

第16回 広州アジア大会 セーリング競技



ODC計測委員会
荒川 渡



日程: 2010. 11.12～22

会場: 中国 広東省 汕尾市

広州海洋スポーツトレーニングセンター

運営役割: 計測委員長

はじめに

私の資格は国際計測員(OP級)ですが、この大会ではOP級の枠を超えて、①OP(男、女)、②レーザー・ラジアル(オープン)「注:オープンとは男女混合の意味です。」③レーザー(男子)、④420(男、女)、⑤470(男、女)、⑥ホビー16(オープン) ボードでは⑦RS-X(男、女)、⑧ミストラル(男、女)、そして⑨マッチレースJ-80と、合計9クラス 14個の金メダル獲得を目標とした、国の威信をかけた争奪戦の展開に、わずかながらも関与することができ、本大会の成功を支えた広州アジア大会組織委員会(GAGOC)の膨大なメンバー総数の一員であったことを、誇りとし、また喜びとするところです。

準備

ASAF(アジアセーリング連盟)はプレとして3月に第14回アジアセーリング選手権を開催して、リハーサルを行い、ほとんど同じスタッフを本大会に任命し万全を期した。また、計測員育成のために「国際計測クリニック」を大会直前の11月8～9日に大会会場で開講した。参加者は台北6名、中国人2名、マレーシア3名、その他に主催者側から国内レース委員会(NTO)とボランティアで18名が参加した。講師はISAFのIM委員会からバリー・ジョンソン氏(AUS・IM)と、ここ数年講師を務めているアレックス・フィスタビッチ氏(ARG・IM)の予定だった。バリー氏は3月のプレでも計測委員長を務め、実質的な両大会計測の責任者だったが、急遽参加できなくなり白羽の矢が私へメールで飛んできた。と言うのは現在ISAFに登録されたIMは98名であるが、その約70%の67名がヨーロッパに集中していて、アジアはなんと4名(約4%日本・韓国)のみ、中国は皆無との事情による。ちなみに、北米16名、南米3名、オーストラリア8名、アフリカ0名であり、この比率はセーリングの計測意識への

高まりを地域別に調査すると、そのまま通用するデータとなるのかもしれない。オフィシャルズのエントリー締め切りは9月30日であったが、最初のオファーは10月6日であり、最初は11月16日～22日までの後半を受けて欲しいとの依頼が、私がOKの返事をする、レース前計測日である10日～22日まで、あるいは計測クリニックから来られないか?との要望に変化していった。私は直前にOP全日本/光への参加で10日からは無理であり、また、私の役割が計測チーフとは考えられなかったので、12日に出発した。



メジャーメント・テント

到 着

会場へ到着すると環境に慣れるまで少々面喰った。メールでの事前連絡では計測業務を把握している人物と会える筈だったが、2名とも既に会場を去っており、競技主任(日本でいえば実行委員長)の曲春氏(ISAFレースマネジメント委員会・IRO)に、「この大会は、どういう計測を進めればいいのか?」と尋ねると、「あなたが計測チーフなのだから、あなたの考え通りに進めればいいのでしょう。」と言われ、遅まきながらこの時初めて自分の立場を悟った。



計測チーム

計測場へ行くと、レース前計測は昨日までの日程だったが、計測作業の真っ最中、聞けば昨日までに全部が片付かなかったので、延長作業で最後の追い込みをしていた。私を見るなり、待ってましたとばかり、ドサッと計測用紙を渡され、承認サインをしてくれと言う。また、トランシーバと携帯電話を持たされ、各部署と密に連絡を取ってくれと言う。見ると主要人物は皆トランシーバを腰に装着し、ポケットに携帯を入れ、作業しながらもイヤホンで会話をしているのが一般スタイル。なかなかハードなレース委員会だなと思ったけれども、トランシーバの言葉はほとんど全て中国語なので、私が持っていてあまり意味はなかった。午後からはプラクティスレースの予定で、午前中にレース前の



計測は全て終了した。「はい、これは10日の分、これは11、12日、そしてこれが今日の分です。」と計測用紙の束を渡され私はビックリした。8クラス(マッチレースは別)がごちゃ混ぜになっており、エントリー集計表もなく、受付チェック表もない。かりに計測漏れがあったとしたら一大事なのにケアする心配もしていない。後片付けが終わると、皆は私に慕うように集まってきたので挨拶を述べた。すると英語の解らない人のために、解る人が



中国語に訳して伝える。彼らのほとんどはヨットに関係なく(一人は上海ファー・イーストの女性社員)、この壮大な大会のために、黄海沿岸都市や上海から集まったボランティアだった。大会前に2日間のクリニックを受け、昨日まではアレックス氏(IM/講師)とストーン氏(NTO/国内計測員)の指導の下で熱心に計測作業を実施した。今日からは私の配下となる。一人の講義ノートを拝見すると、最初のページの書き出しは「ISAFとはなんぞや。」から始まっている。期せずして私も、国内の計測講習会ではISAFの説明から始めることにしているので、講師の考えることはだいたい似たり寄ったりだと思った。明日からはレース後の計測(海上及び陸上計測)がある。経験ある計測員は私一人で、果たしてこの体制で海上計測は可能かとの不安がよぎる。せっかく海上計測艇が用意されており、今日はプラクティスレースでレース後計測の必要もないので、レース海面の下見のために午後からは海上に出る事にした。

計測用紙

470級

右は大会計測フォームで、グレー枠内を選手が記入します。サンプルは470ですが、クラスにより計測項目が違います。470の場合は艇重量の120kgをはじめとする8項目、大会計測員のサインの後、I confirm that I have inspected all equipment presented for event inspection and am satisfied that such equipment conforms to the class current class rules. 「全ての装備を検査して現行クラスルールを満たしているとの確認。」に計測委員長がサインし、I confirm that I will compete with equipment as presented, approved and event marked and will not replace any item of equipment without the approval of the Race Committee 選手からは、「承認された大会マークのある装備で競技を行い、レース委員会の承認なしにはいかなる品目も交換しない事を確認する。」にサインをします。



Country Code

FEMALE

OPEN

Name HELM:

Name CREW:

Sail Number:

Crews shall fill out the grey boxes

2010 ASIAN GAMES

470 PRE EVENT CHECKLIST

	Record	Marked
All up Weight (min 120 kg)		
Event limitation mark on Boat stating weight and Country		
Check Sail is Certified		
Sail numbers are red		
Red rhombus for female crews		
Event limitation mark on Sail (only if all complies)		
Event limitation mark on Mast, Boom and Spiboom		
Event limitation mark on Centreboard and Rudder		

Inspected by:

I confirm that I have inspected all equipment presented for event inspection and am satisfied that such equipment conforms to the class current class rules.

Inspectors signature..... Date.....

I confirm that I will compete with equipment as presented, approved and event marked and will not replace any item of equipment without the approval of the Race Committee

Boat representative signature..... Date.....

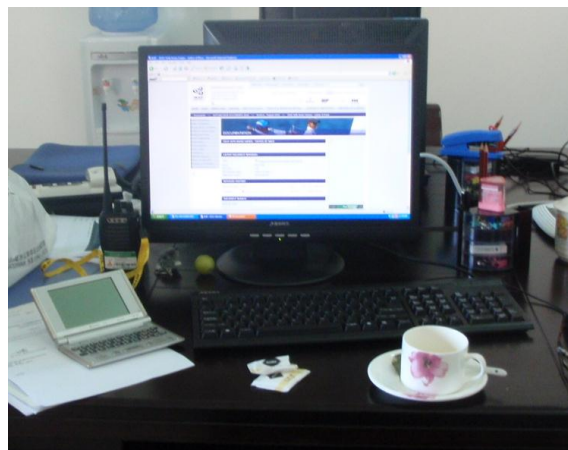
クラスルールについての問い合わせ

多数クラスの大会では、国体でもそうだが、各クラスの専門家を配置して、クラスごとの問題に個別対応を図る。しかしアジア大会のような大きな大会で、OP担当の私を除いて、ボランティアの計測員しかいない。果たして大丈夫だろうかとの心配は、現実のものとなり、420でKORから「タック時にジブ・シートがコンパスに絡むので、防止するために、ブームとコンパスの間をショックコードでガードしてもいいか？」との質問があった。私は「420のクラ



ルールは知らないが、あなたは知っているか？」に「知らない。」と彼女、結局そのコーチは、ジュリーに相談し、リクエストフォームを私に提出して、レースの始まる明日の朝までに回答して欲しいと、迫ってきた。文書による質問には文書で回答しなければならない。ちょうどその時に折よく、ITO(インターナショナル・テクニカル・オフィシャル)ルームに私の機が供給され、パソコンが置かれていたので、ISAFホームページを開いて、420のクラスルールをプリントした。読んでみると文のスタイルがOPのルールに似ている。420もOPと同じくクローズドクラスルールであり、

記述がない場合は「許されない」とされる。すべてをチェックして記述がないのを確かめ、回答に否を書いた。それをデービット氏(PRO・Principal Race Officer)に見せると、彼は上司のマーク氏(TD・Technical Delegate)に見せ、TD室に呼ばれた。デービット氏は「100%賛成する。」と言っていたが、マーク氏は「ジュリーに420協会の会長がいるので、彼のコメントも一応聞いてくれ。」との事だった。そのニーノ氏(ISR/IJ)は大きな声で「NO!」と言った。私の回答文がノーではなく、クラスルールでコード使用がダメとの意であった。



運営フタツの構成

ここまで、国内では慣れない言葉が出てきて、読者は混乱していると思いますので、少し整理してみます。

上部団体として、広州アジア大会組織委員会(GAG OC)、アジアセーリング連盟(ASAF)、中国ヨット協会(CYA)があり、ISAFに支援を要請する。ISAFはASAF、CYAと協議してI J, IRO, IM を任命し、

TD(Technical Delegate)を派遣する。また、ASAF、CYAは、自らもNTO(National Technical Official)を任命する。日本でいわゆるレース委員会というものはTechnical Official(中国語で技術官)となり、運営技能者との位置づけでしょう。また、レース委員長に相当するのはPRO(Principal Race Officer)なのですが、ちょっとニュアンスが違って、TDがキーパーソンになっています。TDとは私も知らなかったのですが、ISAFから派遣された代表者、つまり、大きな大会を開催するに当たり、現地主権者側だけでは運営指揮能力に不安なので、レース運営を委託された指揮官とでも云えるのでしょうか。学校でたとえれば、PROが教頭先生、TDが校長先生、とでも申せましょうか。

ITO室のミーティング
PRO(左)とIRO(三人)



マッチレースの体重測定



マッチレースのエキスパート
Bill O'Hara氏
(IRL/IU)

マッチレースでは主催者から供給された艇を乗り回す為に、艇による差が考えられにくく、クルーの体重差だけが不定要素となりますので、チェック項目はそれだけを行います。スタンピングはありません。(強いて言えば、クルーの顔に押して交代を防ぐ目印とする?) 合計が338.60kgまで何人乗艇でもOKなのですが、実際は4名か5名です。計量は一度きりなので計測日が過ぎればどれだけ食べてもOK、坂本選手は前日までの食事では、調整のためかわいそうな位の量の皿盛りでしたが、通過を確信した当日の朝はてんこ盛りでした。

Class	Country Code	Crew No.	Total Weight kgs	Max Weight	Difference
Match	BRN	4	307.41	338.60	-31.19
Racing J80	CHN	5	327.65	338.60	-10.95
	IND	4	334.15	338.60	-4.45
	JPN	4	335.05	338.60	-3.55
	KOR	5	334.80	338.60	-3.80
	MAS	5	332.25	338.60	-6.35
	PAK	5	334.35	338.60	-4.25
	SIN	4	325.45	338.60	-13.15

JPNは重い少数の選手が動いて艇を安定した方が効率よいとの方針で、表からはMaxに最も近いチームとわかる。金メダルに至る細かい積み上げを感じた。

レース後の計測チェック

大会計測の意義は①レース艇の装備の差で有利・不利とならないよう、クラスルールに従う事、②安全規定を守る事、③大会規定に従う事、により守るべきことはきちんと守り、不公平感や、不愉快な思いをせずフェアな状態を保つよう、装備の側面から支援する事です。計測員は表立たず、かつ、確実に仕事をする事が理想です。

従って無理をしてはいけな。ブラックバンドの位置など、調整可能な箇所は、帰着時に陸上でチェックしても、「フィニッシュした後に調整した。」と言われれば、それ以上追及できないので、フィニッシュ直後の海上計測が是非とも必要なのだが、今のボランティア中心



J-80の出艇



の体制では、二兎を追うことは避け、広く浅く検査する陸上を未経験の計測員達に学んでもらう事にした。Jury Chairman ルット氏 (THA・IJ) と打ち合わせ、各種目ごとの3艇をピックアップ検査する指示を得た。マッチレースを除く13種目×3艇=39艇を次々に着艇する間隙を縫ってチェックする事は容易ではないので、初日は各2艇に減らし、トレーニングを目標とした。最初のコツは被検査艇を見逃さない事で、着艇順序で決定する為、最初の艇の検査のみ

に注意力を集中すると、次の艇の着順がわからなくなってしまうので、役割分担を決め①着順確定者②確定艇の追跡者③検査員、に別れると効率よく進む。レース前計測では実力をつけたボランティア達であったが、スロープでの計測は初歩からの実戦訓練となった。しかしモチベーションは旺盛で、私の訓示と目的や公平さのマナーを素早く理解してくれて、2,3日で私がいなくとも十分な進行ができるまでに上達した。しかし、彼らは、ほとんどヨット未経験者なので、レーザースタンドとレーザラジアルの区別ができなくて間違えて確定してしまう。私が、いくら言葉で説明してもチンプンカンプンなので、イラストを描いて説明した。すると、「Oh ! I see ! 」と言って、それからは間違えることはなかった。

Item	POST RACE CHECKLIST	Yes / No
<u>OPI</u>	Check hull fitout	
	Check hull corrector weights (if applicable)	
	Check sail for event certification	
	Check safety equipment on boat or crew	
<u>RS:X/ MIS</u>	Check foils for event certification	
	Check sail for event certification	
	Mast section serial numbers and certification	
	Check sail battens (RS:X/MIS)	
<u>Laser/Rad</u>	Check equipment for event certification	
	Check Sail numbers	
	Mast retention line	
	Red Rhombus (Women only)	
	Centre board stopper	
	Check personal bouyancy	
<u>470/420</u>	Check sails are event certified	
	Check hull correctors (if applicable)	
	Check personal buoyancy	
	Check tow rope	
	Mast and Boom black bands	
<u>Hobie 16</u>	Check personal buoyancy	
	Check equipment is event certified	
	Check crew corrector weights (where applicable)	



レース後計測の
検査項目表。
各クラスにて要求
される検査対象に
より、内容が違う。

クラスルールの抗議 1. ホビー16

ホビークラスで香港(HKG)からインドネシア(INA) イラン(IRI)に対して抗議の話があるというので立ち会々と、口頭での早口内容では私はよく理解できなかったが、デービットが横から、「わかった。とにかく抗議書を預かり、後から連絡する。」と言ってくれて帰した。私は抗議書からメインセールのダウンホールのクリート位置がルールに違反しているとの抗議内容が理解できた。クラスルートを調べると確かに、6.1 a)に「システムを逆に取り付けてはならず、クリートはシステムの下端で使用しなければならない。」と書いてある。私にはホビークラスの専門的なことは判らないが、レース委員長のデービットが偶然にもホビークラス協会の幹部(ホビー14,16,18, Tigerの協会連絡先)であり、問題艇の状態も彼が確認した。ジュリーへは彼の作成した報告書に私がサインをして提出した。審問の結果、違反艇には違反した第1、第2レースの得点に対して50%のペナルティが下された。

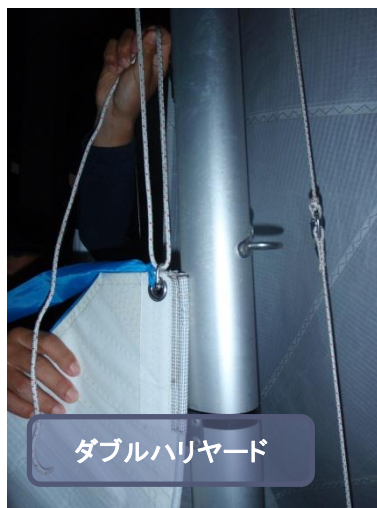
クラスルールの抗議 2. 男子420

レース3日目の朝、マレーシア(MAS)の男子420選手から、韓国(KOR)の男子420に対して抗議書が出された。「2日目のレース終了後、我々はKORのメインセールがダブルハリヤードなのを見た。これはクラスルールF.2.6.4で禁止されている。ダブルハリヤードの装着は強風下でビッグ・アドバンテージを得る。」



と書かれてあった。事は重大なので出艇前のKOR艇を確認した。この時私はカメラを持っておらず(前日のホビーの時にデービットも写真撮影をしなかった)、目視現認でいいと判断)、その場で選手にクラスルール違反を告げ、選手は直ちに修正した。レース後、審問が行われた時は抗議はMASからではなく、RC(レース委員会)からの抗議に切り替えられていた。KORと私、それに420クラスの会長ニーノ氏(IJ)が呼ばれ、私は事実の通りを述べ、ニーノ氏もクラスルールからの観点を補足した。SIの17.6.では21.「装備と計測」については、「もし、ジュリーの裁定があれば失格より軽いペナルティを科す事ができる。」とあり、その%(0%ペナルティ〜失格)について、その日は結論が出なかった。審判長は、私に写真証拠を依頼したので、夜の艇庫へ行き、修正前(復元)と修正後の2枚を撮影した。違反中のレースの順位は、DSQ-2-1-1 で、修正後の順位は

5-7 いずれにしても、金を目指すスポーツで、ウデではなく、計測の問題で番狂わせが起きる事が一番後味が悪いので慎重の上にも慎重を重ねなければならない。470ではダブルハリヤードを許しているのでOKだ、しかし420ではユース・レベルを対象としているので、できるだけシンプルで低コスト(OPとも共通な理念)を基本としている。KORは故意ではなく、ルールを知らなかったと見受けられた。翌日審問が再開され、私に計測委員長として問題に関するレポートを





420はクラスルールの問題で私の頭を悩ました。ホテルに帰って、ふとドアを見ると、私の部屋のNo. が420であった。

「性能や安全に影響のないクラスルール違反には、ジュリーの裁量により失格より軽いペナルティを科す事がある。」なのでハリヤード・テンションは強風下(違反の2日間は、ある程度の風が吹いていた。)では性能に影響するので、ジュリー裁量の範囲は前記のSIの17.6.とは矛盾が見受けられる。また、2日間の審問間に着艇時の検査会場にKORの例の女性コーチが現れ「タイ(THA)の420が例のショックコード違反をしているから帰着したら見て欲しい。」と言ってきた。？とも思ったが、一応チェックした。女子420は問題なく、男子420はブームとコンパス間にショックコードを張っていた。私は写真を撮り、選手に「これはクラスルール違反

だから取り除きなさい。今回は警告を与える。」と言ったが、彼らは言葉がわからずキョトンとしていた。しばらく取りはずすかどうしようかモジモジしていたら、コーチが飛んできて、大声でわめき、選手はビックリして大急ぎでそれをはずした。オフィスに戻って、デービットに写真とともに報告すると、「Good！よくやったね。それでいいよ。」と言ってくれた。実は私は判断に迷ったのだが、OPクラスのIM内部打ち合わせでは、程度の軽いケース(あらかじめ検査の対象と決めた項目を除く。)は最初は警告、次からは取る。との了解事項があったのと、RCから抗議するかどうかはPROの判断であり、計測員はRCに事実を報告し、資料(写真)を準備する事と理解していた。また、レース前にショックコードの質問フォームがあり、私が回答を書いた件は、本来ならば公式掲示すべきなのだが、TDの判断で「NO ALOUD」となり、レース当日朝のリーダーズ・ミーティングでコピーを配布するのみだった。この方式で、周知が徹底されなかったのならば(THA)チームのみが不利となるため、その配慮もあった。しかし、KORコーチはダブルハリヤードで判決が下りた夜、私に抗議してきた。「同じ、クラスルール違反で、どうしてKORは抗議、THAは警告なのか？説明してほしい。」私は「計測員は事実を報告するのみで、抗議するか、しないかはRCが決める。」と回答したが、どうしても納得しなかった。次の朝、デービットに「KORは、ショックコードで警告だったことに不満を持っているよ。」と話すと、「その2つは、全然問題が違うよ、気にしなくていい。」と言ってくれた。気になった最終成績は、金SIN、銀KOR、銅MASで、KORの上位、下位ともかなりの点差があったので、結果的にはKORの受けたペナルティの1.2点差くらいでは、いずれにせよ順位が覆る事はなかった。

装備の交換・修理

大会期間中の装備は、レース委員会に承認されたものだけが使用でき、破損・亡失による交換・修理の手続き(文書が必要)は計測部が担当する。期間中10件の要求があった。選手の方もシステムを承知しており、手書きで理由等を含んだ要求の文章を書いて計測テントにやってくる。しかしフォームを統一したほうが便利なので、曲春氏に探してもらったが、無いようなので、「リクエスト・フォームは、あなたが新しく作って下さい。そこには大会ロゴ(大会と種目)を入れてください。」と言われて作成した。選手にとっても、見本もなく文章を書くのは大変だし、必要な項目を書き忘れて

書いてくれ、と言われたので、見た通りと、但し海上計測はしていない、と客観状況のみを書いた。ジュリーが出した裁定は30%(DPI)ペナルティだった。最初多いと思ったが、計算してみると、第1RはDSQなので捨てるにすれば影響なし、第2Rは2位なので2.6点、第3・4Rは1位で1.3点ずつ。合計4Rで1.2点のペナルティにしかならない。しかも、もし順位が悪ければ(10位ならば13点)上位と下位で点差が公平ではない。また、SIを読むと21.では、For breaches of class rules that affect neither performance nor safety, the Jury may impose at their discretion a penalty less than disqualification. と書いてある。



Request for Replacement / Repair Form

Name		Date	
Class			
NOC Code		Sail Number	
Race Number			
Equipment		Replacement Repair	☐

BEFORE	Replacement / Repair	Check
	Yes / No	Signature:

AFTER	Replacement / Repair	Check
	Yes / No	Signature:

セール／その他の交換

セールの破損による交換は3件。①男子470スピン、②男子420スピン、③男子OPメインだった。その他としてはボードで3件、①男子RS:Xの上部・マスト、②男子ミストラルの上部マストと③同、ブームだったが、いずれもスペアを選手が準備していた。交換の検査としては、破損品と交換品を重ね合わせて同じサイズであることを確認する簡単なもので、寸法をメジャーで計測するといった、時間のかかる手法を避けた。



男子470のKOR艇はスピンが破れ、交換のためのチェックを行った。ピークは基本計測の証明マーク。ノースセールのIHC(セールメーカーがISAFからライセンスを取得して計測)システムによる計測された事を示している。サインは京黒さんだった。

提出する事もあるので、専用フォームを渡すと、「これは便利！」と言ったリアクションだった。

レーザーと大会のサポート・ファクトリー

レーザーとOPはチャーター艇を使用し、上海ファー・イースト社が供給及び修理をサポートした。レーザー・スタンダードでの交換修理は①センターボードの後ろエッジが波を打つような変形があり修理、②上部マストが強風でわずかに曲がったので交換、③ラダー④センターボードの交換。と参加わずか12艇のうち、4艇もあり、強風と言っても、まったく普通の風と言える風域だったので、部品の品質にも問題があったかもしれない。(OPはハル以外の装備を自分のものと交換可。)③では、12時の出艇に、1時間前の11時に来て交換したいとの申請だったが、計測場のすぐ隣がファー・イースト社のブースですぐに対応してくれた。同社はOPでは世界の6割以上のシェア(数年前のデータ)を誇り、今は(OPでは既に達成したので)他の艇種のシェア拡大が目標とのこと、ディンギー以外にも、大会で各国チーム用に、チャーター・コーチボートとして、ファー・イースト社製のインフレーターブル・ボートがズラリと並んでいた。



上海ファー・イースト社と、マッチレース・サポートの Jボート・アジア社(左)のブース。マッチレースは、セールも含めて全ての装備を主催者側で準備するので計測は必要ない。

イギリスから応援の計測員

日程は後半となり、ようやく雰囲気慣れてきたころ、デービットから、イギリスからレーザークラスの計測員が来て、私を手助けしてくれるという話があり、期待した。紹介されると、大谷さんをよく知っているという。出艇準備中のボート・パークへ行き一緒にレーザーを見て回ったが、必ず最初は挨拶し、握手をして雑談を交わし、それからチェックに入るスタイルを繰り返した。各国から集まった選手たちに、十分にリラックスして大会を楽しんでもらおうとの意図を伺うことができた。一般に選手は、計測員が近づくと、



たので、適切な判断ができたとも思えるのだが、私について言えばOP以外でも判断できるように、他のクラスの資格も、できるだけ機会を見て取るべきと思った。アジアのアスリートが集結した多くのクラスが展開するアジア大会を目の当たりにすることは、とても素晴らしい体験で、OPの世界選手権では何回となく味わった経験以上の、深い手応えを覚えた。結局、イギリスの計測員は我々の計測チームに加わることなく、単独行動に終始し最終日まで滞在することなく帰ったようだった。



とてもナーバスになる。中には何か自分に手落ちがないか、を警戒して表情がひきつる人もいる。自分の練習成果やレース展開に関係なく、減点、失格されることは、耐え難いと心配するものだ。こういう心理をよく理解して、気軽に話しかけながらチェックを進めていくのを見て、私のこれからにも見習おうと感じた。しかし、やはり、見るのはレーザーばかりで、他のクラスには決して近づこうとはしない。今回専任計測員としては私(OP)一人だったが、420にはIJに420協会の会長が、ホビー16にはデービットがいて、2つのクラスで計測抗議があり、たまたまエキスパートが居合し



中国のナショナル・メジャラー

レースの最後の2日間は青島からボードの国内計測員(NM)が来てくれた。彼との打ち合わせや、計測の仕方を見ていると、なかなかしっかきとしている。これ以降は、RS:Xとミストラル男女の4種目については彼に任せることができ、また、審問も片付いてきたので、余裕も出てきた。現在の中国には少数ではあるがIJ及びIROが任命されており、今後、大国としてアジアでセーリングをリードしていく時には、IMも是非とも整備していかなければならないポジションである。私が今回回会えると思っていたストーン氏は、ISAFのIM委員会バリー氏が育てたNMと考えるが、このような檣舞台で活躍されなかったことが惜しまれてならない。また、イギリスからの計測員にしても、ボードの計測員にしても、もし最初から来ていただけのなら、どれほど有難かったことか…。しかし、中国には何らかの事情があり、なかなか曲春氏の思うようにいかなかったのだろう。だからこそ見知らぬ私の所に役が回ってきたのだろう。

海上計測



第12レース レーザーS (遠方)がスタートし、レーザーR が待機中

陸上の帰着計測を、ボランティアのみに任せられるようになったので、課題の海上計測を行うことにした。OPクラスの海上計測は、国内や海外でいつも行っており、手馴れてはいるが、他のクラスに対しては初めてだった。アンカリングしたほうが検査しやすいのだが、指定されたチェック艇が、もしも計測艇に近づかない場合には面倒な状況(帆走指示書不履行)も予想されるので、停止操船で待機した。レーザー・ラジアル及びレーザー・スタンダードの1, 2, 3位をフィニッシュ直後に国名で呼ぶ(メガホンがなく肉声)と、すぐに寄ってきて、検査を受ける事に慣れている様子だった。そして、安全規定である、①マストの抜け止め、②センターボード・ストッパー、③ライフジャケットの正しい装着、をチェックした。



飯島コーチ



OPでは笛の装着が安全規定で決められているので、笛を見せるために取り出している。



OPも男女各3艇をチェック、男子は1位SIN、2位JPN、3位CHNだったが、JPNが呼び掛けに気づかず、去ろうとしたために、SINとCHNに待っているように指示して、JPNを追っかけた。これに気づいた飯島コーチが、JPNを止めて、計測艇の所に戻るよう教えた。3艇そろったので着順にSIN→JPN→CHNと検査していくと、CHNの検査中に、検査が終わって去って行ったはずのSINが私に寄って来て、「CHNのアウトホール部分のブームとセールの間隔がおかしいから、よく見てくれ。」と言ってきた。クラスルールでは、10mm以内となっている。おそらくJPNを追っかけるために待っていたCHN艇の艀装をSINの選手が観察していたのだろう。私の持っていた常識(OP→少年少女→やさしい)からは、夢想していなかった厳しい現実だった。チェックすると、OPワールドでのIM打ち合わせ事項では、許容範囲内とされるのでセーフだった。ホビー16でのカムクリートと言ひ、420のダブルハリヤードと言ひ、OPのセールとブームのクリアランスと言ひ、艇から艇へのクラスルールの抗議は当然、としても、なぜか考えさせられる事が多い。



計測艇はトルネード 90HP

第16回アジア大会 大会計測データについて

● セールナンバー

本大会は各種目につき、1国1艇のみの参加との特殊な条件であることから、セールの識別表示は国籍文字のみでOKとされ、一方、クラスルールにはセールナンバーを貼る事が含まれるため、クラスルール違反と照会されたが、TDのマーク・パイク氏はこれを退けた。一部の艇はセールナンバーをそのまま(次の大会に備えて?)にして、一部の艇はナンバーを剥がした。また、ニューセールについては最初から貼らないものもあった。表のセールナンバー欄に記入が無い艇があるのはこのためである。

アジア大会 も 終わりに近づく

「あとの祭り」とは、祭りが終わってから、全力を出し切ればよかったと後悔する事。その時にはもう誰もいない。ここ、汕尾には、アジア中からセーリング競技の代表者が集まり、ISAFから西洋人の助けも借りて、アジアのために盛り上がった。この艇の装備の集まりを計測者としては記録しなければならない。そう思って時間の隙を見てインスペクション・データを取り始めた。(別表参照)これは帰国後にバリーに送り、バリーからISAFのIM委員会に送られた。初日にバラバラの計測用紙は、全部数えると98艇分がキッチリあった。(最後の1枚は用紙が足りなくて、白紙に手書きされてはいたが。) また、参加国は一部報告では18カ国となっているが、艇庫の上に掲げられた国旗の数からは17カ国と思われた。曲春氏に尋ねると、「実は18国のエントリーがあつたが、1国だけ来られなかったのがキャンセルとなった。」その理由はASAFの会費が払っていなかったらしい。(確かにレース公示3.3には「ISAFとASAFへの会費支払済みの事。」が参加資格として明示されている。) 終わってみれば大成功の大会であつた。最後のパーティの席で、「この成功の一番の功労者はあなたですね。」と曲春氏に話しかけると、「いや、皆さんですよ。皆さんが協力してくれたおかげです。」その言葉が象徴的だった。

