

井上泰宏(いのうえ・やすひろ)

1986年生まれ 37歳

福岡県北九州市出身。大学卒業後ボートレース関係の会社に就職。2015年から日刊紙記者として若松ボートを担当後、20年から芦屋ボートに常駐。趣味は釣り。車のシート下に餌が転がり込んだことに気づかず、しばらく異臭を放ち続けたのがトラウマ。



イケメン記者の大物の予感!

no.13

整備巧者のすごさ

6月末の芦屋の開催でピットに入る時一瞥見て「おや？」と思う出来事がありました。それはボートに付いているネームプレートです。名字だけの表記がスタンダードなのですが、同姓の選手がいると「篠崎元」と「篠崎仁」のように、名前の一文字目が名字に比べるとやや小さめで表記されます。その開催には田中宏樹選手と田中宏典選手が参加していました。新聞の表記では「田中典」と「田中樹」のよ

うに、4文字目を表記する社が多いでしょうか。写真を見てもうれば一目瞭然なのですが、芦屋ではともに同姓の選手の名前の一文字が入る部分に縦に二文字が入って、フルネームで表記されていました。田中宏典選手にこの話を聞いてみたところ「前節の住之江から連続で一緒だったんですが、住之江はこんな表記じゃなかったですね。フルネームのプレートが付いたのは初めてだと思えます」



とのことでした。この節には出畑孝成選手も出場していて、なんと父の出畑孝典選手が追加参戦。初めて見たフルネーム表記を、節間で2パターン見ることができました。ちなみに最終日には親子対決が生まれ、出畑孝典選手が1着で父の威厳を示しています。

山下和彦選手はまだ現役バリバリ。今度会うことがあれば、ネームプレートについても聞いてみたいと思います(ザツと調べた限り2人の直接対決はありませんでした)。しっかり調べ切れていないのですが、各場でのような表記になっているのか、これから注目してみても面白いかもしれません。

話題の整備について...

現行エンジンはセット交換の整備がちょっとした流行というか、問題というか、良くも悪くも話題になりました。大村のSGオーシヤンカップでは、セット交換の一



部であるシリンスター交換が原則禁止となりましたね。ここではさほど掘り下げませんが、セット交換自体は以前から行われている整備です。数年前にはキャリアアポデーの交換が大流行した年もありました。中古部品は一、二世代前に使用していたエンジンの部品を残して、それに交換します。整備士さんに話を聞いたことがあるのですが、「今年のエンジンのXの性能が悪いんじゃないかと、昨年のエンジンのXの性能が良かったということだったり、たまたまかみ合わせが良かったという風に考える」とのことでした。Xがギャケースだったりキャリアアポデーだったり、今年のようにセット交換だったりするわけです。カギ括弧内はなかなかいつまんで書いていますが、大筋はこういうことなのでしよう。エンジン自体に大きな変更は行われていないと明言されているので、それは間違いないはず。それでも個体差が出るのが個々の

部品でありエンジン、そしてポーターだったりプロペラだったりするのです。

さてさて、プロペラにも個体差があるということにさりげなく触れた訳ですが、今回のメインはこれに苦しんだ選手と、それにまつわる話です。7月号でも唐津のイースタンヤングの取材に行ったことを書いたのですが、そこで大苦戦していたのが高橋竜矢選手です。前期にF2をしてしまったこともあって現在はA2級の身ですが、昨年のダービーでSG初出場を果たすなどポテンシャルには疑う余地のない選手です。それが唐津では節間で未勝利に終わったところか3連単にからんだのも1走だけでした。その時には前検から新ペラ。このペラの素性がイマイチだったようで、このシリーズで新ペラに交換となった選手は軒並み気配低調でした。「ペラの厚みがすくくてどう調整しても…」と嘆いていました。その3節後に走った若松でも低調機に前検から新ペラにあるセットだったのですが、「唐津みたいなことはなさそうです」と苦笑いをしていました。若松は事故もあり残念ながら途中帰郷となってしまったのですが、それまでに3勝を挙げていたのが実力の証明でしょう。

シヨックな出来事と整備手腕

そんな高橋選手が「やっぱりす

ごいすね。あのエンジン、あのペラでどうすればあんな成績が取れるのか…」と感服したのが高橋選手が乗ったエンジンをそのまま引き継いだ赤岩善生選手です。ちょうど高橋選手に話を聞いた直後に赤岩選手が芦屋を走ったので、このことを尋ねてみると「確かにペラは分厚かったね」と苦笑いから始まりました。ただ「高橋選手が若手のレースであんな成績だから良くないんだらう」と思っただけ、地元の記事の人にも苦しんだ話を聞いた。でも『エンジンも割っていないのに何を言っているんだ』と思って、いつも通りにエンジンを全部バラしてしっかりと組み直した。今節(芦屋)は部品交換をしたけど、唐津では部品は換えていないからね。大事な部分は企業秘密だから言えないけど(笑)」と、整備手腕を発揮して準優1号艇を獲得して優勝戦まで駒を進めました。芦屋でも低調機を引いてしま「これはヤバイ。すぐに整備を

する」と前検からセット交換とキヤブ交換の整備を行い、初日の時点で「別物になった」と底上げに成功。そこからペラ調整に取り組みと、日に日に上昇していつの間にもやら節一仕立てにまでなっていました。セット交換と言っても芦屋では「前世代のエース機のセット」とかいうようなエンジンごとのセットは残しておらず、以前から選手がそれぞれの部品を選ぶ方式をとっています。たまに選手が「整備士さんに相談する」とコメントすることがあるように整備士の補助が入るとは言え、最終決断は選手自身が行うので目利きの鋭さも重要なのです。

これを書いているのが7月末。8月1日からは芦屋周年が始まります。様々な整備も行われることでしょう。読者の皆さんに目を通して頂ける頃にはもう終わっていますが、来月号ではその様子も伝えられたらと思います。

