

Le Rouge et le Noir …赤と黒 AC観戦記

【赤と黒】…スタンダードでは有りません、風と海を愛する男の物語です。

1983年…アメリカ東海岸・ロードアイランド沖
27歳の男は、【赤】を見つめていた、憧憬の眼差しと共に…。
その手には…愛機、NF-1、ハイスピード・エクタクロームを装填して。
FD300mm F2.8Lのレンズが捉えるファインダーには、**真紅の名艇**が有った。



ワイト島一周レース、英国女王が下賜して以来、132年にも及ぶ歴史を経て、初めて、その栄光の銀杯を手放す事となった、悲劇の防衛艇【リバティー号】であった。

そして、33年の歳月が流れた…博多沖
還暦を過ぎた男は、【黒】を見つめていた、地元
での勝利と言う淡い望み共に…。
並み居る強豪に挑んだ、西日本の雄・KYCの所
属艇。
その手には…最新のEOSデジタルを構え。
EF300mmF4L ISレンズは防振機能を遺憾なく発揮
し、彼方の艇を捉え続ける。
しかし、一心に見つめる、ファインダー内の黒艇
【ソフトバンク号】は、儚ない想いを残し、戦い
の場から消え去った…。

【赤】から【黒】に変わる33年間の歳月は、至高
の杯を争う戦いを…。



そして、その艇をも、大きく変化させていた。



あたかも決闘を行う騎士の様に、本部艇、アウトマークから、各々進入し、ダイヤルアップでのスターティングマヌーバーは消えた。そして、単なるワンデザインフリートレースのスタートに入れ替わった。

ストローハットをかぶった、NYCCの面々は、もうそこには居ない。
テッド・ターナーもアラン・ポンドも、そしてデニス・コナーも。
艇からは、スピンも、ウィングキールも、コーヒークラインダーも。
そして艇尾からは、大型ツインラットも、国旗さえも消え去った。

そして、高速カタマランと化したAC45Fには、リジットのウィングセールが聳え立つ。
たった5名と成ったクルーは、プロテクターとヘルメットで身を固め、トランポリンの上を猿（ましら）の如く、走りまわる。
魔法の翼、フォイリング・タガーボードを身にまとい。
時に不気味とも思える、金属的なハミング音と共に…。

30ノットオーバーの速さで、海面を飛ぶが如く疾走していた。



NORCを所属クラブとして、日本から戦いに挑んだ、横山氏設計の名艇JPN26。
純白のハル、そしてスターンにあしらった『日の丸』と、流れるNipponの赤いロゴ。
あの初挑戦から約四半世紀も流れた月日。
しかし…またしても、日本の再挑戦は、静かに消え去って行った。

カタマラン艇独特の、淡い航跡を博多の海に残して。
一次予選、総合五位と言う不本意な結果。
男の要らぬ心配事…バミュダーでの応援手配が、玄海の海中に、藻屑と消えた瞬間で
有った。

思えば、男は【赤】を女房と二人で観戦した。
そして【黒】は、社会人と成った息子と観戦した。
日本人の、夢への想いが潰えなければ…。
何色の艇を、我が息子は、どの海で、誰と、観るのだろうか…。
『答えが何であれ、その時、もう俺は生きては居まい』…。
心の中で、男は、そう呟いた。
微風だった地行浜には、いつの間にか、冬を感じさせる風が吹き始めていた。

風と海を愛するセーラーが続く限り、キット新しいドラマが生まれ続けるのだろう。
その時、挑戦艇は、何を力に疾走するのだろうか…。

アメリカカス カップ…その鈍く輝く、ロイヤルシルバーの銀杯が有る限り…。
挑戦と栄光を、永遠の歴史として。

完

補記…以下、いつもの、カナロア艇長与太話？

プラダ脱退の意味理解

A C 4 5 F…ハイテク、超高速で有る事…異論は無いですが、ハッキリ言って（ワンデザインのフリートレース）ですね！各チームが持てる技術を注ぎ込んで、自身が最高と信じる艇を作り上げ、それをその国のセーラーが操る…そんな、在りし日のアメリカスカップでは有りません。

『サンオイルと、フレンチフライの陳腐な匂いがするイベントに成り下がった』…プラダの総帥が、A C 参戦から降りた時のコメントを、私なりに現場で実感しました。興味を一般大衆にも広める…、運営費を抑えて参加チームを増やす…等々、変化の背景は理解できますが、違った物に成った事は、間違いありません。

クルー五名の内、一人の人間が乗れば、その国籍を認める…【50歳の早福さん】

ヨットクラブは、実質ほぼ名義貸し？？？の【関西YC】

スポンサーは、セーリングを知らない【ソフトバンク】

応援に行きながらも、心底、熱くならない覚めた自分を、感じつつの観戦でした。

思えば、ニッチャレは、もっと日本のセーリング界全体が、草の根的に応援していた気がします。当時私も募金？に応募し、Nipponのかっこいいステッカーを頂きました。

別物

私が、現場で観た12m級と比較して、艇速のみならず、レース自体が全く別物ですね！僅か3時間の間に3レース消化？？？有り得ません、12m級なら、1レースが二～三時間程度。

さしずめ、同じ車のレースといっても、パリダカールと、広場でやるジムカーナ見たいな違いでしょうか？高速で、チョコチョコ競って、直ぐ結果が判る。

つまりTV受けや、海岸からの観戦に最大配慮した、本当の海の戦い…とは、少し違う物…と、感じました。

兎も角早い

第二レースの開始時は、風速約3ノット！？通常のクルーザーレースなら間違い無く、無風延期となる所ですが、各艇きれいに滑らせて、艇速5ノット位を出していますね。8ノット前後に風が上がると、片ハルからフォイリングに入る艇も出始めます。

なぜかグルパマ（仏）の離陸？が、他よりも早い！？

でも、軽風でのタック、ジャイブは、なんとなくホビーキャット見たいに、もっさり回頭しますね！

黄色のフラッシュライト必須？

小生の拙い知識では…機雷除去等を行う船、及び船体を空中に浮遊させ、高速移動する船（ホバークラフト等）には、黄色の点滅等の表示が、常時求められていた様な…？フォーリングするAC45Fも、この航海灯の表示は必要では？（笑）。

高さは重要

レースも同じですが、海岸からの観戦は高さが無いと厳しい！遥かUKから応援に駆け付けた、小柄なジョンブルは、砂浜の土をかき集め、ミニ土塁を作って観戦して居ました（笑）。私は、食事エリアの椅子を借用し（失敬！）超望遠レンズで撮影を行いました。



早めの海面到着は必須

初日は、知人のクルーザーから、海上観戦、二日目は海岸の有料席から観戦に挑みました。二日目、宿の関係で、現場入りが遅れました。現場入り後、早速グッズ物色開始、しかし、人気のコーナー（例：セールレーシング）には、長蛇の列、漸く順番が回って来た時点では、残り物はキャップのみ、トホホ…でした。レース同様、早めの現場入りが鉄則ですね。

博多は良いとこバイ

今回は、拙艇のT坂・掌帆長の友人の友人、地元レース艇（小鹿号：J31）のオーナー・スキッパーに、お世話に成りっぱなしでした。

海上観戦、その後のセーリング、そして、夜の博多料理…博多は良いとこバイ！

食事は、皆で鶏料理と絶品もつ鍋、たのしく（※もやい）ですよ～！※判りますか、意味が。[N田艇長、本当にお世話になりました。](#)

船乗りは、ハイソ？

博多からの帰路、早めに空港に到着し、ANAのラウンジでゆっくりしていました。周りを見ると、多くの客がAC観戦関係者（ポロシャツ等一目で判る）。うーん、セーリングする人種は、ハイソが多いのでしょうか？

あたかもANAラウンジが、どこかのマリーナのクラブハウスに、変身したかの様でした（笑）。

以上

追記

前半、冒頭部分のプロットイング…高名な放送作家？にして、俊敏レーサーでもあるK藤氏の、パールレース報告の、プロローグへのオマージュです。

10年間の中国勤務で身に付いた習性…《パクリ》では有りません、本当かよ??（笑）

なお、今回の記事の写真以外にも、複数のAC艇の画像が有ります。

更に、この報告用に、なんと33年前のポジから起こしたデジタルデータ（12m級）も

…。自己PCの背面画像に使いたい…と言う方は、遠慮なく連絡願います。
著作権フリー？でお送りします。勿論…御代は、保田ミーティングで一杯？