

〈スイング〉頭一つリード

大会2日目(5月4日)。ひんやりとした西南西の風が20ノット近く吹いています。初日から一日強風でレースはキャンセルとなり、うずうずしている選手達。朝から、続々と出艇していきます。そう、ゲートの中で鼻息荒くスタートを待つ競走馬のように。

予定を30分早め、10時30分、いよいよ第1レースがスタート。上下1.8マイルの4レグコースを、約1時間でフィニッシュします。

そして12時10分には第2レースがスタートと、レースはサクサク進行していきます。

これを、みごと1位-1位とまとめたのが、5艇中最も新しいデザインの〈スイング〉。「ボートスピードが良かった」という鈴木啓介オーナーですが、自ら舵を持ち、第1レースから果敢にスタートを決めます。

ハンディキャップ的には、他の4艇が1.253から1.257までに収まっているところ、〈スイング〉は1.268と大きくなっています。

これは1時間で40秒くらいのハンデとなります。距離にすると7ノットで走って140mくらいになりますか。結構な差です。で、それ以上に速いところを見せているということです。

第1レースで2位に入ったのは、昨年のジャパンカップを征した〈ブラック〉。ヘルムスマンの荒川海彦はタクティシャンにまわり、今シーズンは樹神弘郎オーナー自ら舵を持つての参戦です。

〈ブラック〉は2013年のデザイン。一方、第2レースで2位に入った〈エスプリ〉は2014年デザイン。IRC証書を見ると、この2艇は性向がなんとなく似ています。

他の3艇と比べ、ハルの長さは短いのですが、水線長は短くない。〈エスプリ〉などは5艇中2番目に長いくらい。

実際に見ても、両艇のバウは切り立っています。オーバーハングの少ない船体は幅が狭いせいか総重量は軽く、でもバルブは重い。

〈ブラック〉の方がセールエリアが弱冠大きいせいか、TPPは1.257と1.253と差がでています。ところが、2017年の証書を見ると、両艇ともどこも変えていないのに、共に1.254。つまり、〈ブラック〉は0.003増えているのに、〈エスプリ〉の方は、0.001ですが減っていると。レーティングオフィスはどう解釈しているのか、興味深いところです。

と、こうして艇の違いを楽しむのも、このクラスの面白いところです。

〈ブラック〉は、2レース目を3位に。これも一時は最下位くらいまで落ち込んだところからの盛り返しで、手応えは十分のもよう。

昨年のジャパンカップでは、微風のディスタンスレースを制してカップを手中に収めた同チーム。軽量な艇は軽風向きでもあり、さあ、明日のディスタンスレースでどうするか。

一方の〈エスプリ〉も、「波があって走らせにくかった」と言いながらも3位-2位と固めており、振れまくる難しい海面で力を発揮しています。

※

※

初日がまるまるつぶれてしまったので、この日最大4レースを予定していましたが、ここでいきなり西の風が30ノットまで吹き上がり、2日めは2レースで終了。

〈スイング〉が頭一つ抜き出した感じで迎える明日。大会3日め（5月5日）は、ディスタンス・レースです。