

ずいそう

マイ・ヨットライフ

望 月 光



大学のヨット部でメインとジブ・セールを備えた2人乗りスナイプに乗り始めてから、いつの間にか48年が経ち満67歳になってしまいました。それでも未だ現役として32ftのセーリング・クルーザーのスキッパーとして月例クラブレースや夏のクルージングを楽しんでいます。

学生時代のヨット部での練習は、週末と長期休暇時の合宿が主体で、その4年間は合宿の連続で年間100日以上乗艇していました。その頃のスナイプは一度沈すると水船になってしまい再帆走が難しいヨットだったので極力沈しないように操船していました。当時の夏合宿は浜名湖で行っており費用を安くあげるために朝は自炊、昼夜は給食弁当で、合宿所は小学校の体育館やお寺の本堂を借用して実施していました。期間は前期・後期それぞれ2週間ずつの計28日間で、風が強ければシートを握る手から血が流れ出し、セールが破れれば夜の内に補修しなければならず、塩かぶれや合宿所に巣くう蚊の襲撃にもめげず、今から思えばよくやっていたなと驚かされます。合宿の最終日とも

なるとヨット部員は全員真っ黒で、目と歯だけが白く目立つ異様な集団となっていました。

私は海好きなこともあって昭和48年にマリコンと呼ばれる建設会社に就職しました。就職後も何とかしてヨットを続けたいと思っていましたが、なかなかヨットに接する機会がありません。昭和50年頃に三浦半島諸磯湾に係留しているクルーザーがクルーを募集していることを知り、早速応募してクルーとなりました。これが私のクルーザーとの出会いです。

その船は31ftのオーシャンレーサーで年間500マイル以上レースに出場することをモットーに活動していました。ヨットに乗りたくてうずうずしていた私にとってクルーザーのイロハから教えてもらうことができ、非常にラッキーでした。出場したレースは、初島、大島、神子元島などの島回りや、鳥羽、洲本などのロングレース、また三角形に設置したブイを回るレースなど様々です。この頃のロングレースの航法はコンパスと電波方位探知機だけが頼りの推測航法で、レース中はセールのトリムだけでなくチャートワークと天気図の作成もクルーの大切な仕事でした。大時化の中、船室内での作業は船酔いとの戦いで、ビニール袋を片手に鉛筆を持ち吹っ飛びそうになる体を抑えての作業となり厳しいものがありました。クルー同士では「俺達は馬鹿だよな。世の中では布団にくるまって畳の上で寝ているのに、何を好き好んでカッパ着て濡れ鼠となって徹夜でヨットを走らせているのだ」と愚痴るのですが、ゴールした後はこれらのことは忘れ去って次





のレースにあわせてスケジュール調整をしていました。当時は今と違って非常に休暇が取りにくい状況にあったので有給休暇のほとんどはヨットレースのために費やされるような有様でした。

昭和62年に野上・斉藤ペアのオリンピック出場支援とセーリング活動の普及を目指して会社にヨット部を作ることになり、私のヨット経験も役に立つということで、新たに購入するクルーザーの選定も含め発足当初からヨット部に係わることになりました。昭和63年8月にはベネトー社製クルーザー FIRST32S5「TOA75 ソアリング」が進水しクルーザーによるセーリング活動も開始され、船齢29年の現在でも現役で活躍しています。1988年開催のソウル・オリンピックでは女子470級ヨット競技部門に社員の野上・斉藤ペアが出場し、その応援にヨット部を代表して釜山に行く機会にも恵まれました。

セーリング・クルーザーには船底に横流れ防止用の重い鉄製キールが取り付けられており、それが錘となって簡単にはひっくり返らないようになっています。艇内にはトイレやガスレンジ、数名分のベッド等の居住設備、また補助エンジンも搭載しており、長期間の航海に耐えられるだけの設備が備わっています。もちろんヨットレース中には補助エンジンを推進用には使用しませんが、港内の航行や出入港時に使用します。帆走時のクルーザーの艇速は大体10kt以下で走るように設計されており、その調整は風に合せてセール、セール面積、および展張角度を変更することで対応します。レース艇の場合はメイン、ジブ、スピナーカーを合せて全部で8枚程度のセールを持っており、走りながらセール交換を行います。またセールの調整は通常ウインチを使用しシート類の出し入れで実施します。



クルーザーの長所は年齢相応な楽しみ方ができることです。観天望気に基づく天候の予想は経験のある年配者の知恵にはかないません。またセール交換やウインチ操作には体力が要求され、スキルを持った若者が重宝されます。したがって乗組員の年齢構成がばらついていてもそれがマイナスになることはありません。

クルーザーに乗る際、いつも気を付けなければいけないことはメインセールを取り付けたブーム（横桁）の予期せぬブームパンチを喰らわないようにすること、船から落ちないように片手はいつも体を支えられるようにしておくこと、またライフジャケットを付けて自分の安全は自分で確保することです。クルーザーは滅多に「沈」はしませんが、波によっては船体突き上げられたり、落下したりすることがあります。この時は人間の体も簡単に飛ばされて、落水することもあります。気象・海象条件の急変に備えて早めにライフハーネス（命綱）を付けることが望まれます。

クルーザーにゲストを招待してセーリングを楽しむ機会も多いのですが、本当に天候に恵まれて皆が船酔いもせず楽しい時間を過ごせるという機会は意外と少なく年に4～5回と言ったところでしょうか。そんな時には「今日一日、良い天気を恵んで下さってありがとうございました」と感謝したくなるほどです。

ナイトセーリング時、満天の星空の下、夜光虫の光る茫洋とした航跡を残しながらヨットを進める機会に恵まれた時には、ヨットをやっている良かったなど、何とも云えぬ幸福感を感じます。手前味噌になるかも知れませんが、やはりヨットは楽しいものです。どちらかと言えば、ヨットの楽しさというのは、大自然の厳しさの中で、自然に逆らわず、自然の持つ優しさの中にとけ込んで、自然と共に遊ばせてもらう楽しさなのかもしれません。