今日は5チームのみの出艇なのでRIBボートは余っている。ファースト艇を海上検査艇に仕立てて出港した、今日はアンカーも搭載しているのでバラと2名。海は相当荒れて、観覧塔のある突堤の先は特に波が悪い。RCはコースを設定していたが、バラはもう少し南に移動すれば波が少ないのに・・・と言うと、気持ちに通じたのかコースを南に移動した。私がフィニッシュのポート側の前方にアンカーを打つ、チェーンが無いので底質が手に伝わってくる。砂(砂漠)に石がゴロゴロ転がっている感触で、効きは悪いが何とか固定した。



チームRの海上検査はフィニッシュRCとのコンビネーションが大切、検査結果をすぐにフィニッシュ連絡し、フィニッシュは結果を加えた得点をスターターに教え 次の対戦組みが決まる。そのために個人戦ではスターボ側待機なのを、チームRでは指信号で得点サインを出すためにポート側に位置してフィニッシュ(アルシャド)と対面する配置となる。海が荒れているためにFラインの幅を広くしたので遠くて指が見えにくい、急きょ腕の数で代用した。2人で両手を挙げれば4点を意味する。検査をシンプルにするために各チームのトップ艇のみ実施する、僅差の場合にはクラス規則不備で勝敗が逆転する事もある。



公式ビデオを撮影する“イカルス”のメディア艇



FLIGHT "E" JPN1 VS SIN2

強風ではチームレースと言っても滑らせ合いになりチームはバラけて走っている。待っているとダントツで佑基がトップでやってくる、2,3位もJPNだ。SINの成績が世界一と言っても層が薄いのか相手がSIN2では大差で日本の勝利となった。大喜びをしたいのだが、私は検査官、レースの公平感のためにグッとこらえた。コーチやサポーターと違い、計測員はこういう時にはつらい。私は利害関係者のためバラが検査をして合格だった。嬉しそうな佑くん14歳。

FLIGHT "F" JPN1 VS SIN1

さすがにSIN1は強く、敗れてJPNの3位が確定した。

FINAL SAIL OFF

CHN VS SIN2

個人戦 チームレースとも連勝街道をバク進中のSINをブロックする国が現れた。中国、北京オリンピック前には、WLD、Asiaで好成績を収めたが最近では国際大会に参加がする事が少なくなっている。



フィニッシュラインで観ているとCHN 優勢、SIN 劣勢だった。最初に飛び込んできたのは CHN225 個戦R4でパウロープの付け方で10%DPIをもらった子だった。今度はOKだ。次にSIN123（個戦総合2位アジアでは1位）これもOKだ。終わるやいなや 別のSIN 艇が寄ってきて、CHN225のブームエンドのガラム間隔をもう一度検査しろと言ってきた。私は2010年の広州アジア大会OPを思い出した。あの時もSINは海上検査後に海上でCHNのブームエンドをもう一度測れ と言ってきた。あの時もコーチは今



1位 CHN 225
こう見えても実は女子、
個人戦10位 女子2位



2位 SIN 123 が
検査艇に近づくところ

と同じフェルナンド、あくまで想像だが 負けた時には計測で抗議して、何とか逆転を狙うべく、海上でコーチから選手に計測員に再計測を求めるように指示が飛ぶのかもしれないと思う。昨日の計測抗議と言い、この要求と言い、ジュニア選手が自分の考えで発言しているかどうかは疑問だ、もちろんクラス規則についての選手からの抗議はできないが、ただ言うだけならば問題ない、しかし、私達は検査の結果に自信があり、要求通りにはしなかった。

さようなら バーレーン

これで **2014 OPアジア** での 私の助っ人の仕事は終わった。まだ2日レースが残っているが、あとはバラがうまくやってくれるだろう。今日はレイディなのでチームレースFINALの選手達も遅れて観光に出かけた。私の次の行先は空港、OAが手配してくれた車を待つ。しかし選手達を送った次に私なので運転手がなかなか来ない。到着日には氷っていたオフィスの空気も今ではすっかりうち溶けて満面の笑みでご挨拶し談笑できた。今回は寝ても起きてても計測ばかりだった、観光や開会式も欠席した。しかし私は満足している。 昨年秋のカタールで既に



オフィスで帰りの車を
待っている間に
カシムと記念撮影

同じアラブ文化の観光をしたから。ヌーノの代役として任務を果たせ、バラという友人と知り合えた。計測員とは 装備とクラスの規則を管理して よりいい大会の成立となるように支援する事。アラブ国の事情はあるが限られた資質ではあっても 最大の努力ができたことが嬉しい。海上から着替えもせずに半ズボンはまだ濡れている。やがて迎えが来て乗り込んだ。

とても楽しかったバーレーン

ありがとう。



オフィスの壁にはOPナショナルコーチ 鈴木国央さんの写真があった。

