



tasar

Japan Tasar Association
<http://www.tasarjapan.org/>

111

Tasar News Letter
Vol.111
Dec. 2020



無事開催された全日本選手権。 上：秋晴れの和歌山 下：見事連覇を果たした伊藤/村岸艇

目次

| | |
|-------------------------------------|----|
| JTA 会長ご挨拶 | 2 |
| 協会からのお知らせ | 3 |
| 2020 年度行事 | 3 |
| 2020 年度テザー協会年次総会のご案内 | 3 |
| 2021 年度年間スケジュール | 3 |
| 2021 年度レーススケジュール変更のお知らせ | 4 |
| RACE REPORT 2020..... | 4 |
| オータムレガッタレポート | 4 |
| 第 35 回テザー級全日本選手権レポート | 5 |
| 特別付録：全日本チャンピオン伊藤さんの TASAR TIPS..... | 11 |

JTA 会長ご挨拶

会長

宮下 知之

2020 年シーズンの全日本選手権が終わりました。コロナ禍で予定されていたレースが次々とキャンセルされる中、全日本選手権を受け入れ、運営していただいた和歌山県連、ならびに和歌山セーリングセンターの皆様、本当にありがとうございました。

しかし、この原稿を書いている現在、ワールドマスタースゲームの延期が決定し、Tasar の北米で来年開催予定の世界選手権も延期を視野に入れた話し合いが行われており、コロナウイルスの影響はまだまだ続きそうです。実際、世界の新規感染者数は右肩上がりのままで、世界規模で選手を集めるイベントはしばらく開催できない様子です。それでも北米では全米選手権が開催されました。全豪選手権、全英選手権はキャンセルになってしましましたが、各州や各クラブのイベントは行われていて、Tasar セイラーのセーリング熱はコロナに負けていないようです。

では日本はどうかというと、このコロナ禍でも 2 つのレースを行い、オータムレガッタ 15 艇、全日本 22 艇の参加がありました。web 上で記録の残っている 2001 年以降の全日本選手権の出場数を振り返ると、2019 年、2020 年と最低出艇数になっています。このような状況下において昨年と同数の参加があり、感染やそれに関わるトラブル等もおきていないことに胸をなで下ろしつつ、今後新しい仲間を増やしていく方法について考えています。コロナ禍から脱出した時、過去最大*の参加艇数 54 艇（2003 年 *2009 年和歌山での世界選手権併催時を除く）を超えられる全日本選手権が出来るように、多くの方のアイデアを教えてください。そして一緒に考えていきたいと思っています。よろしくお願いいたします。

今シーズンのレースも残り 1 レースとなりました。沢山の方の参加をお待ちしています。

協会からのお知らせ

2020 年度行事（協会公式イベント）

2020 年度はコロナウィルスの影響により多くのレースが中止となりました。それでも、ここまで2レースが開催され、12月にはウィンターレガッタ（蒲郡）が予定されています。

JTA 公式レース

| | | |
|------------------------|---------------------------------|-----------|
| スプリングレガッタ | (大阪北港 / 2020年4月12日) | 中止 |
| ユース・サマーレガッタ | (新潟/2020年5月30-31日) | 中止 |
| 西日本選手権 | (芦屋/2020年7月12日) | 中止 |
| ミッドサマーレガッタ | (猪苗代湖/2020年8月22-23日) | 中止 |
| オータムレガッタ | (稲毛/2020年9月27日/ 参加 15 艇) | 優勝 伊藤/村岸組 |
| 第 35 回全日本選手権 | (和歌山/2020年10月24-25日/参加 22 艇) | 優勝 伊藤/村岸組 |
| ウィンターレガッタ | (蒲郡*/2020年12月13日) | |

*当初予定の江ノ島から、開催地変更

2020 年度日本テザー協会年次総会のご案内

例年であれば全日本選手権開催にあわせて行われる年次総会ですが、今年度はコロナウイルス感染拡大防止の観点からリアル（集会形式）での開催は行わないこととし、別途2月末頃オンラインにて開催することとします。詳細は改めて案内されます。

2021 年度スケジュール

| 日 程 | イベント名 | 場 所 | 備 考 |
|-----------|----------------------|------|-----|
| 4月 | スプリングレガッタ | 稲 毛 | |
| 5月 | ワールドマスターズゲームズ プレレガッタ | 和歌山 | |
| 7月 | 西日本選手権 | 芦 屋 | |
| 8月 | ミッドサマーレガッタ | 未 定 | |
| 9月 | オータムレガッタ | 大阪北港 | |
| 10月 | 第 36 回全日本選手権 | 浜名湖 | |
| 12月~22年3月 | ウィンターレガッタ | 未定 | |

2021年レーススケジュール変更のお知らせ

*ワールドマスターズゲームズ (WMG) 2021 関西の延期について

11月5日 IMGA (International Masters Games Association) 総会により、WMG2021 関西の1年延期が決定されました。延期後の開催日程に関しては、継続して調整が行われるとのことです。

*テザー級世界選手権大会 2021 の延期について

シアトルにて予定されている次回世界選手権ですが、延期が決定となりました。2022年9月16日~9月24日の開催となります。

RACE REPORT 2020

オータムレガッタレポート

9月27日、千葉県・稲毛ヨットハーバー沖で「テザー・オータムレガッタ」が開催されました。曇り、ときより太陽がのぞく天気。地元の稲毛勢を中心に、江の島、葉山、大阪北港、芦屋から全15チームが参加し、3レース実施しました。(レポート・写真提供/日本テザー協会)

◎待ちにまったテザー公式レガッタ

コロナ禍の状況で、テザークラスも公式戦の実施を見送っていたため、昨年12月のウィンターレガッタ以来の開催となり、西は芦屋、大阪北港フリートから、神奈川は葉山、江の島から地元稲毛のチームまで全15艇が東京湾に集まりました。

前日9月26日には練習会も実施されました。コロナ対策として、パーティー無し、マスクの着用、開会式・閉会式も簡素化と準備をされた皆様にはご苦労があったと思います(残念ですが、恒例のカレーも今年は無しになりました)。



◎シフティなコンディションの中、伊藤・村岸組が勝利

レースは、レーザー東京ベイフリートの皆様によって、無事に3レースを実施することができました。コンディションは、風向20~80度近くまでの非常に大きな振れ幅、風速1~3m/sのライトウインドでおこなわれました。

第1レースは、江の島の伊藤・村岸組が1位。第2レースは、地元稲毛の軽部・軽部組が1位に。最終第3レースは、稲毛の山村・横山組が1位になりました。

いずれのレースも、シフティなコンディションの中、目まぐるしく順位が入れ替わる状況でしたが、見事優勝したのは、伊藤・村岸組でした。マスタークラスも伊藤・村岸組、グランドマスタークラスは、葉山の石川・宮下組、スーパーグランドマスタークラスは、芦屋の渡辺・小澤組が優勝しました。



全日本の前哨戦として充実したレガッタは幕を閉じましたが、初参加の若手から大ベテランまでわいわいがやがや、楽しくレースを満喫するのがテーザークラスの良いところ。

10月24、25日には、和歌山で「第35回テーザー全日本選手権」が開催予定です。さらにテーザークラスは来年5月に和歌山で開催される「ワールドマスターゲームズ2021 関西」の種目 (<https://wmg2021.jp/>) にもなっていて、参加を検討しているチームが増えています。関心ある方は、ぜひ日本テーザー協会までご連絡ください。

*バルクヘッドマガジン掲載 2020年9月30日 <<https://bulkhead.jp/2019/12/70035/>>

第35回テーザー級全日本選手権レポート

「第35回テーザー級全日本選手権」 伊藤／村岸（江の島F）が二連覇！！



10月24日から25日、和歌山セーリングセンターで「第35回テザー級全日本選手権」が開幕しました。本大会は同地で予定されているワールドマスターズゲームズ2021 関西（2022年に延期）のプレイベントです。大会初日は北西12～16ノットの風、波の高いハードコンディションで3レース実施しました。

大会初日は風速12ノットから16ノットまであがる風向305～325の風で3レースおこなわれました。非常に波が悪い海面でした。第1レースでトップは山村太郎／横山大星チーム（稲毛F）、ガッツポーズでフィニッシュ！第2レースはヘルムマンとして初のトップを取った宮下知之／石川洋二（葉山F）、第3レースのトップは、夫婦チーム紙聡／紙さおり（葉山F）で、連覇を狙う伊藤一石／村岸恭明（江の島）は初日全レース2位と安定し暫定首位に立ちました。



紙／紙チーム



山村／横山チーム



宮下／石川チーム



伊藤／村岸チーム

10月25日、初日は風強く出場を控えるチームもありましたが、2日目は全艇が出場。素晴らしい秋晴れ、コンディションも風速6～10ノット、風向325の風で熱いレースが繰り上げられました。

第4レースでついに伊藤／村岸がトップをとり、山村／横山は2位を死守。このレガッタが成立しカットレースが発生することでポイント暫定1位は伊藤／村岸5点、2位は山村／横山で6点、3位は紙／紙で8点と大混戦となった。続く第5レースは山村／横山がトップ、2位伊藤／村岸、3位は紙／紙と激戦。この時点で、ポイントカット後は伊藤／村岸7点、山村／横山7点と同スコアとなり、第6最終レースでの一騎打ちとなった。こうなると、伊藤／村岸は、山村／横山を徹底マークする展開で、このレースは伊藤／村岸が8位、山村／横山が12位と抑え込み、理想的な展開で勝利を手にしました。第6レースのトップは軽部香／軽部竜也夫妻（稲毛F）、2位は関口真秀／上松慮生夫妻（江の島F）、3位は池田俊則／秋吉寿美子（大阪北港F）となり、男女ペアが大活躍しました。総合優勝は、2連覇を達成した伊藤／村岸となりました。



軽部／軽部チーム 関口／上松チーム



優勝を決めた 伊藤／村岸チーム

今大会のクラス別結果は、スーパーグランドマスタークラス 秋山紀夫／北村重雄（琵琶湖 F、総合 9 位）、グランドマスタークラス 宮下／石川（葉山 F）、マスタークラス 伊藤／村岸（江の島 F）、総合での入賞は、2 位山村／横山、3 位紙／紙夫妻、4 位軽部／軽部夫妻、5 位植田海透／植田泰平親子（芦屋 F）、6 位長谷川勝啓／長谷川帆風親子（浜名湖 F）とダイバーシティなテザークラスは激熱です。

この激熱なレース展開は、「Trac Trac」（トラックトラック）にて LIVE で楽しみ、現在も確認できます。是非、戦略研究、お気に入りのチーム応援、はたまたゲーム感覚でお楽しみください。



トラックトラック画面



全艇の配備

優勝チームのコメント

○伊藤さん

「昨年の蒲郡での全日本以降、常に「3 連覇」のプレッシャーと向き合い続けてきたので、今は本当にホッとしているのが正直な感想です。今回は速く走ることより、優勝することだけを意識したレガッタだったので常に我慢を強いられる 2 日間でしたが、それも全てこの結果で報われたような気がしています。」

○村岸さん

「コロナが猛威を振るい、今年全日本がどうなるかと思っていましたが、テザー協会、和歌山セーリングセンターの皆さまの努力で開催されたことに感謝したいと思います。今回は非常にコンディションにも恵まれて、何ストレスもなく思いっきりレースを楽しむことができました。多くのミスもありましたが、最後まであきらめずに粘り強く、チームでチャンスを掴みにいけたのが大きかったと思います。スキッパーにも感謝したいです。」

2021ワールドマスターズゲーム（開催は2022年に延期）も待っています。
皆さんの参戦をお待ちしています！

今大会の入賞者



総合優勝・マスタークラス優勝
伊藤／村岸 チーム



スーパーグランドマスタークラス優勝
秋山／北村チーム



グランドマスター優勝
石川／宮下チーム



総合2位
横山／山村チーム



総合3位
紙／紙チーム



総合 4 位
軽部 / 軽部チーム



総合 5 位
植田 / 植田チーム



総合 6 位
長谷川 / 長谷川チーム



なお、テザー全日本選手権初参戦の和歌山県セーリング連盟会長 中井さんより寄稿いただきました。

「有難うございました」

和歌山県セーリング連盟 会長 中井國雄

この度、2020年テザー全日本選手権大会に厚かましくも参加させて頂き、大変楽しく有意義な時間を頂いたことを、ここに御礼申し上げます。

私個人を紹介いたしますと、昭和45年大阪万博の年に大学ヨット部に入部しました。

当時は昭和46年に和歌浦湾での黒潮国体の成功を目指し、選手強化に力を入れている和歌山県ヨット連盟でしたが、運営のためネコの手も借りたのもあり私共も一応クラブ扱いを受けていました。黒潮国体終了数年後に470級が学連艇に導入された頃より、私も本格的にヨットレースに参加し始めました。6年制学部の関係上その後も懲りずに練習を続けた結果、卒業後も3年間国体に出ておりました。戦績は大したことはありませんが、小松さん、二宮さん、甲斐さんとレースをさせてもらったことが後輩への自慢話のネタになっています。

従いまして、この度のテザー全日本は公式戦レースとしては諏訪湖の長野国体以来で、約40年ぶりのものでした。実は「レースに出るのなら、練習はしておいてください。」と言う、中村和哉、厚子夫妻に引っ込みがつかなくなり（実際は煽られたのですが）、息子さんの中村悠耶君を駆出し9月末に友人のテザーを借り1時間、10月18日に進水した「きいちゃん」に約1時間、合わせて2時間に満たない練習で厚かましく参加させて頂いた次第です。

当然成績は恥ずかしながらのもので、特にタックとマーク回航では常時失速して大きくロスしていましたが、テザー級のスピードと軽快さには魅入られてしまいました。ただ体力不足は否めず、参加させて頂いたのは2日目の軽風の3レースだけにもかかわらず、その後2日間苦しい思いで階段を上り下りした次第です。レースを笑顔で楽しみながら優勝した伊藤、村岸組はもちろんのこと、初日の15ノット以上の3レース含め2日間乗りこなし平気なお顔で運転しながら帰られた、レジェンドレーサーの方々には敬服以外の何者でもありません。



2022年に延期されたワールドマスターズへ向け、身体を鍛え直して時間の許す限りレースに参加したいと思っておりますので、温かく見守って頂ければ幸いです。

お噂通り、学生時代からの歴戦諸氏によって連綿と続けておられる、成熟した日本テザー協会のますますのご発展をお祈りしてお礼の言葉にたく思います。

編集後記

前任の田中（のり）さんから引継ぎ News Letter 担当となりました葉山フリート ソニーヨット部の小松です。

慣れない編集作業と思いがけない業務繁忙で大幅に遅れてしまいましたが、ようやく発行に漕ぎつけました。

協力いただいた関係各位の中でも、特に Tasar Tips を寄稿いただいた伊藤さんにお礼申し上げます。

全日本3連覇で説得力もひとしおなこの文章を読めば、寒い季節でも皆さん又練習したいと思われるのではないでしょうか。コロナウィルスもありますが、Keep Sailing, Keep Smiling で行きましょう！それでは、また海上で♪



TASAR TIPS

アップウインドでのボートセッティングについて

JPN2741 伊藤一石（江の島フリート）

はじめに

この度、このような機会をいただき、テザーセーラーのみなさまに私がお伝えできることは何かと考えました。リグのセッティングデータ等の公開もご依頼いただきましたが、これについては我々もほぼ、これまでジョナサン・マッキー氏をはじめとする数々のトップセーラーが発表してきたものに準じており、改めて詳細にお伝えする程の内容には至らないと思いますので、ここではテザーというボートの私なりの解釈を基に今現在のセーリングをお伝えさせていただきます。

ボートセッティングの考え方

私は2018～2020年の全日本選手権において3連覇という結果を達成することができましたが、これらの一番の要因はやはりリトップクラスのクルーによるものが大きいことは間違いありません。確実なデッキワークはもちろん、どのような海面にもアジャストできるタクティクスやストラテジーを持ち合わせたクルーだからこそ成し得た結果です。レースにおいて、コースの組み立てや他艇に対するストラテジーは、よりシンプルであることが理想です。そのために必要なのは、やはり「ボートスピード」に他なりません。ヘルムスマンはこのボートスピードを維持し続けることに集中しなければならないですし、さらにそのためのコンディションに応じたボートセッティングは、常に2人が共通認識を持っているべきです。幸いにもテザーは非常にシンプルなりグですので（それだけに奥が深いですが・・・）押さえるべきポイントが分かればこれらの確認作業はどのチームでもできることです。テザーに限ったことではありませんが、ボート（リグ）のセッティングはトップセーラーでもビギナーの方でもイーブンにすることは物理的に可能です。よく、「うちはまだチューニングとかのレベルじゃないから・・・」というようなお話を聞くことがありますが、そうであればなおさら、まずはリグだけでも同じセッティングにするべきでしょう。そこにそれぞれのセーリングスキルが上乘せされていくというのが本来の姿だと私は考えています。



アップウインドレグでの基本セッティング

ここからはそのファーストステップとして我々のチームがどのようなプロセスでレース中のボートセッティングを導いているかをご説明いたします。

※くどいようですが、以下の内容はヘルム&クルーが共通で認識していることこそが重要ポイントです！

◆メインセイルバテン

⇒基本的にすべてのコンディションでニュートラル

◆メインシートテンション

⇒それぞれのコンディションでトップバテンのリーチリボンが約70%流れる

【注意！】

上り角度を取りたい場面で多少これより引くこともありますが、引き過ぎは過度なマストバンドを発生させる為、逆効果になります。

◆バング

⇒原則、アップウインドでは、セイルトリムのためには使用しません。

(ローテーションレバーの返り止めのみ)

◆カニンガム

⇒風速が上がるに連れて引き込んでいきますが、目安としては・・・

- ①ハイクアウトコンディション⇒(ラフの)シワが取れる程度
- ②フルハイクアウトコンディション⇒①より20~30mm程度
- ③オーバーパワーコンディション⇒①・②よりさらに強く

◆アウトホール

⇒適量

緩めればボトムセクションは深く、パワフルになりますが、リーチのリターンも増えウェザーヘルムも増加します。

◆センターボード

⇒基本値はセンターケースの上端からボードの上端までが250mm前後。

そこから風域が上がるに連れて上げていきます。



◆ジブシートテンション

⇒メインセイルとのスロットルがなるべく平行になるように。

オーバーパワーになったら、トップセクションをやや開かせてください。

(ジブトラックのIN&OUTおよび、ジブタックのハイトで調整します)

◆ジブタック

⇒ジブタックのハイトはジブセイルのトップセクションの開き具合を調整します。

我々のチームではシングルブレイドのソフトシャックルで3段階の調整としています。

- ① (一番高いポイント) ライトウインドからフルパワーまで使用。
- ② (中間のポイント) オーバーパワーだが、プレーニングには至らないコンディションで使用。
- ③ (一番低いポイント) プレーニングコンディションで使用。

◆ジブトラック

⇒メインセイルとジブセイルのスロットル調整に使用します。基本的にブームがオフセンターになるまでは一番内側のポジションを使用し、その後ブームの出る量に応じて外側へ移動していきます。

【重要!】

メインセイルのラフ部分に発生するバックウインド (弛み) を目安に調整します。

◆シュラウドテンション

⇒クローズホールド時に下側のシュラウドが弛まないところが目安となりますが、強風時はそれよりも若干強めに引いています。

重要

ご存じの通り、テザーのリグはダイヤモンドリグが採用されており、さらにマストが2ピースであるため、一定の風域を超えると、マストのトップセクションは大きく風下側にバンドします。これはクルーウェイト等に関わらず、基本的に乗り手によって大きくはコントロールできない要素です。このため、基本的にロアマストのセクションはなるべくパワフルにセッティングし、トップセクションのサイドバンドとダイヤモンドのテンションによるマストサギングの調整、そしてセンターボードの上げ具合でデパワーをコントロールしています。我々のチーム (ほとんどのチームがそうかとは思いますが・・・) がアップウインドのセーリングにおいて、全ての風域でトラベラーシーティングを選択しているのはこのためです。強風時にバングを強く引き過ぎると、ロアマストも過度にバンドしてしまい、メインセイル全体が浅くなってしまふことで、トリム幅も大きくなってしまい、安定したボートスピードを維持することが難しくなると考えています。



ボートの挙動から判断するギアチェンジ

ここまで基本的なセッティングをご説明しましたが、実際のフィールドでは波のコンディションや、ガスト・ラルの強弱によってこれらのギアの使い分けのタイミングに迷う場面も多いかと思います。実際、我々のチームも今回の和歌山全日本では、何度もスタート前にアップウインドのレグを走り、セッティングを確認し、結果、スターボードタックとポートタックで異なるセッティングを使い分けていました。以下に紹介する内容はあくまで我々独自のもので他のチームと異なる部分もあるかもしれませんが、参考になれば幸いです。

一番わかりやすいサインは「前に出ない」症状

ボートのセッティング合っていない場合、一番わかりやすいのはボートが前に出ない感覚です。ジブセールにしっかりと風を当ててドライブモードに切り替えても、ボートにグツと負荷が掛かるだけで、さほどスピードが上がる感覚が得られないといった症状はみなさんも経験しているかと思います。このような症状が感じられた場合はセッティングを見直す大きなチャンスです。

① ボートは完全にフラットか？

⇒当然のことと感ずるかもしれませんが、ほとんどのチームが若干のヒールが残ったまま走っている場面レース中に多く見かけます。テザーはハルウェイトが極端に軽いため、ほんの僅かなヒールでも直進性を妨げますので、トラベラーを逃がしてでもボートは完全なフラットを保つべきです。

② カニンガム&アウトホールは適正に引けているか？

⇒特にオーバーパワーコンディションにおいて、カニンガムが適正に引けていないと、メインセイルのドラフトが後方に残ってしまうため、ウェザーヘルムが強くなり、スピードを得られにくくなります。

アウトホールも引き量が足りない場合、メインセイルのボトムセクションのリーチが必要以上に風上にフックするため、同様の症状が発生します。

③ クルーウェイトが前に行き過ぎていないか？

⇒これもオーバーパワーコンディションで顕著に現れますが、ブローが入る瞬間にクルーウェイトが前過ぎるとスムーズにスピードアップできません。ブローのインパクトの瞬間に上半身だけでも後ろにスイングする動作を行うことで、よしシームレスなスピードアップが期待できます。

テザーのハル形状を見る際に、多くの方がサイドのチェーンに着目しがちですが、後方のボトム形状がほぼフラットであることに注目してみてください。そこにすべてのコンディションでテザーを速く走らせるためのヒントが隠されています。



④ スロットルが閉じすぎているか？

⇒テザーに限ったことではありませんが、メインセイルとジブセイルのスロットルが閉じすぎていると、ボートが「詰まる」症状が感じられるかと思います。特にオーバーパワーコンディションにおいて、トラベラーが出ているにも関わらず、ジブトラックが内側に入り過ぎている場合にこの症状が見られます。ジブトラックが外側に出過ぎている場合は当然ながら、逆の症状（上り角度が取り辛い）が出ます。

⑤ センターボードが入り過ぎているか？

⇒オーバーパワーコンディションにおいて、適正なジブトラックの位置にセットした場合に、メインセイルのラフ部分に大きくバックウインド入ってしまうところまでトラベラーを出さなければならないようであれば、センターボードが下がり過ぎている可能性があります。特にドライブモードにチェンジした際に、思うような加速感が得られない場合は、センタボードの上下位置を見直してみてください。また、ドライブモードとピンチングやノーマルモードが入り混じるようなガスティなコンディションでは、モードの切り替えに応じてセンターボードの上下調整も必要となってきます。

以上、これらが我々の基本的なリグセッティングの考え方となります。

まずはこれらのセッティングを2人で阿吽の呼吸でできるところまで練習することで、セーリングにおいて最も重要ともいえる「再現性」が得られますし（感覚ではありません！）、これらができるようになっていころには自然とボートスピードも上がっていると思います。そしてそのボートスピードによって今までよりもずっと楽なコースの組み立てができるのではないのでしょうか。

我々もこれらの作業（練習）を引き続き繰り返す過程の中で、新たな発見や見直さなければならない部分等がこれからもどんどん出てくると思っておりますし、まだまだ試行錯誤している要素も多くあります。今回の寄稿は決して一方的なHOW TOという位置付けではなく、みなさんとの意見交換のキッカケとなれば幸いです。