



2004年全日本選手権大会(芦屋)
Photo by A.Yasuzawa



TASAR OF THE YEAR 途中経過

【公示】ミッドウィンターレガッタ

オータムレガッタ

第19回全日本選手権大会

メジャラー通信

クルーウェイト国内ルールの分析
クラスルール変更のお知らせ

連載 **スマートレースのススメ②**

WORLD TOPICS 《海外情報》

編集後記



葉 山の海と山がそろそろ冬支度を整え始めた頃、タイのブーケットで開催されたキングスカップレガッタに参加してきた。

このレガッタは、ヨットが趣味でもあるタイ国王の60歳の誕生日(12月5日)をお祝いして開催されたのが始まりで、18回目を迎えた今大会には、タイ国内をはじめマレーシア、シンガポール、香港、オーストラリア等の各地域から100艇程のチームが集まった。この大会はクルーザーレースなのだが、わがチームにはテザーメンパーの中から石丸さんご夫妻、赤井さんご一家、そして息子の夏樹とクルーの斉藤愛さんが乗り込んだ。レースレポートは専門誌(KAZI誌2月号掲載予定)に譲ることとして、イベントを通して私の感じたままを書いてみたい。

私は、以前からこの南国で開かれるレースに行ってみたくて漠然と思っていたのだが、具体的にはブーケットで行われるレースであるということ以外は何も知らなかった。ブーケットは島といっても国際空港もある大きな島で、ブーケットの一体どこでレースが行われるのか、そして肝心のヨットはどう手配すればよいのか等、何一つとして情報を持っていなかった。大型レースボートのチャーターに始まり、レース内容の把握、現地の気象情報の収集、我々の艇に適用されるIRCハンディキャップシステムの証書の取得、そして宿泊の手配までありとあらゆる事柄が未知のものだった。その上、すべての交渉を海外と直接行ったため、私のつたない英語でのやりとりは数十回に及び、多くの方々の助けを借りつつも、出発直前まで準備に追われる始末であった。

ところで、今回我々がチャーターし

た艇「BLUE JUICE」は2002年製のJ-120で、大きなジェネカーを持つファンボートである。ヘッドセールはファーリング式で、舵にはティラーではなく舵輪(ラット)が採用されており、これらも未経験の私にとっては大変苦勞させられた。

イギリス人オーナーであるウィリアムは、「BLUE JUICE」をフランスで購入し、香港で乗っていたが、チャイナシーレス(香港 マニラ)に出場した後、南洋の島々を巡りながらマラッカ海峡を越えて、ブーケットまで回航してきたのだと言う。現在はフリーの身であるが、スベ



Photo by ARTASIA

巻頭言

南の島で。

会長 本吉譲治

インに家を持ち、来春からはフランスの大手投資銀行に勤務することになっているのだそうだ。彼にはチームの一員としてナビゲーターを務めてもらったが、単なる艇の貸主・借主の立場を超えて一緒にレガッタを戦ったことで、お互いの信頼関係を築くことができたように感じている。

一方、大会期間中のレイデーにレースを通じて知り合った他艇のクルーが勤めるレンタルディンギーのセーリングセンターを訪ねてみた。島の南端に位置するプライベートビーチの一番奥に「SKIFF ASIA」はあった。新築されたばかりのクラブハウスからは海が一望でき、窓下の

浜辺にはテザーの姉妹艇である59er、そして29er、一人乗りのパイト級等ピカピカに輝く十数艇のディンギーが青々と茂ったヤシの木陰に整然と並んでいた。聞けば、29erの設計者であるジュリアンベスウェイトも、この地を訪れてはリラックスした時間をすごしてゆくのだとか。クラブオーナーのフィリップはサンフランシスコ出身で、3年半前にブーケットにやって来た。その後この商売を始め、3ヶ月程前に新艇を大量に購入したのだそうだ。彼もキングスカップ終了後はレガッタに参加していたヨットでニュージーランドに行く予定なのだと話してくれた。

大会期間中、数多くのセーラーと話をすることができたが、世の中には色々な生き方をしているセーラーがいて、それぞれのスタイルでヨットと関わっているのだと言うことを改めて実感させられた。セーラーのヨットスタイルとは、結局それぞれの生活基盤を確立することと、ヨットを続けてゆくことのバランスをどうとってゆくかということなのだと思う。私はこのレガッタへの参加を通して多くの経験をし、そして仲間を得ることができた。

今回の遠征は私のヨット人生においても貴重な財産となることだろう。

さて、私がテザー協会の仕事を引き受けて既に3年が経過したが、生涯スポーツとしてのセーリングを旗印に、それを実現するための最適なポートとしてテザークラスの発展を目指し活動してきたつもりである。メンバーの皆さんがテザーと知り合って本当に良かったと思えるようなクラスとして育ててゆくように、残された一年余りの任期を務めてゆきたい。南の島で豊かで実りあるヨットライフについてふと考えてみた。

TASAR OF THE YEAR 2004 途中経過

2005.01 現在

順位	NAME	FLEET	スプリング					西日本					ミッドサマー					オータム					全日本					RP	TP
			葉山(4/24,25)					芦屋(7/18)					猪苗代(8/21,22)					江ノ島(9/12)					芦屋(10/9-11)						
			RR	RP	CP	VP	TP	RR	RP	CP	VP	T	RR	RP	CP	VP	T	RR	RP	CP	VP	T	RR	RP	CP	VP	T		
1	関口 真秀	葉山		0	26	0	26	2	24	3	3	30	3	24		2	26	1	21		1	22	7	25		3	28	94	132
2	本吉 謙治	葉山	9	24	3	0	27	2	24		3	27	3	24		2	26		0		0	0	7	25		3	28	97	108
3	中島 玲子	葉山	3	30	3	0	33	10	16		3	19	7	20		2	22	14	8		1	9	13	19		3	22	93	105
3	山本 晴之	葉山	3	30	3	0	33	10	16		3	19	7	20		2	22	14	8		1	9	13	19		3	22	93	105
5	秋吉 寿美子	大阪北港	18	15		3	18	3	23	3	1	27	5	22		3	25		0		0	0	4	28		1	29	88	99
5	池田 俊則	大阪北港	18	15		3	18	3	23	3	1	27	5	22		3	25		0		0	0	4	28		1	29	88	99
7	野嶋 嘉昭	葉山	5	28	3	0	31		0		0	0	6	21		2	23	6	16		1	17	12	20		3	23	85	94
8	田中 紀子	稲毛	16	17	3	1	21		0		0	0	2	25		2	27		0		0	0	1	31		3	34	73	82
9	田中 郁也	稲毛	16	17		1	18		0		0	0	2	25		2	27		0		0	0	1	31		3	34	73	79
10	岡 誠	葉山	21	12	3	0	15		0		0	0	1	26		2	28		0		0	0	2	30		3	33	68	76
11	井上 誠一	稲毛	2	31		1	32		0		0	0	8	19		2	21	2	20		1	21		0		0	0	70	74
11	亀山 寛達	稲毛	2	31		1	32		0		0	0	8	19		2	21	2	20		1	21		0		0	0	70	74
13	宮下 知之	葉山		0	26	0	26	8	18		3	21		0		0	0		0		0	0	12	20		3	23	38	70
14	鷹野 香	稲毛	1	32		1	33		0		0	0		0		0	0		0		0	0	3	29		3	32	61	65
14	小松 充	葉山	11	22		0	22	5	21	3	3	27	16	11	3	2	16		0		0	0		0		0	0	54	65
16	伊藤 雄一郎	葉山		0	26	0	0	5	21		3	24	16	11		2	13		0		0	0	10	22		3	25	54	62
17	石原 裕二	葉山	17	16	3	0	19		0		0	0	9	18		2	20	9	13		1	14	27	5		3	8	52	61
18	石丸 寿美子	葉山	9	24	3	0	27		0		0	0		0		0	0		0		0	0	2	30		3	33	54	60
19	井上 薫	葉山	10	23		0	23		0		0	0		0		0	0	3	19		1	20	20	12		3	15	54	58
19	宮本 哲生	稲毛		0		0	0	11	15		3	18		0		0	0	7	15		1	16	11	21		3	24	51	58
21	長谷川 勝啓	浜名湖	8	25		2	27	1	25		2	27		0		0	0		0		0	0		0		0	0	50	54
21	村尾 隆	江ノ島	24	9		1	10	22	4		3	7	17	10	3	2	15	13	9	2	0	11	24	8		3	11	40	54
23	田中 剛	葉山	14	19		0	19		0		0	0	26	1		2	3	11	11		1	12	19	13		3	16	44	50
23	安澤 厚男	芦屋		0		0	0	4	22	3	0	25		0		0	0		0		0	0		0	25	0	25	22	50
25	臼杵 辰朗	大阪北港		0		0	0	6	20	3	1	24		0		0	0		0		0	0		0	25	0	25	20	49
26	池内 敏	稲毛	7	26		1	27		0		0	0		0		0	0		0		0	0	14	18		3	21	44	48
27	多田 幸男	大阪北港		0		0	0	9	17		1	18		0		0	0		0		0	0	6	26		1	27	43	45
28	久礼 嘉伸	葉山	27	6	3	0	0		0		0	0	19	8		2	10	8	14		1	15	16	16		3	19	44	44
28	赤井 寛	江ノ島	4	29		1	30		0		0	0		0		0	0	10	12	2	0	14		0		0	0	41	44
30	山下 栄輝	葉山	15	18		0	18		0		0	0	11	16		2	18	16	6		1	7		0		0	0	40	43
31	宇佐美 重則	稲毛	13	20		1	21		0		0	0	21	6		2	8	12	10		1	11		0		0	0	36	40
32	三輪 記裕	大阪北港		0		0	0	6	20		1	21		0		0	0		0		0	0	15	17		1	18	37	39
32	勅使川原 智	葉山	21	12		0	12		0		0	0	18	9		2	11		0		0	0	19	13		3	16	34	39
34	白岩 道孝	浜名湖	12	21		2	23	13	13		2	15		0		0	0		0		0	0		0		0	0	34	38
34	山床 ひろ子	稲毛		0		0	0		0		0	0	10	17	3	2	22	7	15		1	16		0		0	0	32	38
36	植田 泰平	芦屋		0		0	0	12	14		0	14		0		0	0		0		0	0	9	23		0	23	37	37
37	小林 昌弥	葉山		0		0	0		0		0	0	1	26		2	28	15	7		1	8		0		0	0	33	36
37	小林 通博	自宅(寒川)		0		1	0		0		0	0	15	12		2	14	1	21		1	22		0		0	0	33	36
37	鈴木 文泰	葉山	27	6		0	6		0		0	0	18	9		2	11	18	4		1	5	21	11		3	14	30	36
40	山床 清	稲毛		0		0	0		0		0	0	10	17		2	19	7	15		1	16		0		0	0	32	35
41	本間 威	葉山	17	16		0	0		0		0	0	9	18		2	20	9	13		1	14		0		0	0	47	34
41	角野 朋子	芦屋		0		0	0	7	19		0	19		0		0	0		0		0	0	17	15		0	15	34	34
41	星野 直広	江ノ島	19	14		1	15		0		0	0		0		0	0	5	17	2	0	19		0		0	0	31	34
41	金子 文雄	稲毛		0		0	0	25	1		3	4		0		0	0		0		0	0	5	27		3	30	28	34
41	金子 ルミ	稲毛		0		0	0	25	1		3	4		0		0	0		0		0	0	5	27		3	30	28	34
46	瀧本 浩一	江ノ島	4	29		1	30		0		0	0		0		0	0	21	1	2	0	3		0		0	0	30	33
47	関根 恒久	稲毛	1	32		1	0		0		0	0		0		0	0		0		0	0	3	29		3	32	61	32
47	高山 勝	芦屋		0		0	0	19	7		0	7		0		0	0		0		0	0		0	25	0	25	7	32

順位	NAME	FLEET	スプリング					西日本					ミッドサマー					オータム					全日本					RP	TP			
			葉山(4/24,25)					芦屋(7/18)					猪苗代(8/21,22)					江ノ島(9/12)					芦屋(10/9-11)									
			RR	RP	CP	VP	TP	RR	RP	CP	VP	T	RR	RP	CP	VP	T	RR	RP	CP	VP	T	RR	RP	CP	VP	T			RR	RP	CP
49	Tim Knight	猪苗代・英	6	27		3	30		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	30		
49	石川 洋二	葉山	11	22		0	22		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	5	3	8	27	30		
51	蜂須賀 強	浜名湖	23	10		2	12		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	14		2	16	24	28		
52	南屋 恵美子	芦屋		0		0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0	8	24	3	0	27	24	27		
53	本吉 夏樹	葉山		0	26	0	26		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0		0	0	0	26		
54	平生 純一郎	稲毛		0		0	0		0	0	0	4	23		2	25		0	0	0		0	0		0		0	0	0	23	25	
55	渡辺 克充	芦屋		0		0	0	14	12		0	12		0	0	0		0	0	0		0	0	25	7	3	0	10	19	22		
56	玉置 淳	芦屋		0		0	0	15	11		0	11		0	0	0		0	0	0		0	0	22	10		0	10	21	21		
57	山分 信	江ノ島		0		0	0		0	0	0		0	0	0		4	18	2	0	20		0		0	0	0	18	20			
57	朝長 直樹	稲毛	31	2		1	3		0	0	0	12	15		2	17		0	0	0		0	0		0		0	0	17	20		
57	岸野 真	稲毛	31	2		1	3		0	0	0	12	15		2	17		0	0	0		0	0		0		0	0	17	20		
57	相馬 大輔	葉山	25	8	3	0	11		0	0	0	20	7		2	9		0	0	0		0	0		0		0	0	15	20		
61	徳田 幹太	大阪北港		0		0	0	18	8		1	9		0	0	0		0	0	0		0	0	23	9		1	10	17	19		
62	酒匂 景康	葉山		0		0	0		0	0	0	23	4		2	6	20	2	1	3	26	6		3	9		12	18				
63	有木 洋介	浜名湖	8	25		2	0	1	25		2	0	13	14		3	17		0	0	0		0		0		0	0	64	17		
64	藤井 孝明	葉山	17	16		0	16		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0		0		0	0	16	16			
64	田口 裕介	葉山	20	13	3	0	16		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0		0		0	0	13	16			
64	川西 立人	浜名湖		0		0	0		0	0	0	14	13		3	16		0	0	0		0	0		0		0	0	13	16		
67	下村 晃司	芦屋		0		0	0	7	19		0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	17	15		0	15	34	15		
68	中西 英貴	芦屋		0		0	0	17	9		0	9		0	0	0		0	0	0		0	0	30	2	3	0	5	11	14		
69	千波 正隆	江ノ島	28	5		1	6		0	0	0		0	0	0		17	5	2	0	7		0		0	0	10	13				
70	山口 巖	葉山	22	11		0	11		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0		0		0	0	11	11			
71	吉田 麟太郎	芦屋		0		0	0	16	10		0	10		0	0	0		0	0	0		0	0		0		0	0	10	10		
71	加藤 洋	葉山	26	7	3	0	10		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0		0		0	0	7	10			
73	中村 博士	芦屋		0		0	0	21	5		0	5		0	0	0		0	0	0		0	0	28	4		0	4	9	9		
74	遠藤 宗翁	葉山	30	3		0	3		0	0	0	24	3		2	5		0	0	0		0	0		0		0	0	6	8		
75	梅田 哲士	葉山		0		0	0		0	0	0	22	5		2	7	19	3		1	0	21	11		3	0	19	7				
75	長野 国比古	琵琶湖		0		0	0	20	6		1	7		0	0	0		0	0	0		0	0		0		0	0	6	7		
77	黒谷 豊	芦屋		0		0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	29	3	3	0	6	3	6			
78	田中 秀和	自宅(蒲郡)		0		0	0	23	3		2	5		0	0	0		0	0	0		0	0		0		0	0	3	5		
79	安原 実郎	葉山	29	4		0	4		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0		0		0	0	4	4			
79	渡辺 隆行	西宮		0		0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	28	4		0	4	4	4			
79	肥後 秀明	稲毛		0		0	0		0	0	0	25	2		2	4		0	0	0		0	0		0		0	0	2	4		
79	肥後 洋子	稲毛		0		0	0		0	0	0	25	2		2	4		0	0	0		0	0		0		0	0	2	4		
83	掛川 宏	芦屋		0		0	0	24	2		0	2		0	0	0		0	0	0		0	0	31	1		0	1	3	3		
83	中井 靖典	芦屋		0		0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0		0	3		0	3	0	3		
85	杉浦 琴	葉山	32	1		0	1		0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0		0		0	0	1	1			

Tasar of the Year 凡例:

RR : Race Result (レース順位)

RP : Race Point (レース成績点=参加艇数-順位(RR)+1)

CP : Committee Point (運営参加点=参加艇数*0.8)

レースも出た場合=参加艇数*0.1

: JTA未加入期間 : スポット会員

Visiting Point (遠征点:距離による遠征ポイント)計算

5点 : 1200km以上

2点 : 150km以上400km未満

4点 : 700km以上1200km未満

1点 : 150km未満

3点 : 400km以上700km未満

0点 : 本拠地

所属フリート若しくは艇の保管場所と自宅が150km以上離れている場合、遠征ポイントは自宅からの距離を対象とする。

Events

イベント情報

日 程 イベント名 場 所

2 / 2 0 (日) ミッドウィンターレガッタ (稲毛) P6参照

2004年度最後のイベントです。ただいま下記にてオンラインエントリー受付中。
<http://www.tasarjapan.org/events/entry.html>
(オンラインエントリーは2/12締切です。それ以降は稲毛フリート亀山まで)

イベントに関するお問い合わせ

JTA イベント担当 赤井まで
mail: event@tasarjapan.org

2005年度

例年どおり国内で6回のイベントを予定しています。詳細は決まり次第協会ウェブサイトにてアナウンスいたします。7月には豪ダーウィンで世界選手権が開催されます。

4月	スプリングレガッタ	(葉山)
(未定)	西日本選手権	(未定)
7月1日～8日	世界選手権	(オーストラリア・ダーウィン)
8月	ミッドサマーレガッタ兼東北選手権	(猪苗代湖)
9月	オータムレガッタ	(未定)
11月	第20回全日本選手権	(未定)
2月	ミッドウィンターレガッタ	(稲毛)

PSJだより

パフォーマンスセイルクラフトジャパン 大谷たかを

テザーメンバーの皆さん。ダーウィンの主催事務局のピーターチルマン氏にコンテナの件や宿泊の件相談しています。今のところ次のような情報が来ています。

■宿泊先

大会の時期は結構予約が入っていてもうすでに満杯のところもあります。セーリングクラブに近いところで私のお勧めは次の2件。

【Paravista Motel】

<http://www.paravistamotel.com.au> TEL:61 (0)8 89 819200 email:info@paravistamotel.com.au

セーリングクラブから徒歩で5分。清潔でお値頃。日本語はなせる従業員います。(1/10現在満室、キャンセル待ち)

【Golf Links Motel】 旧 Metro Inn Darwin

TEL: 61 (0)8 89 811544

セーリングクラブから徒歩で約25分、またはミニバスで数分。市内の中心部までは徒歩10 - 15分。

ゴルフクラブと植物園の前。清潔でお値頃。プール付き。

■ワールド・コンテナ情報

東京と大阪から40フィートコンテナ1本ずつの準備を進めています。それに対して主催者側のスポンサーから通関や国内運賃の大幅な値引き、その上、ノーザンテリトリー政府からそれぞれのコンテナへの補助金を100～1500ドル程申請しています。

■ニューボート情報

2005年ワールドでの新艇チャーターボートをパフォーマンスセイルクラフトジャパンで準備しています。これらのボートは、大会が終わった後に日本にやってくる。もし希望の方がいればお早めに!!特にカラーを希望される場合には大特急!!!このチャーターボートは日本チーム向けではありません。コンテナの送れない国から参加するセイラーのためのみです。

News!

ニュース

【問合せ先】 パフォーマンスセイルクラフトジャパン(株)
<http://www.cityfujisawa.ne.jp/%7Eepsjpn/>
TEL: 0467-76-1051 Fax: 0467-76-1052

テザーミッドウィンターレガッタ

Notice

レース公示

2005年2月20日(日)稲毛ヨットハーバーにて2004年度最後の公式戦となるミッドウィンターレガッタが開催されます。

ただいまエントリー受付中です。

<http://www.tasarjapan.org/events/entry.html>

実施要綱

1. 主催 日本テザー協会
2. 後援 千葉県セーリング連盟、東京ベイフリート
3. 協力 稲毛ヨットハーバー
4. 開催場所 千葉市稲毛ヨットハーバー(沖海面)
5. 開催期日 2005年2月20日(日)
6. 競技種目 テザー級
7. 日程
2月20日(日) 8:00 ~ 受付
9:00 ~ 開会式・艇長会議
10:30 第1レーススタート予告信号
引き続き第2、第3、第4レースを実施
16:00 ~ 閉会式・表彰式

8. 適用規則

2001~2004年国際セーリング競技規則(以下、規則という)、日本セーリング連盟規定、テザークラスルール及び帆走指示書を適用する。ただし、テザークラスルールC.6は適用されない。

【参考】C.6 クルー重量

C.6.1 テザーは全ての公認大会のレース中、クルーの総体重が最低130kgなければならない。計測時の服装は、乾燥したシャツとショーツまたは水着、あるいはこれらと同等のものでなければならない。靴は脱いだ状態とする。

C.6.2 このように計測して、合計で130kg以下であるクルーは、大会期間を通して少なくとも130kgとの差に相当する重さのバラストをコクピットに搭載すれば、レースに参加してもよい。このバラストは12kgを超えて搭載する必要はない。

9. 責任の所在

本大会の主催者、関係団体及びレース委員会は、人員及び物件に対するいかなる責任も負わない。また、スタートするか、あるいはレースを継続するかどうかを決める責任は各艇にある。

10. 参加資格

乗員のうち少なくとも1名が2004年度のテザー協会会員であり、指定された期日までにエントリーしたものであること。

11. 帆走指示書の交付

稲毛ヨットハーバー修理庫前に設置される大会本部にて20日(日)8:00~の受付時に交付される。

12. 帆走すべきコース

内角が60°の「風上 風下 トライアングルコース」を用いる。廻航方法等は帆走指示書で示す。

13. 参加申込

(1)参加料

1艇5,000円とし、受付時に徴収する。

(2)艇の持ち込み料

艇を持ち込む場合には、施設利用料として1艇あたり1,000円を受付時に徴収する。

(3)参加申込期限

2005年2月12日(土)とする。ただし、期限以降もレイトエントリー費(1,000円)を支払えば参加申込を受理する。

(4)参加申込先

日本テザー協会ホームページからのオンラインエントリー、もしくは参加申込先にエントリー用紙をFAXすること。
・オンラインエントリー 日本テザー協会ホームページ
<http://www.tasarjapan.org/events/entry.html>

・TEL & FAX 03-3673-9098 亀山寛達
エントリー用紙は以下にて入手可能

<http://tasarjapan.org/download/entry.pdf>

14. レース及び得点方法

(1)本大会は1レース以上行われれば成立とする。

(2)シリーズでは規則付則Aに規定された低得点方式を用いて得点を記録する。ただし、最も悪い点は除外しない。これは、規則付則A2を変更するものである。

15. 賞

総合1~3位に賞を授与する。主催者はこれ以外の賞を設ける場合がある。

16. セール番号

チャーターボートについては、RRS付則G3により、艇の登録番号と同一でないセール番号(ただし、他の参加艇のセール番号と重複しないもの)の使用を認める。

Racing

レース情報

オータムレガッタ

初コンビの小林・関口組が優勝



ハーモニー

小林通博・関口真秀

9月12日(日)神奈川県セーリング連盟 TOTO トレーニングレースの場をお借りして、江ノ島沖でテーザーのオータムレガッタが行われた。8月後半から続いていた土日の曇天から一転、秋晴れの青空の下、3レースが成立した。昨年・一昨年は同じトレーニングレースで練習会が開催されていたが、今年は3年振りにオータムレガッタが復活した。

早朝、我々チームは合流し、天気・風・潮・エントリー艇の情報から今日のレースプランを相談。このチームでレースに出るのは始めてで、練習は前週に一度したのみ。しかし、「優勝する」公約で組んだチームのため、会話はいっばしの常勝チーム。車内には預かってきた持ち回りのオータムレガッタの優勝カップがあり、これは必ず持って帰ろう！今日は攻めるぞ！と勝つ気満々、気合充分で江ノ島へ向かった。

21艇のエントリーがあり、盛り上がりを見せるテーザーのスタートはゼネリコを連発した。第1・2レースは東南東の風、下有利のスタートラインだったが、風は弱く、本部船が下を向いてしまうほど潮がきつく、何度スタートを

やり直しても潮に押されてゼネリコを繰り返した。続く第3レースは南風となったが、今度は逆にラインから押し戻されてしまうという、潮流との闘いのスタートであった。

第1レースはトップが山下・瀬能組、2位争いを最終レグまで持ち込み我々小林・関口組、続き井上・亀山組がフィニッシュした。しかし、リコール艇有り(X旗)でのスタートだったため、我々を含むどの艇も自艇のリコールが気がかりのようだった。

第2レースは井上・亀山組に追われながらも、我々がトップフィニッシュを飾ることができた。3位に入った山分・田口組が非常にキレイな滑りをしていたのは印象的だった。

第3レースは最終上マークまで我々が先に回ったが、ランニングのレグで井上・亀山組に追いつかれ、最終的にはトップが井上・亀山組、続き我々、そして奥様がテーザー公式戦初参加である赤井夫妻組が見事3位でフィニッシュした。

最終成績は第1レースでのリコール艇で番狂わせが起こる可能性があったため、表彰式まで分からなかった。結果、1位小林・関口組、2位井上・亀山組、3位レディースチームの中野・井上組と、リコールが明暗を分けるレガッタとなった。我々は練習をしていない分動作ミスは起こるものとし、役割分担することにより各々の集中力を高め、さらに必ず動作の

確認を行い、そしてレースが終わる度にレースの反省点・改善点・良かった点を話し合い、次のレースに生かすための材料とした。風軸からずれたマーク、他艇種との絡みが生じるシーン、ブローの息や振れに気を使うコースの中で、自分のライバルがどこにいるか、次のレグをどう走るか、情報収集して何より情報共有に重きをおくという、基本に忠実に各レースをこなしたレガッタであった。そして公約通り、優勝カップを持ち帰ることができた。

このレポートを作成するにあたり、どういうことを書こうかと話し合った。そして、ヨットのチームはレースでハーモニーを奏でることがレースで勝つことなのだろうという仮説に至った。各々がきれいな音を出すことに専念することももちろん、お互いの音を聞き、合わせることによって、一人では出せなかった美しいハーモニーとなる。このことがヨットレースという形の中でポर्टスピードを出し、レガッタ全体でフィニッシュ順位を上げていくことでも同様なのではないだろうか、と。

・・・なんて、たった一回しか練習していないで優勝してしまった我々がこんなに偉そうに書いてしまっても、皆さん次のレースであんまり意地悪しないでくださいな。

2004年度 オータムレガッタ

2004年9月12日 江ノ島

Pos	Sail No	Fleet	Skipper	Crew	R1		R2		R3		Total	
					着順	得点	着順	得点	着順	得点		
1	2565		小林 通博	関口 真秀	1	1	1	1	2	2	4	
2	2593	稲毛	井上 誠一	亀山 寛達	2	2	2	2	1	1	5	
3	2706	葉山	中野 エリ子	井上 薫	3	3	7	7	5	5	15	
4	2652	江ノ島	山分 信	田口 公一	10	10	3	3	8	8	21	
5	2732	江ノ島	星野 直広	安田 貴美子	佐野 薫	6	6	13	13	6	6	25
6	2709	葉山	野嶋 喜昭	藤井 寛大	OCS	22	4	4	4	4	30	
7	2073	稲毛	山床 清	宮本 哲生	山床 ひろ子	14	14	5	5	11	11	30
8	2768	葉山	久礼 嘉伸	渡辺 さおり		4	4	14	14	14	14	32
9	2748	葉山	本間 威	石原 裕二		5	5	11	11	16	16	32
10	2762	江ノ島	赤井 寛	赤井 明日香		9	9	21	21	3	3	33
11	2552	葉山	田中 剛	野本 雅史		7	7	10	10	19	19	36
12	2730	稲毛	宇佐美 重則	小田倉 里美		8	8	15	15	13	13	36
13	2294	江ノ島	村尾 隆	津田 展明		12	12	16	16	9	9	37
14	2396	葉山	山本 晴之	中島 玲子		OCS	22	9	9	7	7	38
15	2671	葉山	内田 勝久	小林 昌弥		OCS	22	6	6	12	12	40
16	2621	葉山	山下 栄輝	瀬能 朋子		OCS	22	8	8	10	10	40
17	2223	江ノ島	千波 正隆	藤井 義久		13	13	12	12	15	15	40
18	2453	葉山	鈴木 文泰	外石 満		11	11	19	19	17	17	47
19	2203	葉山	大橋 武史	梅田 哲士		15	15	17	17	21	21	53
20	2609	葉山	酒匂 景康	多井 堅一郎	川島 洋子	17	17	18	18	18	18	53
21	2741	江ノ島	瀧本 浩一	塚原 郁郎		16	16	20	20	20	20	56



優勝 小林 / 関口組



第2位 井上 / 亀山組



第3位 中野 / 井上組

第19回全日本選手権大会



Oct. 9-11, 2004 Ashiya



田中郁也・紀子組

2連覇、6度目の優勝！

3年ぶりの西日本での開催となる、第19回全日本選手権が10月9日～11日の3日間、芦屋で開催されました。参加艇は31艇と例年に比べるとやや少ないものの、昨年の全日本の上位チームは大部分が顔を見せ、地元関西勢に加え、稲毛から5チーム、葉山から10チーム、江ノ島や浜名湖からも駆けつけました。

初日は3レースが予定されていましたが、前日から強風に発達した台風22号接近のため、この日のレースは12時の段階で中止となりました。翌2日目は台風一過の秋晴れとなり、午前中の長い風待ちの後、順調に4レースが消化されました。

初日を終えてのトップは昨年優勝の田中夫妻組（稲毛）と鷹野／関根組（稲毛）が同点で並び混戦模様となりました。

最終日は曇り空の軽風で難しい海面。上位陣も順位を落とし波乱の展開でしたが、最終的には田中夫妻組が2日間7レースをきれいにまとめて昨年に続き2連覇を達成。第1レースでトップを取ったコンスタンティン・ウド（オランダ）／石丸／岡（葉山）が最終日も第6、第7レースと連続トップフィニッシュで追い上げを見せ第2位に入り、3位は鷹野／関根組（稲毛）となりました。

クルー探しから始まった全日本

大阪北港フリート 三輪記裕

【大会準備】

2004年10月9～11日・兵庫県芦屋マリナーズセンターにおけるエントリー数31艇のTASAR全日本、それはクルー探しから始まった。あてにしていた臼杵さんが都合で出場できなくなり、「誰かTASAR全日本に出ませんか～。船は用意するので、体ひとつの現地集合でいいですよ。」と、各方面にお誘いしてまわったのだ。しかしながら、体育の日を含む三連休を通してエントリーできる人は少なく、やむなく日割り募集することにした。それでもなかなか決まらず、やきもきしながらも、何とか全部の枠が埋まったのは大会2日前のことだった。ふう～、やれやれ。

【大会1日目】

台風の余波で朝から風が強く、レースはやむなく中止。その夜はウエルカムパーティーがあり、久しぶりの面々が揃った。このパーティーは、恒例となった各地のフリート紹介がいつもの楽しみである。

【大会2日目】

さあ、いよいよレースが始まった。この日は、大阪北港の徳本さんと乗った。徳本さんは、普段はシカラのレンタル艇で練習しており、TASARには1回乗ったことがあるとのこと。TASARの艦装とクルーワークについて簡単に打ち合わせを済ませ、いざレース海面へ。風は3mほど。レース海面に向かう途中、風がなくなってレース予告信号に間に合わなくなりそうだった。あわてて交代しながらウィスカーで漕いでたどり着くと、本部船には延期信号。風軸が定まらず、数度の海面移動後、ようやく昼過ぎにレースが始まった。

第1レース、風は3mほど。苦手な風域だな～と思いながらも、スタートはリミットマーク近くからばっちり決めることができた。幸先いいぞ、と下先

行を伸ばしながらタックのタイミングを窺っていた。ところが、あれれ～スピードがないぞ。みるみるリードは詰まり、むしろ上突破されていった。もがきながらタックを繰り返して1上マークにたどり着いたのは25位前後。後の展開で数艇を抜くことができたが着順は20位。どうもこの風域は修行が足りないようだ。

第2レース、風は4mほどでちょっとだけ強くなった。このスタートもばっちりリミットマーク近くから決め、左海面を使いながら1上マークにアプローチ、一応シングルの9位で回航。サイド～下



マーク間で、上り合いするトップ集団から離れ、かなり落し気味のコース取りが当たりマークでトップ集団に追いついた。次のクローズも左海面を多用したところ、2上マークは5位で回航できた。これに気を良くし、2上マーク回航後はジャイブせずにランニング。ところが風はいじわるだった。ジャイブを返したフリートに追いつかれ、2下マーク回航ではオーバーラップしてしまった。彼らにルームを与えねばならないが大外回りを避け、シバーさせて回航するフネの最後尾につけて回航。着順は11位。

第3レース、風は5mほどでまたちょっとだけ強くなった。自艇は少しずつスピードが出てきているようだ。スタートの位置取りのためにラインにアプローチ、リミットマークに近づいた。スター

ト2分前、どうも混雑が激しくなりそうな雰囲気を感じ、並びなおすことにした。しかし、その決断が遅すぎた。一旦ジャイブしてからポートでスタートラインに戻ろうとするものの、もはや1分前でスターボ艇が並んでいる。ポートで逆走しながらスタートできるスペースを探すが、時間が迫るにつれてスターボ艇はアビームでラインを流している。ようやくスタートできたのは号砲後、数秒経っていた。乱れた風を受けながら右海面に出る。1上マークはちょうど真ん中あたりで回航。後の展開で徐々に復活して着順は11位。

第4レース、風は5mほど。スタートは前レースの教訓を生かし、あまり早くからに並ばないようにし、空いていた本部船側からまずまずのスタート。視界も広く、フリートについていくというわりと楽な展開で1上マークは6位で回航。アビームで目の前のトップ集団に絡もうとするが、レベルが高く追いつけなかった。着順は6位。もう少し風が吹き上がればなあ。

この日は無風から順風まで、そして風軸は振れ回り、最初のスタートは昼過ぎ。それでも4レースが成立したのは、運営スタッフのおかげであった。このあと、芦屋マリナーズの閉門時間に追われながら大急ぎで身支度し、JTA総会へ。今年度・来年度活動報告etcがあった。

【大会3日目】

この日は、芦屋の抜井さん(旦那)と乗った。つい最近までの抜井さんはよくご夫婦でレース出場されていたが、こしばらくは育児休暇中であった。そこを半ば強引にお願い倒して、1日だけ付き合ってくださいことになった(ていうか、旦那さんはどうやらTASARに乗る口実がほしかった??)ようで、久しぶりのレース決定に嬉々としてい

た)。さて、いよいよ最終日ということで気合十分・クルーは経験豊富な抜井さんだ。レース海面に着くまで帆走練習してみた。するとどうでしょう。フネが安定しているのです。風の呼吸に合わせた見事なヒールバランスでフネはフラット、エクステンションに伝わるヘルムもニュートラルなのです。まるでベンツを運転しているような安定感でした(ベンツを運転したことはないけど)。コレデハシラヌワケガナイ・・・!

第5レース、風は3mほど。苦手な風域だな - と思いながらも、空いていたリミットマーク側から無難にスタート。いいぞ、いいぞ。しばらく帆走って上側のフリートを見ていると、徐々に負けていくのがわかった。うわっ、コースミスか!?負け確定を承知でタックを返し、右海面へ出る。すれ違う他艇と比較してみるとスピードが出ていない。ブローが入っても十分に加速しない。どうやら我が艇ベンツは安定感こそ抜群であったが、この風で乗員140kg超は重すぎたようだ。さらに僕のハンドリングのまずさが加わり、結局1上マークは20位前後で回航。そのままサイド・1下

マークも20位前後で回航。次のクローズではさらに順位を落とし、後ろには2艇しかいない順位で2上マーク回航。「うわー、大阪北港から観覧艇『やしのみ』号が応援に来ているよ。嬉しいけど、この順位はカッコ悪いなー」と思いながら、そのままフィニッシュ。着順は25位。

第6レースも風は上がらず3mほど。スタートは良かったがやはりスピードが出ず、20位付近の着順。「抜井さん、すんません。ヘタクソで・・・」「うーん、サイドステーが引き足りないんちゃうか。テンションが弱くて風のパワーがステーに伝わっていない感じがする。」そういえば確かにステーのスライダ位置は、微風ということ

で、番前にしていた。それほど波も大きくないコンディションなので、ちょっと引くのもいいかも。とはいえ、あまりに引きすぎるとサギングが小さくなってしまいますので、ステーのスライダを真ん中まで引いて固定してみた。

最終となる第7レース、風はさらに落ち2mほど。ステー位置変更の効果がよくわからないまま、スタートは本部船側を狙う。ちょっと失敗したが、帆走れなくもない。コース取りは抜井さんにすべて任せ、僕はセーリングだけに集中した。しばらくして早めにタックを返し、右海面よりのコースを選択。「おお、今までとは景色が違う」との抜井さんの声にフリートを見ると、なんとトップ回航できそうな位置にいた。はやる気持ちを抑



え、テルテルとにらめっこ。不思議なものでフネが軽くすべっているような感じがしてきた。1上マークが近づくにつれトップ回航できそうだと思えてきた。スタートしてからテルテルばかり見ていたが、急にきよるきよるしだした。「おっ、いるいる。大阪北港のやしのみ号が。」単純なもので、やっぱりいい順位で回るときには見ていてほしいものだ。しかし、オーバーセールじゃないかと思える右海面まで突っ込んでいるフネがいた。Udoさん組だった。どうしても1上トップを取りたかったが、1位はUdoさん組、自艇は2位、3位に大阪北港の多田さん組、の順で回航した。軽風域を得意とする多田さん組の追い上げは脅威だった。しかし生まれ変わった??自艇は

快調にすべり、サイド~1下マークも2位で回航。ところが次のクローズでさらに風が落ち、息の詰まるような展開となった。2上マークはなんとか3位で回航するも、後続艇がかなり迫っていた。帆走中、どうやら右海面がよさそうな雰囲気気付いていたので、2上マーク回航後、即ジャイブするつもりだった。ところがボートのクローズでアプローチする数艇に阻まれ、即ジャイブできず。一方、自艇の後で回航したフリートはすぐにジャイブを返していった。しまった!!と舌打ちしたが仕方がなかった。ブランケットに入らない位置で自艇もジャイブを返した。どんどん後続艇が迫ってくる。コース短縮が見え、流し込みフィニッ

シュのようだ。フィニッシュ30m前あたりでついにフリートにつかまってしまった。風を遮られながら、5~6艇がほぼ同時になだれ込むようにしてフィニッシュ。自艇はフィニッシュ直前で数艇に抜かれてしまい、着順は7位。もう少しフィニッシュラインが近ければ・・・とか、2上マーク回航でためらわずにジャイブしてお

れば・・・とか悔やんだが後の祭り。惜しいことしたが、軽風での走りに好感触を残せた。それにしても、いや~疲れた疲れた。結局、総合順位は31艇中15位。ほぼ真ん中であつた。

最後にこの大会を振り返ると、間際まで相手が見つからずやきもきもしたが、世間を離れてヨットに乗ることだけに集中できるひとときが過ごせ、それだけで幸せを感じた。そして、快適で公正なレースを段取りしていただいた運営の方々には改めて感謝したいと思います。ありがとうございました。

Q&A 田中流テザーセーリング!

稲毛フリースト 田中郁也

芦屋では7年ぶりとなる全日本、風がなかなか吹かず心配しましたが、吹いてきてからはテンポよくレースができ、緊張感のあるレースを楽しみました。石崎レース委員長をはじめとする運営スタッフの皆さん、準備にあたられた安澤さんをはじめとする地元関西のフリーストの皆さん、ありがとうございました。レースレポートを書こうかとも思ったのですが、時間がたってしまったこともあり、今回の全日本や日頃のセーリングを通じて疑問に思っていることなど質問を送っていただいたので、これらをQ&Aとしてまとめました。質問を送っていただいた皆さん、ありがとうございました。

【走らせ方】

Q1

私はテザーに乗り出して7年目になります。今更ながらトラベラーシーティングを始めようと思ったのですが、どうトリムするのが良いの

かが分からず困っています。メインシートとトラベラーシートを、何を基準にトリムしているか、フルパワー以上、以下どのように変えているかを教えてください

答え

まず、トラベラートリムとメインシートトリムのそれぞれのメリット、デメリットを以下の表に整理しました。どちらのトリムにも一長一短があります。トラベラートリムは、セールの高さを変える必要がないコンディション、つまり、波が小さく失速しにくい海面、トラベラーのイン・アウトの範囲内でヒールコントロールができる風域、具体的には陸風の4~6メートルといったコンディションでは、メイントリムよりもトリムによるロス(セールを浅いまま保つことができる、ヒールのコントロールが容易であり船が安定する)が少ないと思います。

さて、ご質問のトラベラートリムのやり方ですが、まず、メインシートをロックしますが、その目安としては一番上の

リーチリボンがほとんどの時間ストールするくらいしっかりと引き込んでロックします。波が気になるときや強めのブローが多いときにはそれよりも少し緩めにロックします。あとは単純にキープフラットを目標にイン、アウトを行います。トラベラートリムでは、メインシートを十分引き込んでロックしていますので、その適用範囲を超える風、つまりセールカーブを回復させないといけないラル、トラベラーを下に流してもヒールするブローでは、トラベラーのシートを一旦カムにかけてからメインシートのロックを外すことになるので反応が遅れます。これは大きなロスとなりますので、このような状態が長く続くようになればメインシートトリムで対応の方が有利でしょう。逆にすばやくこのような調整ができるようになれば、トラベラートリムで対応できる風域が広がることになります。

	トラベラートリム	メインシートトリム
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・セールの高さが一定 ・リーチの形が一定 ・サギングの量が一定 	<ul style="list-style-type: none"> ・セールの高さが変わる ・リーチの形が変わる ・サギングの量が変化する
ブローを受けた時の反応	<ul style="list-style-type: none"> ・セールが深くならない (メインセールによるパワーは増加しない、バックウィンドが少ない) ・サギングが増えない (ジブセールによるパワーは増加しない) 	<ul style="list-style-type: none"> ・セールが深くなる (メインセールによるパワーが増加する、バックウィンドが入る) ・サギングが増える (ジブセールによるパワーが増加する) 但しバングを引くことによってこれらを抑えることができる
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ヒールのコントロールが容易 ・上り角度を維持できる ・バングの調整がほとんどいらない ・ブローが入ったときのロスが少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・セールの高さが増し、ラフのテンションが緩むことでスピードの回復に有効 (ラルや波による失速に対応できる) ・タックが簡単
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ラルでセールの高さを回復できない (ロックしたメインシートを緩めるが、反応が遅れる) ・タックが難しく、ロスがある (トラベラーシートの持ち替え、タック後にトラベラーが下に流れる、ローテーションが返りにくい場合にはメインシートのロックを緩める必要がある) ・トラベラーを下に流してもヒールするくらいのブローには反応が遅れる (トラベラーを下に流し、さらにメインのロックを緩める必要がある) 	<ul style="list-style-type: none"> ・バングの調節をあわせて行う必要がある (メインを出したときにバングを引く) ・トラベラートリムに比べてロスが大きい

あと、忘れてはならないのがタックの際のロスです。トラベラートリムでは、メインをしっかりロックしている場合にはローテーションが返らないこともあります。そのようなときにはメインシートを一旦緩めてロックし、タックに入ります。できるだけトラベラーを下に流さないようにして、風軸を超えたらすばやく新しい上側のトラベラーシートを持ちます。風が比較的弱い場合には新しい上側に移動しながら、強い場合には新しい上側で振り返りざまにトラベラーシートを引きます。そして元のところまでメインを締めます。

トラベラートリムはラルへの対応やタックが煩雑といった難しい点もあります。また、上記のような限定されたコンディションでは、メインシートトリムよりもロスが少ないと思いますので、マスターされることをお勧めします。

Q 2

スピードを維持するために気をつけていることを教えてください。

答え

テザーは軽いので他のディングーと比べて惰性で走るということが極端に少ない船です。弱い風ではラルに入ればすぐに失速し始めますので、失速を最小限にとどめるよう角度を落とす、またはセイルを緩めます。この反応は早ければ早いほどよく、つまり、微風ではプレッシャーが抜けたと思った瞬間にティラーを引き、またメインをわずかに緩めます。それでも足りない場合にはジブをゆるめ、さらに角度を落とします。微風での走りは、ラルの際にどれだけうまくスピードをつないで失速を抑えるかが大きなポイントだと思います。角度にはあまりこだわりません。

オンデッキ以上から順風までのコンディションでは角度との兼ね合いができてきます。高さをかせぐか、頭を出すべくスピードを優先させて走っているかでセイルのセット(セイルの引き具合)は違いますが、どちらのモードで

も、そのセールセットでぎりぎりの角度に船を向けていますので(例えば上側テルテールが上に持ち上がるくらいのストール寸前の状態)、スピードが落ちそうと思った時にはティラーを引き、さらにはメインも緩めます。大きな波が連続で来て叩かれそうな時、風域が変わった時などはジブを緩めて対処します。

さらに強風になれば、風をうまく流してオーバーヒールを防ぐためにも、スピードの維持が重要です。メインセイルにバックウィンドが多く入るようになれば、止まりやすくなり、それがオーバーヒールのもととなりますので、ジブを緩めて風を流すように心がけています。

また、どの風域にも共通ですが、コンディションに対応した乗艇位置、微軽風ではパウトリム、波があるときにはパウが突っ込みすぎないようにといった位置に、クルー、スキッパーが体重を集中させて乗ることが重要だと思います。

Q 3

上りのレグでスキッパーの視線の動きを教えてください。

答え

何をどれくらい見ているか、改めて聞かれるとその割合はわかりませんが、コンディションによって違うと思います。波のある海面では、パウ先の波を見ることが多いです。これは、大きい波や鋭い波にできるだけ正面からぶつからないようにしようとしているのと、パウ先が水を切る様子を見てスピードの感じを見ているのだと思います。よく振れる風や微風の時には、振れに少しでも早く対応できるようテルテールを多く見ている気がします。前述のスピードの維持には、スピードを感じるセンサーが必要ですが、それは、体感の風、船から伝わる力、パウが波をきる様子といったものがあるのではないのでしょうか。このほか、レース中であれば上後ろの艇や下前の船を見ますが、あまり遠くの船は見ません。時々メインセイルを見上げて深さやリーチのチェックをしています(これらは一瞬ですが)、また、視線の話とは直接関係ありませんが、他の船をみる時にはコース取りを考えているわけですが、そ

のときに重要なことは自分がレースエリアのどのあたりにいるのか、つまり上マークと自艇の位置関係を意識しています。

Q 4

スタートの時にはどんなことを考えていますか。万が一スタートに失敗した時に、挽回するためにすることは何ですか？

答え

無事に第一線でスタートを切れるように祈っています。特に短めの混雑したスタートラインではドキドキものです。本当に自艇が来ているかは別にして、大体の位置を決めるのは、有利なエンドはどちらか、スタート後に落ちるか、上るかを考えて決めるようにしています。アプローチに入ってから、自分のレーンがあるか(進路に船はいないか、いてもその船はいなくなるか)、スタートライン(仮想線)はどのあたりか、下艇との間のルームの具合とそこに割り込んできそうな後ろの船を気にしています。

これまでのレースでは、万が一ではなく、二分の一くらいの割合で失敗しています。とにかくきれいな風をつかみ、他艇に邪魔されずに走ることが最大の挽回策だと思います。スタートを失敗したときのジレンマは、そのタックで走れば走るほど周りから遅れていくのはわかっている、スターボ艇がたくさんいてタックできないことです。想像しただけで辛くなりますが、2杯程度のペアですむくらいは我慢しないと仕方ないと思います。タックを打ったあとは、フレッシュを掴めればそれでよし、駄目な場合にはフレッシュを掴める位置も探しタックします。

このようにスタートを失敗したらフレッシュを捕まえることを最優先にします。あとは、悪い風を受けている時でも上りすぎたり、セイルを引きすぎたりして、自分のせいで走りを悪くしない冷静さが必要だと思います。



【セッティング】

Q 1

全日本のときの自艇の写真を見るとメインセールには縦に"しわ"がたくさん入っています。パテンの影響でしょうか。パテンの入れ具合はどうしていますか？

答え

メインセールのしわは、もともとカーブのあるセールが両側から引っ張られて、浅くなろうとしていることがしわになってあらわれているのではないのでしょうか。2765艇のメイン、2572艇のメイン、どちらもロアマストからクリューにかけて斜めのしわが入っています。(上の写真参照)これはセールがマストの腹部とクリューで引っ張られることで生じています。また、リーチにテンションがかかるとリーチに沿ってしわが入ります。2572艇の3番目のパテンの後ろ半分に縦しわが入っています。これもリーチをつめていることによるしわだと思います。マスト中央からクリューにかけてのしわは、カニンガムを引けばマスト近くのしわは消えるのではないのでしょうか。また、パテンを強く入れることはセールカーブを残す方向に作用しますから、しわは出にくくなると思います。

ちなみにパテンの入れ具合としては、大変感覚的な言い方ですが、上3本はパテンのカーブが出るくらいの力をかけてロックしています。4本目、5本目は軽く張る程度、6本目、7本目

はソケットから抜けない程度にしています。設計者のベスウェイト氏のレポートによれば、トップには2.1kg、2,3本目は1.85kg、4本目は1.3kgの力をかけてセットするそうです。5本目以降は重要でない(力をかけない)そうです。

Q 2

サイドステイやダイヤモンドステイのテンションにはこだわりますか？

答え

サイドステイのテンションは重要です。海上で調整できることはレールの穴の位置ですから、1番前と1番後ろで最も弱いテンションを必要とする時と強いテンションを必要とする時に対応できなければいけません。逆にいうと1番から7番までの穴をコンディションに応じて使い分けます。もっとも弱いテンション、つまり十分なサギングが必要なのは微風のフリーだと思います。フリーではサギングさせようとする風圧も弱まりますから、ラフのカーブが出にくくなりやすいので、サギングが得られるくらいのゆるさにする必要があります。また、強風でのサギングはジブがパワフルになりすぎるのでパワーを抑えるためにテンションをかける必要があります。ずっと強風の時には陸上であらかじめサイドステーを半ポイント詰めて強風仕様になります。それ以外の風域では、ラルや波で失速した時にメインを緩め、それがジブラフに伝わってジブのラフの深さの回復につながる、つまりその程度のサギングが得られることが重要です。風速に

応じて徐々に後ろに下げていくのが基本的なやり方です。

ダイヤモンドリグはマストのバンド許容量を規定します。つまり、ゆるくするとマストのバンド量は増えますので、セールを浅くすることができます。チームのヒールを起こす能力に対応してセットされるのが原則だと思います。また、弱い風しか吹かないのであれば張っている方が良いと思います。私たちのセットはここ数年変わってなくて、片手でリグを挟んだときにグースネックとウィスカ用のアイの中間付近でリグがマストに接触するくらいにセットしています。

【その他】

Q 1

お気に入りのマリンウェアのブランドは何ですか？

答え

ライフジャケットはヘリーハンセン、パッドジャケットとグローブはギル、ブーツはロンスタン、ドライはムストー、ウェットは???と一貫性がまったくありません。海外で買うと安いのでワールドに行った時などに衝動買いをしてしまいます。

Q 2

テーザーのハルカラーは何色がベストだと思いますか？

答え

白か青が好きです。

Q 3

僕はレースの時の海上でのお昼ご飯は、専らウィダーインゼリーですが、田中さんは？

答え

レースの時には海上ではあまりお腹が空かないので、ゼリー(ウィダーインやカロリーメイト)ブロックのカロリーメイトやシリアルのパールなどを積んでいます。あと、レース期間中はアミノバイタルを飲んでます。筋肉痛が出にくいようです。



答え

タイトルのかかったレースは今でもそれなりに緊張します。特に目標を定めて練習を積んで臨むレガッタはそうです。緊張している時には船をいじっていると落ち着きます。ダーウィンでもそうだと思います。何もする事がないと、どんなレースになるのかあれこれと考えてしまいます。自分の苦手意識からでしょうか、特に多いのがスタートのシーンです。上有利の場合、下有利の場合、いろいろ想像しますが、実際は想像と全く違います。

Q 4

レガッタの前夜には何を考えていますか？ダーウィンワールドに出るとしたらその前夜には何を考えると思いますか？



優勝 田中夫妻組(稲毛)



準優勝 Constantijn Udo / 石丸 / 岡組 (オランダ)



第3位 鷹野 / 関根組(稲毛)



第4位 池田 / 秋吉組(大阪北港)



第5位 金子夫妻組(稲毛)



第6位 多田 / 割石組(大阪北港)

第19回 全日本選手権大会

2004年10月9～11日 芦屋マリンセンター

総合

Pos	Sail No.	Fleet	Skipper	Crew	R1		R2		R3		R4		R5		R6		R7		TOTAL	NET
					着順	得点	着順	得点	着順	得点	着順	得点	着順	得点	着順	得点	着順	得点		
1	2765	稲毛	田中郁也	田中紀子	2	2	3	3	2	2	4	4	1	1	12	12	4	4	28	16
2	2670	オランダ	C.Udo	石丸寿美子 岡誠	1	1	6	6	5	5	12	12	7	7	1	1	1	1	33	21
3	2572	稲毛	鷹野香	関根恒久	3	3	4	4	1	1	3	3	2	2	11	11	10	10	34	23
4	2725	大阪北港	池田俊則	秋吉寿美子	9	9	1	1	7	7	15	15	4	4	2	2	3	3	41	26
5	2676	稲毛	金子文雄	金子ルミ	5	5	10	10	4	4	2	2	3	3	6	6	16	16	46	30
6	2653	大阪北港	多田幸男	割石順子	6	6	12	12	8	8	8	8	5	5	8	8	2	2	49	37
7	2395	葉山	本吉謙治	関口真秀	4	4	2	2	15	15	1	1	6	6	21	21	13	13	62	41
8	2208	芦屋	南屋恵美子	続木政光	17	17	15	15	3	3	11	11	13	13	7	7	5	5	71	54
9	2705	芦屋	植田泰平	神津徳長	7	7	14	14	17	17	18	18	8	8	4	4	6	6	74	56
10	2761	葉山	伊藤雄一郎	小川雅	14	14	9	9	9	9	7	7	16	16	3	3	17	17	75	58
11	2735	稲毛	大藪亮	宮本哲生	11	11	8	8	6	6	13	13	9	9	13	13	15	15	75	60
12	2709	葉山	野嶋嘉昭	宮下知之	16	16	5	5	19	19	5	5	11	11	5	5	27	27	88	61
13	2396	葉山	山本晴之	中島玲子	8	8	13	13	10	10	14	14	12	12	9	9	11	11	77	63
14	2736	稲毛	池内敏	米倉和宏	10	10	7	7	12	12	9	9	OCS	32	14	14	14	14	98	66
15	2738	大阪北港	三輪記裕	徳本和俊 抜井康樹	20	20	11	11	11	11	6	6	25	25	19	19	7	7	99	74
16	2768	葉山	久礼嘉伸	渡辺さおり 金子直樹	15	15	19	19	13	13	10	10	18	18	17	17	18	18	110	91
17	2660	芦屋	下村晃司	臼井由利子 角野朋子	12	12	26	26	16	16	20	20	21	21	24	24	9	9	128	102
18	2470	浜名湖	蜂須賀強	箕浦実	18	18	25	25	18	18	21	21	10	10	16	16	19	19	127	102
19	2203	葉山	田中剛	大橋武史 勅使川原智	21	21	29	29	24	24	19	19	22	22	10	10	12	12	137	108
20	2706	葉山	中野エリ子	井上薫	22	22	21	21	22	22	17	17	15	15	18	18	21	21	136	114
21	2609	葉山	鈴木文泰	梅田哲士 三浦継治	25	25	18	18	14	14	16	16	19	19	29	29	26	26	147	118
22	423	西宮	玉置淳	松原茂樹	13	13	DNF	32	DNC	32	DNC	32	14	14	20	20	8	8	151	119
23	2202	大阪北港	徳田幹太	吉村均	19	19	17	17	23	23	23	23	17	17	22	22	24	24	145	121
24	2294	江ノ島	村尾隆	津田展明	23	23	22	22	21	21	27	27	26	26	23	23	20	20	162	135
25	2555	芦屋	渡辺克充	瀬能朋子	24	24	20	20	25	25	22	22	23	23	28	28	22	22	164	136
26	2453	葉山	酒匂景康	川島洋子 野本雅史	26	26	23	23	20	20	26	26	24	24	27	27	23	23	169	142
27	2748	葉山	石原裕二	石川洋二	29	29	16	16	27	27	24	24	27	27	25	25	28	28	176	147
28	2457	西宮	渡辺隆行	中村博士 足立頼彦	30	30	28	28	29	29	29	29	28	28	15	15	25	25	184	154
29	2623	芦屋	黒谷豊	黒谷由美	28	28	27	27	28	28	28	28	20	20	26	26	29	29	186	157
30	2764	芦屋	中西英貴	青山浩	27	27	24	24	26	26	25	25	DNS	32	DNC	32	DNC	32	198	166
31	2534	芦屋	掛川宏	田尻威巳 佐藤和紀	31	31	DNF	32	30	30	30	30	DNF	32	DNS	32	30	30	217	185

10月10日

10月11日

クラス別

グランドマスタークラス

Pos	Sail No.	Fleet	Skipper	Crew	R1		R2		R3		R4		R5		R6		R7		TOTAL	NET
					着順	得点														
1	2676	稲毛	金子文雄	金子ルミ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	10	7
2	2653	大阪北港	多田幸男	割石順子	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	1	1	14	11
3	2705	芦屋	植田泰平	神津徳長	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	2	2	18	15

マスタークラス

Pos	Sail No.	Fleet	Skipper	Crew	R1		R2		R3		R4		R5		R6		R7		TOTAL	NET
					着順	得点														
1	2670	NED	C. Udo	石丸寿美子 岡誠	1	1	3	3	1	1	2	2	3	3	1	1	1	1	12	9
2	2725	大阪北港	池田俊則	秋吉寿美子	3	3	1	1	2	2	3	3	1	1	2	2	2	2	12	9
3	2395	葉山	本吉謙治	関口真秀	2	2	2	2	3	3	1	1	2	2	4	4	3	3	14	10
4	2470	浜名湖	蜂須賀強	箕浦実	4	4	6	6	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	29	23
5	2294	江ノ島	村尾隆	津田展明	5	5	5	5	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	36	30
6	2748	葉山	石原裕二	石川洋二	6	6	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	42	36

テザー秋の合同練習会

レポート： 稲毛フリート 金子文雄

全日本の後の協会イベントとして11月21日、秋の練習会が稲毛で行われました。稲毛フリートが毎月行っている練習レース(IST)に合流する形で、葉山フリートや江ノ島フリートなど近隣のフリートからの参加もあり、11艇が集まったの練習会レースとなりました。この日は穏やかな天候に恵まれたものの風が今ひとつで、予報された北西の風が日中は南西の風に押される微風コンディションとなりました。

毎月レーザーフリートと交代で行っている運営は今回はテザーの番、レース委員長の朝長さんを中心に関根さんと金子の3名で運営を行いました。

運営ポート「ヌーボー」を浮かべた直後、ステアリングが動かないトラブルが発覚。急ぎ船外機とコントロールロッドを切り離し、一人が船外機の上に腰掛けて体重を移動させながら船外機を回転させて舵を取ることにしました。エンジンのスロットルの位置と離れているため、二人がかりでの操船となりました。

290度からの2m/sの弱い風に合わせて上マークを設定し、上・下の距離450mとやや短めのコースとしました。ハンディGPSを使って上・サイド、サイド・下の長さも450mと正三角形のコースを設定し、スタートラインは80mとややタイトな長さとした。

第1レース、レーザーが先にスタートし、6分後にテザーのスタート。上有利のスタートラインながら左海面からのシーブリーズの気配を感じさせる悩ましい海面。スタートから左右に分かれ、左海面の新しい風をつかんだ艇団が先行する形でレースが展開しました。最後のフィニッシュ直前まで稲毛の田中・肥後チームと葉山の本吉・関口チームがデッドヒート、下マークへの流し込みフィニッシュのレイラインをオーバーして最後のジャイブでポート・スターボの牽制を制した本吉・関口チームがわずかな差でトップフィニッシュしました。

第2レース、260度からの風が入りつつもまだ290度の風軸が残る振れの大きな状況。海面選択が難しい中、確実に新しい風を支配した葉山の本吉・関口チームがまたもトップフィニッシュでした。

260度の風が優勢となり、下マークを移動して新しいスタートラインを設定。風はさらに左へシフトしようかという気配。レーザーが先にスタートした後、テザーはゼネリコ。再スタートの間にレーザーフリートがサイドマークを回航してテザーのスタートと干渉する状況へ。回答旗を揚げてスタートを延期し、レーザーをやり過ぎましたが、この時点で風は240度が支配的となりました。

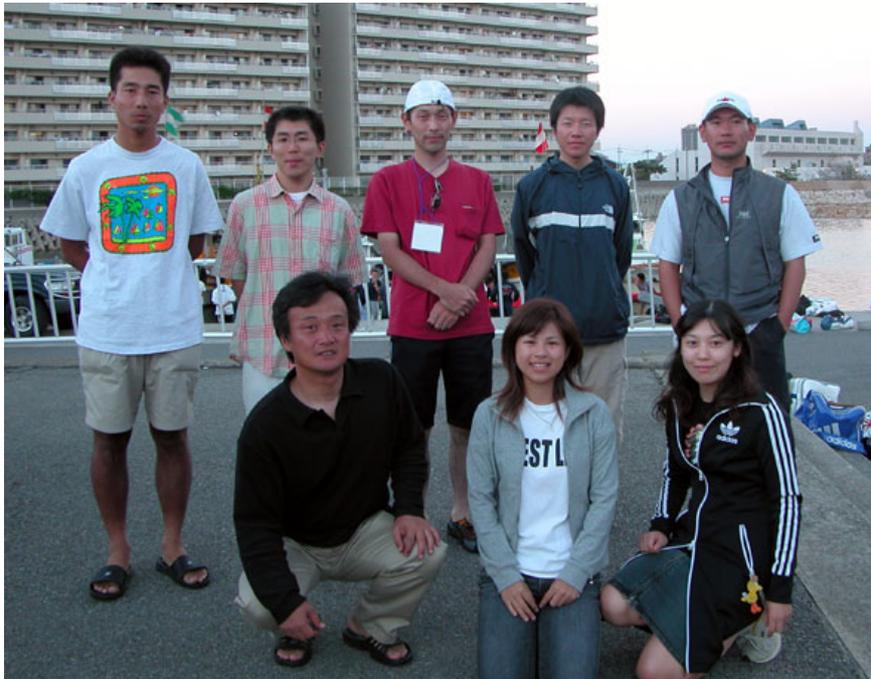
再度コースを変更することとし、下マークを移動し、サイドマークに既設ブイを利用してやや変形のコースを設定。今度は先にテザーがスタート。スタートから飛び出した稲毛の池内・米倉チームが振れ回る風にうまく合わせてトップフィニッシュしました。

3レースが終わった段階ですでに午後3時近くになっており、日没が早いこともあってレースはこれまで。練習レースとはいえスタートから気迫のこもったシビアなレースが行われました。風が大きく振れる中でのレース展開で、抜きつ抜かれつの気の抜けない練習会レースとなりました。

カートップで参加されたみなさん、お疲れ様でした。稲毛フリートでは毎月定期的にレーザーと共同でIST

の練習会レースを行っており、フリート外からの皆さんの参加をいつでも歓迎します。レース結果は次の通りでした。

順位	No.	Skipper / Crew	R1	R2	R3	Total
1	2395	本吉 / 関口	1	1	4	6
2	2765	田中 / 肥後	2	2	3	7
3	2736	池内 / 米倉	5	8	1	14
4	2593	井上 / 亀山	9	5	2	16
5	2761	小松 / 小川	3	7	6	16
6	2669	平生 / 堤	7	4	5	16
7	2073	山床 / 山床	4	6	7	17
8	2762	赤井 / 赤井	8	3	DNC	23
9	2735	山本 / 宮本	6	9	OCS	27
10	2730	宇佐美 / 小田倉	10	10	8	28
11	2294	村尾 / 津田	11	11	9	31



新メンバー紹介

鼓月ヨットクラブ

芦屋フリート 掛川 宏

鼓月ヨットクラブは2004年4月に会社のクラブとして部員6名、艇数2534、2660の2艇でスタートしました。活動場所は兵庫県海洋体育館（芦屋）のヨットハーバーです。

ヨットに乗るのが初めてな私達は目標大きく持ち、7月の西日本選手権に向けました。（今から考えると無謀でしたが）京都市伏見区の本社で昼休みにヨットの基礎知識やルール、ロープワーク等の座学を行い、日曜日を中心に海洋体育館で練習を重ねました。

練習は4月から始めました。コーチとしてUFJ銀行ヨット部の下村晃司さん、四国銀行の青山浩さんを迎え、陸上での講義、海上でクルーの練習（初めて乗るヨットに全員が喜びと恐怖感の入り混じった感動を覚える）

5月に入り、手探りでスキッパー練習、この頃に初チンを体験する者が始まる。5月末には新艇の2764が加わ

りました。

6月に琵琶湖のヤマハヨットスクールで再度基礎を勉強し、6月末にやっと初心者ペアで芦屋沖での練習に参加出来るようになりました。

7月前半は必死に直前練習を重ね、なんとか18日の西日本選手権に参加出来ました。2660が7位、2764が17位、2534が24位の結果でした。強風と高波の大会に参加出来た感動と喜び、達成感さらには悔しさも味わいました。

8月は会社が繁忙期で活動を休止しましたが、9月より、10月3日の海洋体育館ヨットレースと9日～11日の全日本選手権を目標に活動を再開しました。クルーの交代や毎日曜日のハードな練習を重ねました。

海洋体育館ヨットレースが参加35艇中、2660が17位、2534が21位、2764が23位全日本選手権は2660が17位、2764が30位、2534が最下位の31

位の結果に終わりました。

全日本に関しては技術の未熟さを痛感し、また大会にご迷惑をかけたと思っております。海上での練習は12月11日で終了し、来年3月下旬に再開いたします。

手探り状態から始まった活動は、今では軌道に乗り、メンバーも増え、新しい可能性に向かって着実に歩み出しています。来年はレースに向けての練習だけではなく、クルージングを含め楽しくヨットに関わっていきたいと思っております。

クラブ発足より様々な出来事乗り越え、レースに参加が出来るまでに成長したのは芦屋フリートキャプテンの安澤厚男さんをはじめ、芦屋フリートの皆様、日本テザー協会の皆様のお陰だと思っております。今後ともよろしくお願いたします。

クラスルールの変更承認、3月1日から有効

ISAF の 11 月総会でテザークラスルールの変更が承認されました。新ルールは 2005 年 3 月 1 日から有効となります。

世界テザークラス協会のウェブサイト(www.tasar.org)に新ルールが掲載されました。できるだけ早い時期に日本テザー協会のサイトにも日本語版を掲載する予定です。

クラスルール変更に伴い、新たな計測項目として(C.2.2(K)-シュラウドトラックからシュラウドブルバックハンドル、(F.1.5)-マストハウンドからデッキまでの 2 点に加わり、計測方法の変更として(C.2.3(d)-メインシートストロップ長の下限値、新たな検査項目として(F.3.2)-トップマストサポート

方法が追加されます。禁止項目として、海上でのシュラウドとフォアステー全長の変更禁止(C.8.1)が新たに加わります。

クラスルールの変更箇所は次の 5 項目です。

シュラウドブルバック

C.2.2(k)

簡単なラインとブロックで機械的に 2 倍力にする仕掛けを設けて、シュラウド(サイドステイ)のスライドをスムーズに動かせるようにしてもよい。機械的な力を増加させない

ターニングブロックをトラックのすぐ後ろに追加しても良い。スライドを最前にしてラインを真っ直ぐ伸ばした状態で、トラックの後端からブルバックハンドルのベアリングポイントまでの長さは 150mm を超えてはならない。

メインシートストラップの長さ

C.2.3(d)

メインシートは 4 倍力または 5 倍力のリグとしなければならない。メインシートストロップの両側のベアリングポイント間の長さは 240mm 以下であってはならない。またラインと取り替えても良い。ストロップの長さは調節可能であってはならない。ストロップはメインシートブロックシステムの上または下に装着してよい。

ハウンドからデッキまでの計測

F.1.5

ハウンドのベアリングポイントからマストステップの直前のデッキまでの長さは 3720mm より短くはいけない。

トップマストのサポート方法

F.3.2

トップマストはダイヤモンドボルトに装着した挿入物(トップマストのスリーブと同一部材)の上に載せる形で支えなければならない。

セーリング中のフォアステーとサイドステイの調整

C.8 安全

C.8.1

フォアステーとサイドステイの全長は、ボートが岸かドックにいる間のみ変更できる。

クルーウェイト国内ルールの分析

今年の全日本選手権大会はクルーウェイトルールを適用しない初めての大会となりました。昨年までの大会と比べてレース結果に何らかの影響があったかどうか、参加チームの構成に影響がなかったかどうか、いろいろな角度から分析した上で、今後の国内での大会のあり方を考える材料とする必要があります。ヨットレースの成績はそのチームの技量や経験のほかに風や波などの気象条件、艇の状態、クルーの体重や身長など体力的なもの、レースに対するモチベーションといった精神的なものまで、非常に多くの要素が絡み合って結果が現れるものだと思います。その中でクルーウェイトが成績に対してどの程度の影響を及ぼしているのか、クルーウェイトルールを適用した場合と適用しなかった場合でどう違うのかを分析するのは難しいテーマです。過去 3 回の全日本選

手権のデータから統計学的手法を用いて、できるだけ客観的に成績とクルーウェイトの相関関係を探ってみました。厳密な分析のためにはまだサンプル数が不足していたり、多変数分析の手法も初歩的な段階ですが、テザーセーラーが議論するための材料となればと思います。

2002 年稲毛の大会は参加 46 チーム、平均クルーウェイトは 132.1kg、最軽量チームは 102.8kg、最重量チームは 152.2kg でした。実に 50kg 近い差があります。2003 年葉山の大会は参加 54 チーム、平均クルーウェイトは 131.4、99.6kg から 154.0kg の範囲。この 2 回の大会の参加チームは同じような構成でした。今年 2004 年芦屋大会は関東から離れたこともあり、台風の影響などもあって参加チームは 31 と少なく、軽量チームが比較的多くて平均クルーウェイトは 126.2kg、

最軽量チームは 100.0kg、最重量チームは 155.0kg と、チームの構成にややばつきの目立つ大会となりました。

3 回の大会のすべてのレースについて、順位とクルーウェイトの相関関係を分散図としてグラフにしました。横軸が順位、縦軸がクルーウェイトです。軽量チームが速くて重量チームが遅い場合は右上がりの分布となり、その逆は右下がりの分布となります。順位と体重の相関傾向を示す相関係数は、完全な右上がりの場合は正の相関で +1.0、右下がりの場合は負の相関で -1.0 となります。相関係数が 0.7 ~ 1.0 の場合は強い相関関係が認められ、0.4 ~ 0.7 ではかなり強い相関関係、0.2 ~ 0.4 でやや弱い相関関係、0.0 ~ 0.2 ではほとんど相関関係がないこととなります。

風速の影響もありますが、各レースともグラフ上にほぼ満遍なく分散しており、総合成績で見るとクルーウェイトの違いによる順位の傾向は明確には現れていません（別紙図 1 ~ 3 参照）。相関係数を見ても 2002 年の大会は +0.051、2003 年の大会も +0.053 とほとんど相関関係がない数値となっています。2004 年の大会でも相関係数は -0.02 と負の相関ながらトータルとしてみればほとんど相関関係はないという数値です。各レースごとに見ると、2003 年葉山の最終レース（8 ~ 10m/s）では -0.45 というかなり強い負の相関が見られました。これはグラフでは右下がりとなり軽量チームが遅い傾向にあることを現しています。2002 年稲毛の第 1 レース（3 ~ 4m/s）では +0.32 とやや弱い正の相関があり、軽量チーム有利の傾向となっています。2004 年大会では第 6 レース（2m/s）で -0.24 とやや弱い負の相関が見られただけでした。

しかしながら、分散グラフをよく見ると部分的に右上がりや、右下がりの傾向を示す箇所があります。成績の上位グループ、中位グループ、下位グループで分けてみるとトータルで集計したよりも相関傾向が出やすいことが分かりました（図 4 ~ 6 参照）。2003 年大会では中位グループに -0.38 というやや弱い負の相関が見られ、各グループで総じて負の相関となっています。これはどちらかという重いチームにやや有利な傾向が見られることを現しています。

クルーウェイトルールを外した 2004 年大会ではどうなったのか。上位グループは +0.51 のかなり強い正の相関となり、明らかに軽量チームが有利な傾向が現れました。しかしながら中位グループでは逆に -0.79 の負の相関となり、傾向が逆転しています。下位グループではまた +0.3 の正の相関が現れ、上位・中位・下位の各グループで異なった傾向が現れました。

次に、体重別のグループ分けをした場合、何らかの傾向が出るかどうかです（図 7）。グループの分け方で傾向が異なることが考えられますが、取りあえず 120kg 以下のグループ、120 ~ 130kg、130 ~ 140kg、140kg 以上の 4 グループに分けて傾向分析してみました。2002 年大会では 120kg 以下グループに -0.77 と負の相関、130 ~ 140kg と 140kg 以上のグループにそれぞれ +0.42 と +0.30 の正の相関が現れました。これは軽量グループの中では重いチームが速く、重量グループの

中では軽いチームが速い傾向にあることを示しています。その傾向の境界が 130kg となっています。2003 年大会も同様に、120 ~ 130kg グループは -0.42 の負の相関、130 ~ 140kg グループは +0.22 の正の相関となりました。テーザーの設計者が計算した 130kg というクルーウェイトルールの数字にはそれなりの根拠があるのかもしれませんが。

2004 年大会でも同様に体重別グループで傾向値を出してみると、クルーウェイトルールを適用した 2003 年までとは異なる傾向が現れました。120kg 以下グループで +0.23 の正の相関が、120 ~ 130kg と 130 ~ 140kg のグループでは -0.44 と -0.21 の負の相関が現れました。つまり軽量チームは軽いほど速く、真ん中のボリュームグループは重いほど速い傾向があるというものです。ただし、2004 年は軽量チームが比較的多く参加し、平均クルーウェイトが 126kg と下がっていることも考慮に入れる必要があるかもしれません。当然、風の条件は毎回変わっているため、全く同じ条件にすることはできません。

最後に、体重別グループと上位・中位・下位グループのマトリックス（図 8）を 3 年分作成してみました。その構成グラフを見ると、2002 年、2003 年の構成と 2004 年の構成に違いが見られます。2002 と 2003 年は全体の体重構成と上位グループの体重構成比がほぼ同じであったのが、2004 年では上位グループの体重構成に占め軽量グループの比率が高くなっています。クルーウェイトルールを外したことが軽量チームに有利に働いた可能性が考えられます。逆の言い方をすれば 2003 年までは軽量チームには不利な設定だったとも考えられます。2004 年の体重別グループの区分の仕方をチーム平均に近い 125kg を境に仕切り直してみると、2002 及び 2003 年の構成に近くなります。2004 年芦屋の条件では、5kg のパイアスがかかっているとも考えられます。

総合成績をトータルで見ると順位とクルーウェイトの間にはっきりとした相関は見られませんが、実力の伯仲した上位グループではクルーウェイトの差が現れやすい傾向にあると考えられます。クルーウェイトの国内ルールがフェアな設定かどうか、判断するにはまだ材料不足かもしれません。統計学の多変数分析ではさらに突っ込んだ解析が可能だと思いますが、現時点での分析データをまとめるにとどめます。完璧なルールは存在しないかもしれませんが、よりフェアなルールを模索する上での判断材料にして頂ければと思います。

（メジャーラー・金子文雄）

（参考）

相関係数 (correlation coefficient) 計算式

$$R_{xy} = \frac{\text{Cov}(X, Y)}{\sqrt{\text{Var}(X) \text{Var}(Y)}} \\ = \frac{\sum (X_i - m_x)(Y_i - m_y)}{\sqrt{\sum (X_i - m_x)^2 \sum (Y_i - m_y)^2}}$$



連載

スマートレースのススメ

第2回 スタート時の上下関係と接触の回避について

Text by Ikuya Tanaka

1. スタート前後のケース

これから順次艇が集中する場面を取り上げていきたいと思えます。まずは、スタート前後でのケースを取り上げます。スタートでは多くの艇がスターボタックで並びます。早くライン付近についた艇は下側のフリーウオーターをキープしようと後ろからくるクリア・アスターンの艇を牽制します。後続の艇は比較的余裕のあるルームを探して、自艇のスピードを活かして第1線の位置に食い込もうとします。また、ピンエンドや本部船付近では、トップポジションをねらって、スタートまでの残り時間、ラインまでの距離、横流れの量を計算に入れつつ、追い出しや位置取りが行われます。このようなケースにおいて、大変重要になるのが上・下、クリア・アスターン・クリアヘッドの関係にかかるルールです。基本的なルールをおさらいしておきましょう。

【規則 16 コースの変更】

16.1

航路権を持つ艇がコースを変更する場合、相手艇に対して避けるためのルームを与えなければならない。

16.2

更に、スタート信号後、艇が反対のタックでお互いに交差しようとしているか、または交差していて、ポートタックの艇がスターボード・タックの艇を避けている場合、スターボード・タックの艇は、結果としてポート・タックの艇が引き続き避けるために直ちにコースの変更が必要となるようなコースの変更をしてはならない。

【規則 17 同一のタックの場合；プロパー・コース】

17.1

クリア・アスターンの艇が同一のタックの艇の風下2艇身以内にオーバーラップした場合には、両艇が2艇身以内でオーバーラップが続いている間、その艇はプロパーコースより風上を帆走してはならない。ただし、そうすることにより、その艇が直ちに相手艇の後方を帆走する場合を除く。
この規則は、風上艇が規則 13 により避ける必要がある間にオーバーラップが始まった場合には、適用されない。

【定義 ルーム】

艇がシーマンらしいやり方で速やかに操船している間に、その場の状況で必要とする余地をルームという。

【定義 プロパー・コース】

この用語を用いている規則に関わる他の艇がない場合、できるだけ早くフィニッシュするために帆走するであろうコースをプロパー・コースという。スタート信号前には、艇にはプロパー・コースがない。

スタート時のケースでは直接関係ありませんが、規則 16、規則 17 を正確に理解するために、下線部を付した箇所の意味を簡単に解説しておきます。

スタート信号後にポートタックの艇(P)とスターボタックの艇(S)がミート、PがSを避けるためにベアして避けているときにPがそのコースを維持できない、つまりさらにベアしなければならなくなるようなコース変更をSはしてはならないということです。意地悪でこのようなことをする艇は少ないでしょうが、風の振れが大きいコンディションでは急にヘッダーが入ったときなど思わずベアすることはありますよね。このようなときは要注意で、P艇がさらにベアするようなコース変更はできませんので、振れへの対応は緩慢に行う必要があります。

これはフリーで並走しているとき、上・下のオーバーラップがわずかであり、下艇はラフすると上艇のトランサムをかわし、クリア・アスターンの位置につける場合には、プロパーコースよりも上側を帆走してかまわないということです。

これは先行するスターボ艇がポート艇の前を横切り、わずかに上前の位置でタックを打つ「スラム・ダंक」の際に適用されます。つまり、風上艇はタックしている間(風軸を超えてからクローズになるまでの間)にクリア・アスターンの位置から風下側にオーバーラップすることになります。風下艇のラフィングはプロパーコースまで制限されそうですが違います。この規定によって、風下艇はラフィングする権利を有しており、かつ規則 13 によって、風上艇はタックしている間他の艇を避ける必要がありますから、あまり近い位置でのスラムダंकはリスクが高くなります。

さて、話をスタート前後の話に戻します。下艇は上艇に対しラフィングの権利を有していますが、そのラフィングの権利はどのような制約を受けるか、上艇はそのラフィングにどのように応じなければならないか、以下のケースを事例にみていきましょう。

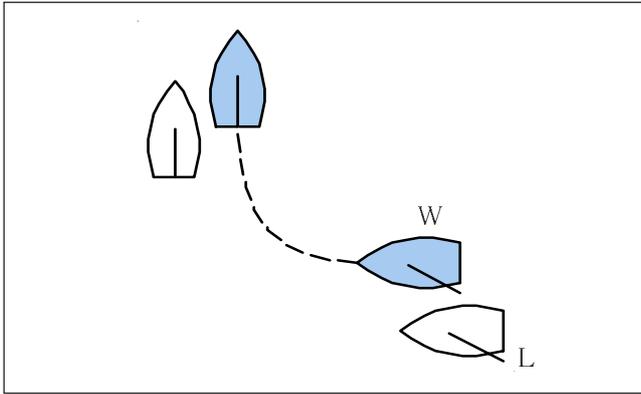


図-1

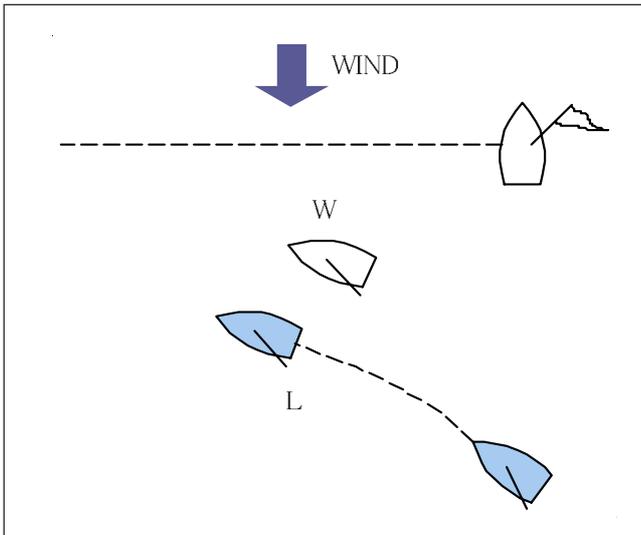


図-2

図 1 ではスタート前にオーバーラップした2艇が並走しています。風上艇(W)がクリア・アスターンの位置から風上側にオーバーラップしたのであれば、風下艇(L)は風位までラフィングできます。逆に、LがWのクリア・アスターンの位置から風下側にオーバーラップしたのであれば、規則17.1によりLはプロパーコースより風上を帆走することはできませんが、スタート前にはプロパーコースは存在しないので、同様に風上までラフィングすることが可能です。

また、図 2 ですが、これはケースブックのNO. 53です。風上艇(W)はクリア・アスターンの位置から接近し、風下側にオーバーラップするであろう艇を、あらかじめ予測してさける必要があるかというケースです。結論は予測して避ける行動をとる必要はなく、オーバーラップしてから避ける行動をとればよいということです。

さて、このような2艇のオーバーラップの関係で、WはどのようにLのラフィングに応じ、Lを避ければよいのか、逆にLはWに避けるためのルームを与える必要がありますが、どのようにラフィングすればよいのか。これらを具体的に記した書籍は少ないように思います。実際のところはケースバイケースの判断になるとと思いますが、ここでは私なりにL、Wそれぞれの立場でどのようなことが求められるかを書きたいと思います。

はじめに風上艇Wの立場からです。RRSに「避ける」ということの定義があります。同一のタックの2艇がオーバーラップしている場合、風下艇が直ちに風上艇と接触することなく、自艇のコースをいずれの方向にも変更することができる場合には、その艇は相手艇を避けているということがあります。風下艇が少しでもラフィングすればガンネルがコツンと当たるとい状態は避けているとはいえません。風上艇Wは、風下側にオーバーラップした艇が発生した瞬間から、風下艇Lを避けるべくラフィング等の行動を起こす必要があります。

次に、風下艇Lのラフィングに関する制約です。風上艇Wに避けるためのルームを与える必要があります。ここでルームとはスペースと時間の両方のことを指します。つまり、風上艇Wのさらに風上に艇がいてラフィングするスペースがない、又はオーバーラップしたので、風上艇Wが直ちにLを避けようとしてラフィングを開始した瞬間に艇が接触するような状況はルームを与えたことにはなりません。ここで、風上艇Wがスタートラインに接近しており、これ以上前方や風上に出たらリコールしてしまうという状況は避けるためのルームがないということにはなりませんので注意が必要です。

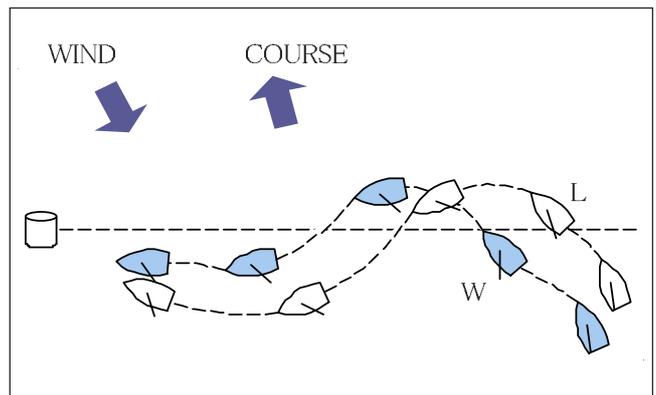


図-3

図 3 を見てください。これはケースブックのNO. 13です。LとWがオーバーラップし、WがLを避けるための十分な時間とスペースがありながら、WとLが極端に接近、接触してしまったケースです。当然Wはアウトです。

図 4 は本部船寄りエンドでの風上艇の追い出しです。前述のとおり、スタート信号前にはプロパーコースはありませんから、風下艇Lは風位までラフィングして、風上艇Wを追い出すことができます。LがWのクリア・アスターンの位置からオーバーラップした場合には、スタート信号後Lはスタートラインを横切るようにベアする必要があります。

図-5 はピンエンドでの割り込みです。風下艇Lは風位までラフィングすることが可能です。風上艇Wのクリア・アスターンの位置から風下側にオーバーラップした場合、スタート信号後にプロパーコースまで落とす必要がありますが、ここでLはクローズホールドよりも上り目にしてアウトターをかわすことがLのプロパーコースですから、Lはクローズホールドよりも上らせて走ることが可能です。

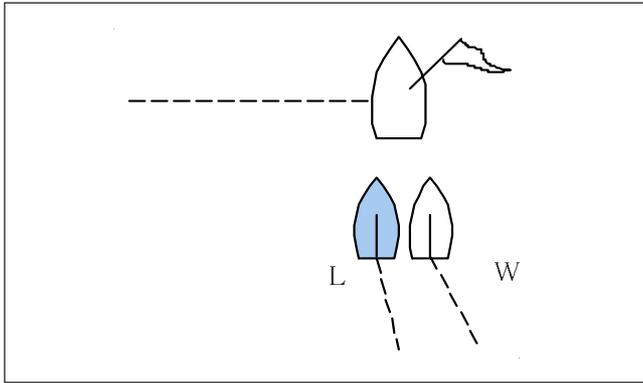


図-4

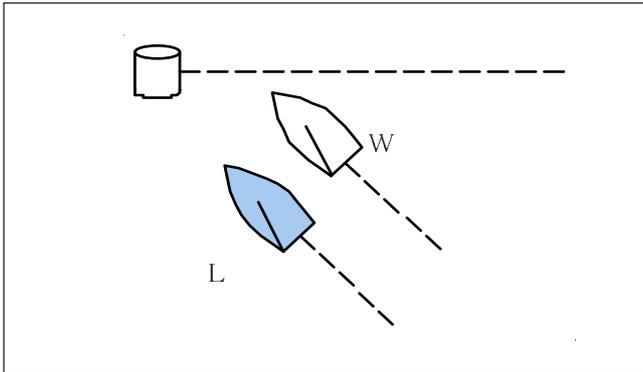


図-5

2. 接触の回避

第1回の記事で取り上げた「接触の回避」について、事例を交えて少し補足しておきます。

【規則 14 接触の回避】

艇は常識的に可能な場合には、他の艇との接触を回避しなければならない。ただし、航路権を持つ艇、又はルームの権利がある艇は、

- (a) 相手艇が避けないか、又はルームを与えないことが明らかになるまでは、接触を回避する行動を取る必要はない。
- (b) 損傷を伴うような接触がなければ、この規則によりペナルティを課せられることはない。

図 6 を見てください。クローズホールドでポートタック (P) とスターボタック (S) の船が交差する場面で、P は S

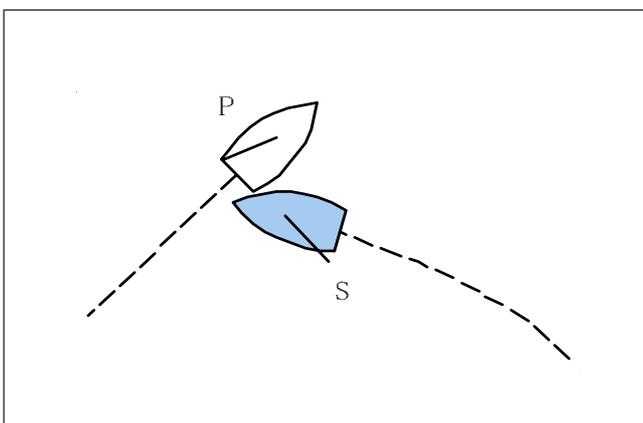


図-6

の前をきれると判断し、S のコースを横切りますが、きることができず、S はベアせざるを得ない状況になりました。S 艇の行動として以下の3つを考えます。

S は権利艇であるので避ける義務はないので、そのままコースを維持し、P 艇と接触、損傷を与えた。

S は権利艇ではあるが、ベアし、避けたことを明確にするために P 艇と接触させた。そして、P に抗議の意思を伝えた。また、接触の結果、P 艇に損傷が発生した。

S は権利艇ではあるが、接触を回避するためにベアした。そして、P に抗議の意思を伝えた。

まず、P は明らかに規則 10 (反対タックの場合) ポート、スターボに違反していますので、接触の有無にかかわらずペナルティの履行が必要です。次に S についてですが、 の場合、これは明らかに規則 14 の違反となりますので、S もペナルティの履行が必要となります。 の場合、これも規則 14 の違反となります。なぜなら、接触を回避できたにもかかわらず、接触し、損傷を与えてしまったからです。同様の場面で、例えば S 艇の下側にスターボ艇がいてそれ以上ベアができないという状況も想定されます。この場合 S は、規則 14 という「常識的に可能な場合」の範囲を超えていたとして、プロテストの場で主張することになるでしょう。 の場合当然 S はすべての義務を果たしていますので問題ありません。

ここで、 のケースとも損傷が発生しなければ S はペナルティを課せられることはありませんが、船が直角に交わるケースはバウと船の側面が接触するケースが多く、衝撃も強くなることから、特に気をつける必要があります。また、接触の回避には、船が平行になるようにバウを振りますが、ベアだとスピードが乗ってしまい、避けられなかったときの衝突時の衝撃が大きくなってしまいます。また、吹いているときはオーバーヒールしてベアしきれないといった事態も想定されますから、ジブをきりながらラフして避けることが懸命だと思います。

船の接触は、ルール上の問題にとどまらず、乗員の怪我や船の損傷、それに伴う費用負担や感情的な問題等、深刻な問題を招きかねません。ルールに則った気持ちいいレースを旨とするスマートレースでは、接触・損傷ゼロを目指しましょう。



田中 郁也 Ikuya Tanaka

A 級ジャッジ
ナショナル・レースオフィサー
福岡県出身 昭和 39 年 11 月 3 日生まれ

県立修猷館高校時代 FJ 級でヨットを始める。(インターハイ同期には、プロセラーの脇永達也さん、単独世界一周をした今給黎教子さんなど)。大阪大学体育会ヨット部では 470 級インカレ団体戦 3 位。1993 年 9 月に 2572 を購入し、妻紀子さんとテーザーを始める。全日本 93、95、96、01、03、04 年優勝。世界選手権 94 年 Brixham 7 位、96 年 Gorge 18 位、99 年浜名湖 2 位、01 年 Whitstable 23 位。

2005 Tasar World Championship

Darwin, Northern Territory, AUSTRALIA

July 1-8, 2005

WorldTopics

海外情報

2005年世界選手権(オーストラリア、ダーウィン)まであと5ヶ月あまりです。
現地からの情報をお届けします。

<http://www.tasar2005worlds.org/>

テザーワールド ニュースレター 12月版より

来年7月のワールド開催に向けて、いくつかの作業チームが活動を始めています。艇置き場やシャワー設備の増設も順調に進んでいます。艇を置くスペースは十分なので安心して参加できますよ。

特典付き早期エントリーは終了しましたが、通常エントリーは来年5/1までとなっています。ちなみに5/30がレイトエントリー期限ですが、150オーストラリアドル(12,000円程度)余計にかかってしまうのでご注意ください。

各国・地域からの参加チーム数の見積もりが出されています。それによると日本からはオーストラリア外で最多の15チーム! みなさん張り切ってダーウィンに向かいましょう。全体では133チームを見込んでいるようです。

現地のテレビ局「チャンネル9」が本大会のゴールドスポンサーとなり、先月チャンネル9とABC放送が本大会のプロモーションの撮影に訪れました。テザーセイラーは昼夜にわたりこの撮影に参加しました。

T10 (Northern Territoryの保険機構)が本大会のスポンサーになりました。大会に参加する選手全員は、クロコダイル(大型のワニ)保険に無料で自動加入されます。Darwin Harborではこれまで一度もクロコダイルによる被害がなく、監視も定期的に行っているため不要な保険だと思われるかもしれませんが、万が一クロコダイルに襲われ30日以内に死亡した場合はAUS\$50,000- が支払われるのでご安心下さい!

信じられないほど多くの賞品とトロフィーが用意されています。本大会のゴールドスポンサーであるRonstan社からは各レース開催日の全レース終了後にRonstan賞が用意されており、トータルで\$4000- 相当の賞品が贈られます。

満天の星空のもと野外イベントが毎晩催され、レース後も休む暇はありません。ビーチで行われるイベントもありますので、足が濡れるのが嫌な方は長靴をご用意下さい。(テザーセイラーにそんな人はいないと思いますが!) ビーチで結婚式を行うという噂もあります。今後のお知らせに注意してください。

(Special Thanks to 宮下久美さん)

ニュースレターの原文は以下をご覧ください。

http://www.tasar2005worlds.org/News_ATCDec.doc

各地のレース結果

オーストラリア

<Western Australia> ※新艇2788が大活躍!

Indian Ocean Classic Regatta

2004.10.30-31

Fremantle Sailing Club

上位成績

- | | | |
|---|------|---------------------------------|
| 1 | 2788 | Warren Morris / Mathew Morris |
| 2 | 2658 | Kim Short / Michael Lees |
| 3 | 2131 | Bart Thompson / Sharon Thompson |

Annual Mini Series Invitation Regatta

2004.11.27-28

Royal Perth Yacht Club

上位成績

- | | | |
|---|------|-------------------------------|
| 1 | 2788 | Warren Morris / Mathew Morris |
| 2 | 2611 | Mark Hansen / Graham Hansen |
| 3 | 2658 | Kim Short / Michael Lees |

<Queensland>

Mission Beach Regatta 2004

2004.10.23-24

Mission Beach

全11艇

上位成績

- | | | |
|---|------|-----------------------------|
| 1 | 2536 | P. MacGregor / D. MacGregor |
| 2 | 537 | S. Creedy / K. McKay |
| 3 | 2337 | J. Jacob / H. Graham |

<Victoria>

2004 Bethwaite Regatta / Traveller's Series

2004.10.23-24

Royal Geelong YC

全10艇

上位成績 (Skipperのみ)

- | | | |
|---|------|----------------|
| 1 | 2579 | Mark Lainson |
| 2 | 2785 | Raymond Martin |
| 3 | 2601 | Derick Warne |

イギリス

Tasar Open

2004.9.25-26

Burghfield Sailing Club

http://www.hayenterprises.nildram.co.uk/tasar/04/Burghfield_report.html

上位成績

全 6 艇

1	2635	Bob Perrin / Geraldine Perrin
2	2638	Liz Grist / Roger Pescod
3	351	Rod Porteous / Sophie Porteous

北 米

2004 Tasar BC Championship/CanAm #4

2004.9.11-12

Jericho Sailing Centre, Vancouver

<http://www.members.shaw.ca/tasar4/results/2004/tasarbcs.html>

上位成績

全 18 艇

1	2684	Scott Davis / Penny Davis
2	2683	Thilo Giese / Sandra Towers
3	2752	Peter Wall / Grace Choi

全日本選手権 記録ビデオ DVDのご案内

2004年11月に実施された全日本選手権のDVDビデオが出来ました。配布・収録内容に関しては、以下の通りです。電子メールにてお申込みの上、費用をお振込みください。

申 込 先： 小松 kaikei@tasarjapan.org

申込記載事項：申込者氏名・送付先住所・郵便番号・電話番号・枚数・入金予定日

費 用： 2,000 円 (送料は協会負担)

支払方法： 下記口座にお振込ください。会費の口座とは異なりますのでご注意ください。振込依頼人名は必ず申込者本人としてください。(振込手数料はご負担ください)

- 振込先 -

東京三菱銀行 逗子出張所(店番 321) (普通)0554287

日本テザー協会 イベント口座 小松充

配布方法： メール便

納 期： 入金後約 1 週間

収録内容：	1R 14:30:00	スタート～上マーク回航
	2R 20:23:02	サイドマーク回航～下マーク回航～上マーク回航～下マーク回航～フィニッシュ
	3R 18:44:14	スタート～上マーク回航～(リーチング)～上マーク回航～(ランニング)～フィニッシュ
	4R 06:17:09	スタート～上マーク回航、下マーク回航
	5R 27:57:17	スタート～上マーク回航～(リーチング)～下マーク回航～(クローズ)～下マーク回航～(クローズ)～サイドマーク回航
	6R 13:00:20	スタート～上マーク回航～(リーチング)
	7R 00:00:00	記録なし

1 台のビデオカメラで撮影しているため、全レースの全てのシーンを収めたものではありません。

撮影ボートの運営上の都合により、記録されていない場面やレースがあります。

NTSC方式 4:3 解像度 720 × 480 Mpeg-2 ファイル。DVD プレイヤーや DVD 再生ソフトがインストールされた PC のプラットフォームに対応しています (PS2 でも再生 OK)。

【会費納入のお願い】

2004 年度分の会費を未納の方は下記までお振込みください。
(2005 年 3 月末迄有効)

振込先:

東京三菱銀行
逗子出張所 (店番 321)
普通 0495369
日本テザー協会 小松充
(振込み依頼人名は必ず会員本人のお名前をお願いいたします)

年会費:

個人会員	5,000 円
個人 3 年会員	14,000 円
家族会員	3,000 円

< 会費納入についての連絡先 >

会計 小松
メール: kaikei@tasarjapan.org

【住所変更について】

住所等の登録事項に変更がありましたら、下記国内事務局までご連絡ください。協会 website でも住所変更用フォームが利用可能です。

【入会のご案内】

一緒にテザーを楽しみませんか? 日本テザー協会では随時入会を受けています。入会をご希望の方は、メールフォームまたは所定の申込用紙にてご連絡の上、左記口座に会費をお振込みください。振込が確認された時点で登録とさせていただきます。

ご不明な点は国内事務局までお問合せください。

< 会員登録についての連絡先 >

国内事務局 山床
メール: info@tasarjapan.org

< 新規入会及び住所変更用フォーム >

<http://tasarjapan.org/membership/registration.html>

お便り 大募集

【TasarNews】ではみなさんからのお便りを募集中です。フリートレースの結果やローカルイベントのレポート、セールトリップの報告、新しいメンバーの紹介やニュースなど、皆さんの身近なテザーライフをご紹介ください。また、TasarNews に関する感想やご意見も合わせてお寄せください。

楽しいお便りをお待ちしています。

JTA 広報チーム

mail: publicity@tasarjapan.org
まで

Tasar News Vol.81

2005 年 1 月発行

日本テザー協会
代表 本吉謙治
〒107-0062
東京都港区南青山 3-3-10-102

Edit/Design

Sumiko Ishimaru

Staff

Makoto Oka
Mahoro Sekiguchi

Contact

事務局
info@tasarjapan.org
イベント
event@tasarjapan.org
メジャー
measurer@tasarjapan.org
会計
kaikei@tasarjapan.org
広報
publicity@tasarjapan.org

編集後記 Editor's Note

明けましておめでとうございます。2005 年に入り広報担当の任期も残すところ 1 年あまりとなりました。今後ともよろしく願いいたします。年末はテザー仲間とタイのブーケットでレース三昧でした。私たちを楽しませてくれた素晴らしい海、美しいビーチを後にして二週間、スマトラ島沖地震による津波でブーケットも甚大な被害を受けたというニュースが飛び込んできました。被災した方々に心からお見舞いを申し上げますとともに、一日も早く美しい自然と人々の笑顔が戻ってくる事を願っています。明るい話題もひとつ。昨年 11 月、葉山

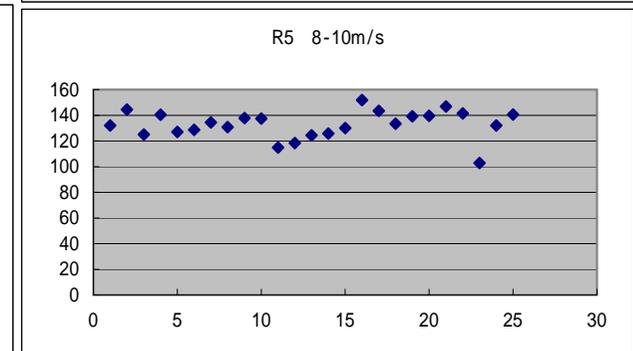
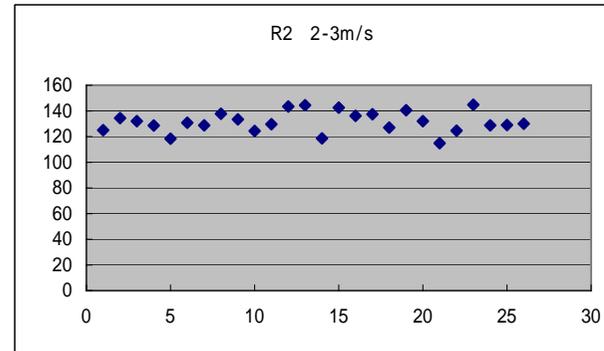
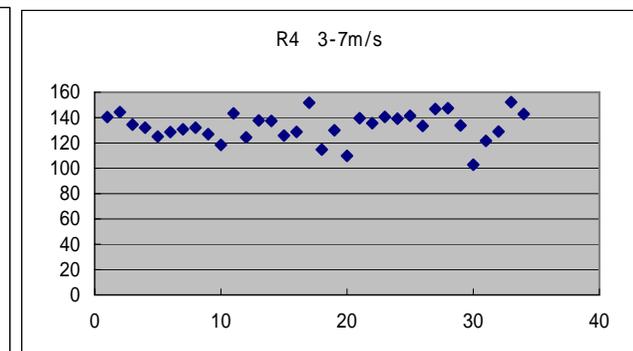
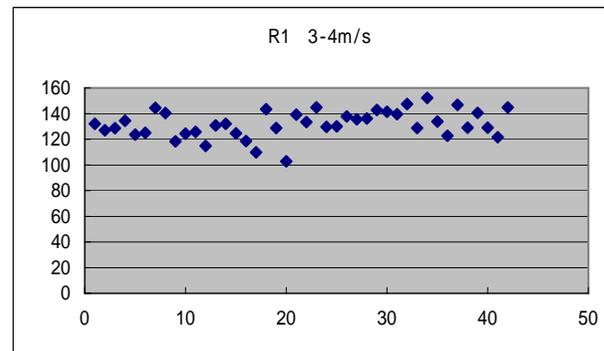
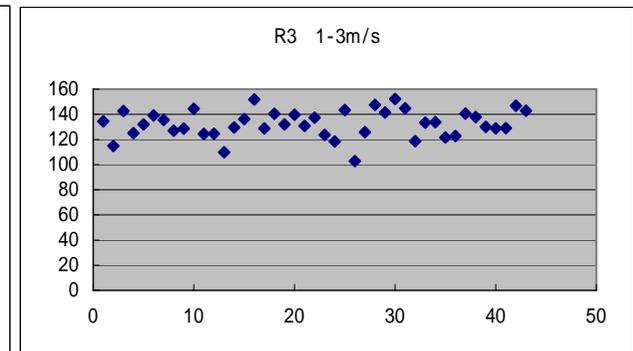
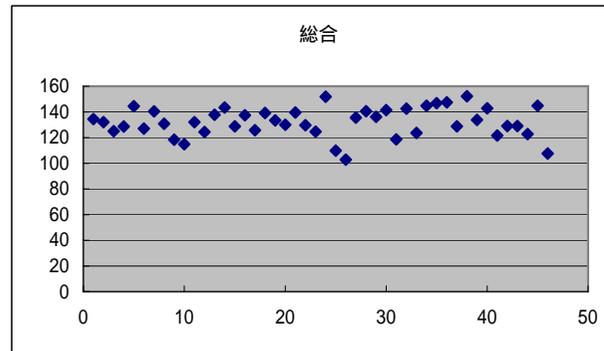


マリーナのクラブハウスに白人の若い女性が 1 人でやって来ました。わたしがテザーの T シャツを着ているのを見るとニコリして歩み寄り、自分もシアトルでテザーに

トに乗る機会がないので、思い切って乗せてくれる船を探しにヨットクラブを訪ねてみたこと。会話をするうちに、彼女はシアトルの強豪、2001 年テザーワールドのチャンピオンでもあるバクン夫妻と親交が深く、彼らの子供が所属するジュニアのクラブで OP のコーチをしていたということがわかりました。世の中 (特にヨット界) 狭くてビックリです! 共通の接点があり急に身近な存在になったわたしたちはすっかり意気投合し、その日のうちに翌週のキールポートレースと一緒に乗る約束をして別れました。それからは多くの週末をともに海の上で過ごす仲間となっています。仲間の拡がりにはテザーを続けていて最も嬉しい事のひとつですね。
(石丸)

2002全日本選手権(稲毛) 順位/合計体重散布図 (図1)

総合	Race 1 3-4m/s	Race 2 2-3m/s	Race 3 1-3m/s	Race 4 3-7m/s	Race 5 8-10m/s
1	134.4	132	125	134.4	140.4
2	132	127	134.4	2	144.4
3	125	3	128.6	3	132
4	128.6	4	134.4	4	128.6
5	144.4	5	123.6	5	118.4
6	127	6	125	6	130.8
7	140.4	7	144.4	7	128.8
8	130.8	8	140.4	8	137.8
9	118.4	9	118.4	9	133.4
10	114.8	10	124.4	10	124.4
11	132	11	125.8	11	129.6
12	124.4	12	114.8	12	143.4
13	137.8	13	130.8	13	144.4
14	143.4	14	132	14	118.6
15	128.8	15	124.6	15	142.6
16	137.4	16	118.6	16	136.2
17	125.8	17	109.8	17	128.8
18	139.2	18	143.4	18	127
19	133.4	19	128.8	19	140.6
20	130	20	102.8	20	132
21	139.6	21	139.2	21	114.8
22	129.6	22	133.4	22	124.6
23	124.6	23	144.8	23	144.8
24	151.8	24	129.6	24	128.8
25	109.8	25	130	25	129
26	102.8	26	137.8	26	130
27	135.6	27	135.6	DNF	125.8
28	140.6	28	136.2	DNF	139.2
29	136.2	29	142.8	DNF	139.6
30	141.4	30	141.4	DNF	102.8
31	118.6	31	139.6	DNF	135.6
32	142.6	32	147.4	DNF	141.4
33	123.6	33	128.8	DNF	123.6
34	144.8	34	152.2	DNF	146.8
35	146.8	35	133.8	DNF	147.4
36	147.4	36	122.8	DNF	152.2
37	128.8	37	146.8	DNF	133.8
38	152.2	38	129	DNF	142.8
39	133.8	39	140.6	DNF	121.6
40	142.8	40	129	DNF	129
41	121.6	41	121.6	DNF	122.8
42	129	42	144.8	DNF	144.8
43	129	DNS	151.8	DNS	107.6
44	122.8	DNS	107.6	OCS	140.4
45	144.8	OCS	137.4	OCS	151.8
46	107.6	OCS	142.6	OCS	109.8

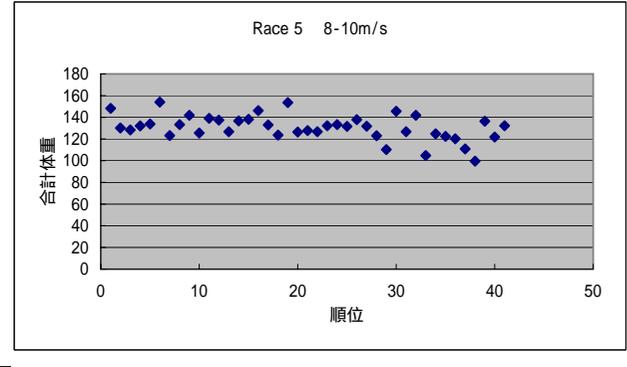
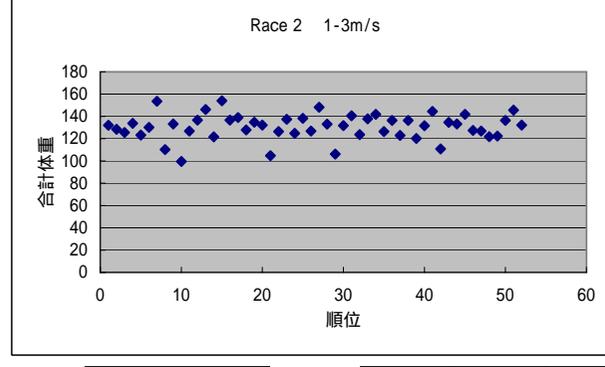
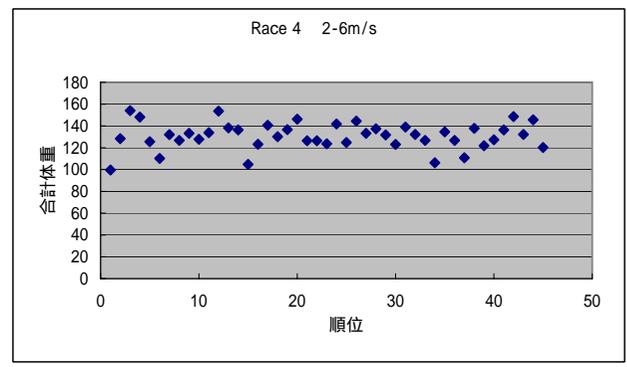
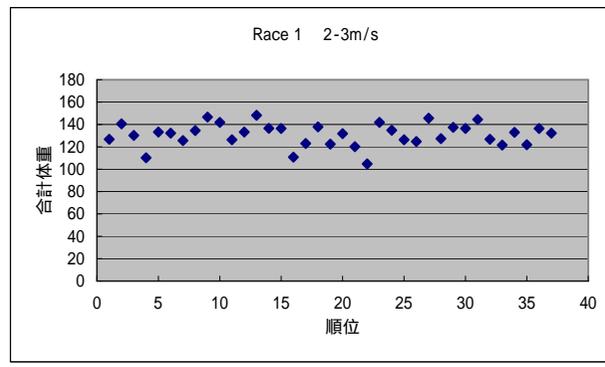
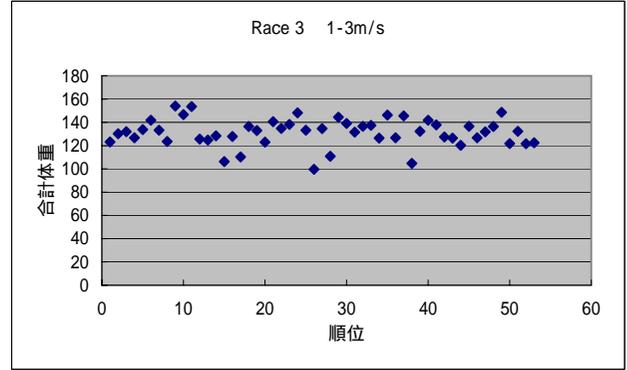
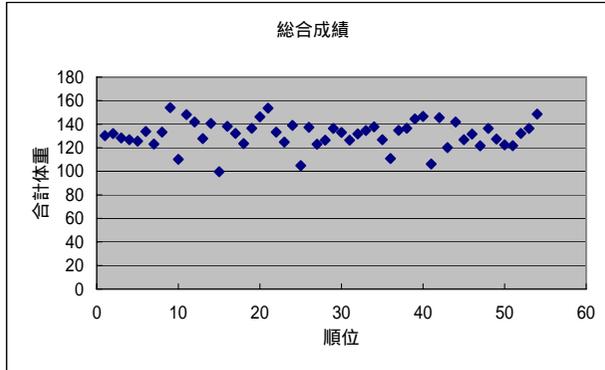


クルーウェイト	
平均	132.1
最小	102.8
最大	152.2

2002	風速	相関係数
TOTAL		0.05317
R1	3-4m/s	0.32305
R2	2-3m/s	0.07077
R3	1-3m/s	0.12827
R4	3-7m/s	0.07258
R5	8-10m/s	0.07033

2003全日本選手権(葉山) 順位/合計体重散布図 (図2)

総合	Race 1 2-3m/s	Race 2 1-3m/s	Race 3 1-3m/s	Race 4 2-6m/s	Race 5 8-10m/s			
1	130.2	126.8	132	123.2	99.6	148.2		
2	132	140.6	2	128.4	2	130.2		
3	128.4	3	130.2	3	125.6	3	128.4	
4	126.8	4	110.2	4	133.8	4	126.8	
5	125.6	5	133.2	5	123.2	5	133.8	
6	133.8	6	132.2	6	130.2	6	154	
7	123.2	7	125.6	7	153.6	7	133.2	
8	133.2	8	134.6	8	110.2	8	123.6	
9	154	9	146.6	9	133.2	9	154	
10	110.2	10	141.8	10	99.6	10	146.6	
11	148.2	11	126.4	11	126.8	11	153.6	
12	141.8	12	133.2	12	136.6	12	125.6	
13	127.8	13	148.2	13	146.2	13	124.8	
14	140.6	14	136.6	14	121.6	14	128.4	
15	99.6	15	136.4	15	154	15	106.2	
16	138.2	16	110.8	16	136.6	16	127.8	
17	132.2	17	123	17	139	17	110.2	
18	123.6	18	137.8	18	127.8	18	136.4	
19	136.6	19	122.4	19	134.8	19	133	
20	146.2	20	131.8	20	132.2	20	123	
21	153.6	21	120.2	21	104.8	21	140.6	
22	133.2	22	104.8	22	126.4	22	134.8	
23	124.8	23	141.8	23	137.4	23	138.2	
24	139	24	134.8	24	124.8	24	148.2	
25	104.8	25	126.4	25	138.2	25	133.2	
26	137.4	26	124.8	26	126.8	26	99.6	
27	123	27	145.6	27	148.2	27	134.6	
28	126.4	28	127.4	28	133	28	110.8	
29	136.4	29	137.4	29	106.2	29	144.4	
30	133	30	136.4	30	131.8	30	139	
31	126.4	31	144.4	31	140.6	31	131.6	
32	131.8	32	126.8	32	123.6	32	136.6	
33	134.6	33	121.6	33	137.8	33	137.4	
34	137.8	34	133	34	141.8	34	126.4	
35	126.8	35	121.8	35	126.4	35	146.2	
36	110.8	36	136.4	36	136.4	36	126.8	
37	134.8	37	132.2	37	123	37	145.6	
38	136.6		132	38	136.4	38	104.8	
39	144.4	128.4	39	120.2	39	132.2	39	121.8
40	146.6	133.8	40	131.6	40	141.8	40	127.4
41	106.2	123.2	41	144.4	41	137.8	41	136.4
42	145.6	154	42	110.8	42	127.4	42	148.6
43	120.2	127.8	43	134.6	43	126.4	43	132.2
44	141.8	99.6	44	133.2	44	120.2	44	145.6
45	126.8	138.2	45	141.8	45	136.6	45	120.2
46	131.6	123.6	46	127.4	46	126.8		133
47	121.6	136.6	47	126.8	47	131.8		134.8
48	136.4	146.2	48	121.8	48	136.4		136.6
49	127.4	153.6	49	122.4	49	148.6		146.6
50	122.4	139	50	136.4	50	121.8		141.8
51	121.8	126.8	51	145.6	51	132.2		131.6
52	132.2	106.2	52	132.2	52	121.6		121.6
53	136.4	131.6		146.6	53	122.4		136.4
54	148.6	148.6		148.6		136.4		122.4



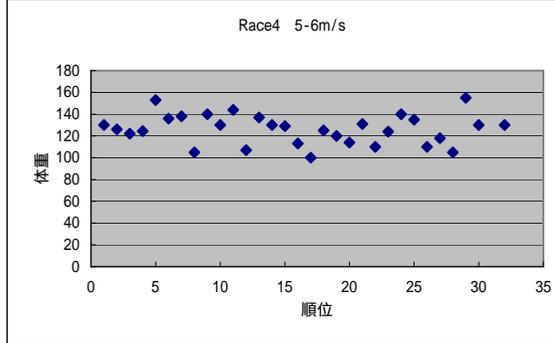
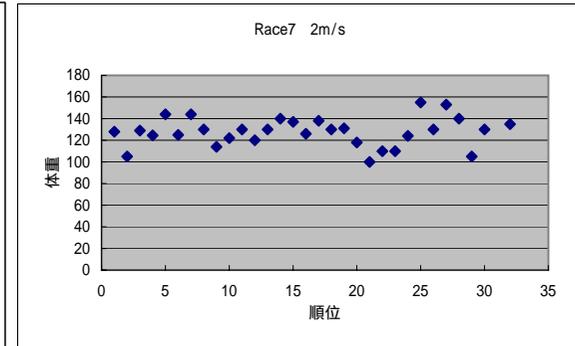
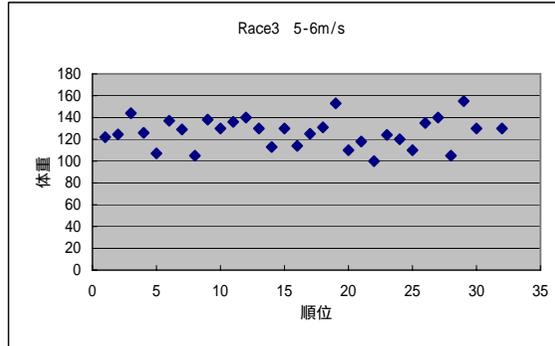
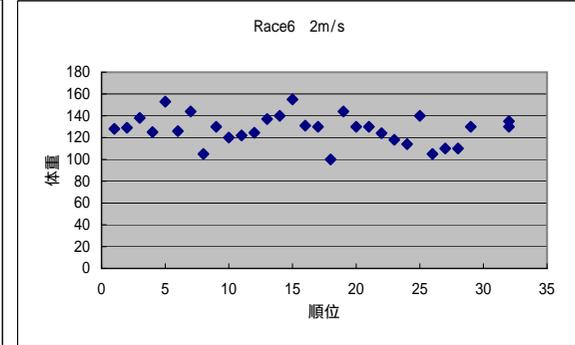
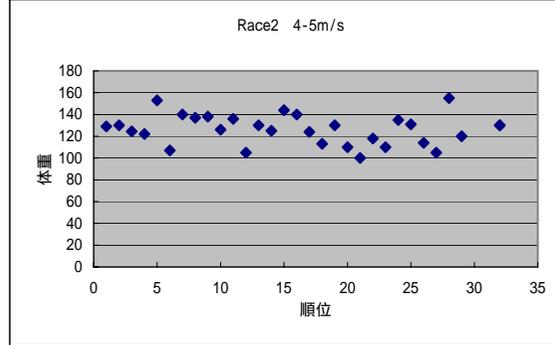
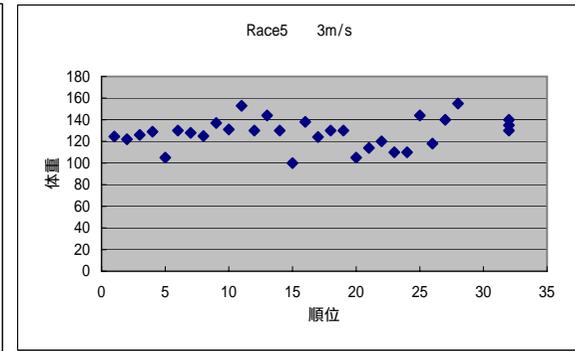
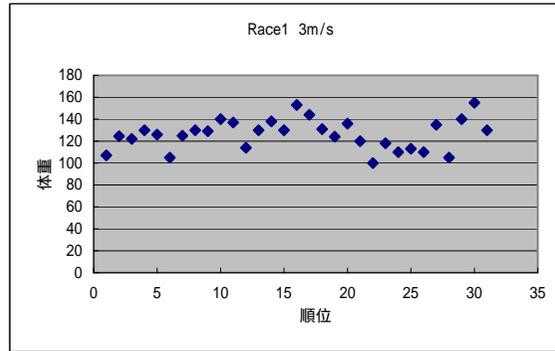
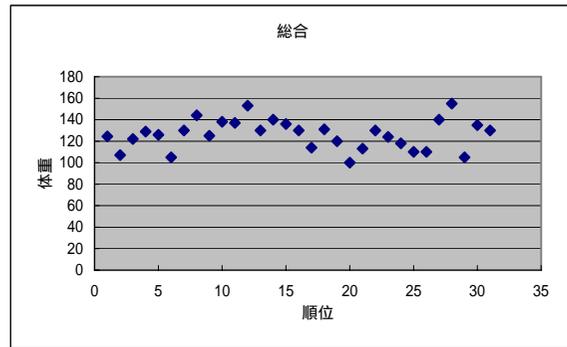
クルーウェイト	
平均	131.4
最小	99.6
最大	154.0

2003	風速	相関係数
TOTAL		0.0051
R1	2-3m/s	-0.00726
R2	1-3m/s	0.04986
R3	1-3m/s	-0.05226
R4	2-6m/s	0.01892
R5	8-10m/s	-0.45231

2004全日本選手権 順位/合計体重散布図 (図3)

総合	Race1 3m/s	Race2 4-5m/s	Race3 5-6m/s	Race4 5-6m/s	Race5 3m/s	Race6 2m/s	Race7 2m/s
1	125	1 107	1 129	1 122	1 130	1 125	1 128
2	107	2 125	2 130	2 125	2 126	2 122	2 129
3	122	3 122	3 125	3 144	3 122	3 126	3 138
4	129	4 130	4 122	4 126	4 125	4 129	4 125
5	126	5 126	5 153	5 107	5 153	5 105	5 153
6	105	6 105	6 107	6 137	6 136	6 130	6 126
7	130	7 125	7 140	7 129	7 138	7 128	7 144
8	144	8 130	8 137	8 105	8 105	8 125	8 105
9	125	9 129	9 138	9 138	9 140	9 137	9 130
10	138	10 140	10 126	10 130	10 130	10 131	10 120
11	137	11 137	11 136	11 136	11 144	11 153	11 122
12	153	12 114	12 105	12 140	12 107	12 130	12 125
13	130	13 130	13 130	13 130	13 137	13 144	13 137
14	140	14 138	14 125	14 113	14 130	14 140	14 140
15	136	15 130	15 144	15 130	15 129	15 100	15 155
16	130	16 153	16 140	16 114	16 113	16 138	16 131
17	114	17 144	17 124	17 125	17 100	17 124	17 130
18	131	18 131	18 113	18 131	18 125	18 130	18 100
19	120	19 124	19 130	19 153	19 120	19 130	19 144
20	100	20 136	20 110	20 110	20 114	20 105	20 130
21	113	21 120	21 100	21 118	21 131	21 114	21 130
22	130	22 100	22 118	22 100	22 110	22 120	22 124
23	124	23 118	23 110	23 124	23 124	23 110	23 118
24	118	24 110	24 135	24 120	24 140	24 110	24 114
25	110	25 113	25 131	25 110	25 135	25 144	25 140
26	110	26 110	26 114	26 135	26 110	26 118	26 105
27	140	27 135	27 105	27 140	27 118	27 140	27 110
28	155	28 105	28 155	28 105	28 105	28 155	28 110
29	105	29 140	29 120	29 155	29 155	32 140	29 130
30	135	30 155	32 130	30 130	30 130	32 135	32 135
31	130	31 130	32 130	32 130	32 130	32 130	32 135

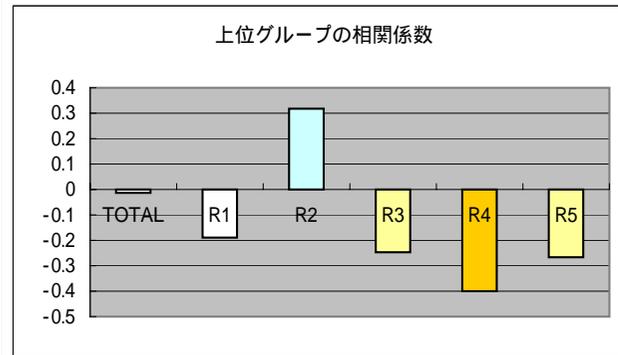
126
100
155



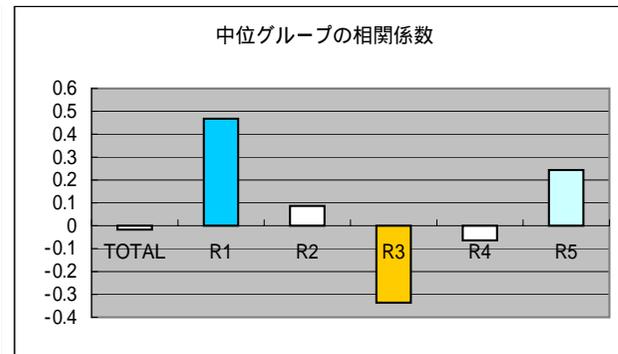
クルーウェイト		2004	風速	相関係数
平均	126.2	TOTAL		-0.02005
最小	100.0	R1	3m/s	0.06775
最大	155.0	R2	4-5m/s	-0.16675
		R3	5-6m/s	-0.0011
		R4	5-6m/s	-0.13101
		R5	3m/s	0.14162
		R6	2m/s	-0.238
		R7	2m/s	0.07163

2002Nationals		3-4m/s	2-3m/s	1-2m/s	6-7m/s	8-10m/s
順位	TOTAL	R1	R2	R3	R4	R5
1	134.4	132	125	134.4	140.4	132
2	132	127	134.4	114.8	144.4	144.4
3	125	128.6	132	142.6	134.4	125
4	128.6	134.4	128.6	125	132	140.4
5	144.4	123.6	118.4	132	125	127
6	127	125	130.8	139.2	128.6	128.6
7	140.4	144.4	128.8	135.6	130.8	134.4
8	130.8	140.4	137.8	127	132	130.8
9	118.4	118.4	133.4	128.6	127	
10	114.8	124.4		144.4	118.4	
11	132	125.8		124.4	143.4	
12	124.4	114.8		124.6		
13	137.8	130.8		109.8		
14	143.4	132		129.6		
15	128.8					
相関係数	-0.01354	-0.18905	0.31748	-0.24697	-0.4003	-0.26659

(図4)

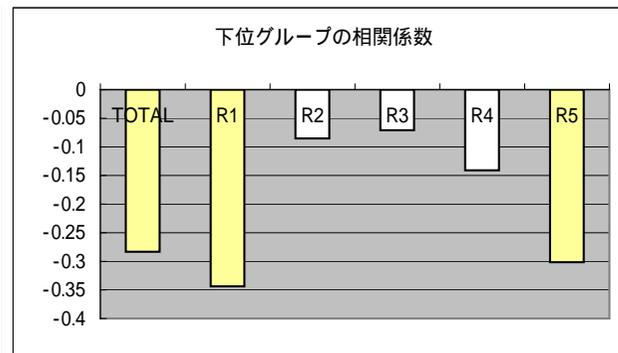


16	137.4	124.6	124.4	136.2	124.4	137.8
17	125.8	118.6	129.6	151.8	137.8	137.4
18	139.2	109.8	143.4	128.8	137.4	114.8
19	133.4	143.4	144.4	140.4	125.8	118.4
20	130	128.8	118.6	132	128.8	124.4
21	139.6	102.8	142.6	139.6	151.8	125.8
22	129.6	139.2	136.2	130.8	114.8	130
23	124.6	133.4	137.4	137.4	130	151.8
24	151.8	144.8	127	123.6	109.8	
25	109.8	129.6		118.4	139.6	
26	102.8	130		143.4	135.6	
27	135.6	137.8		102.8		
28	140.6	135.6		125.8		
29	136.2	136.2		147.4		
30	141.4					
相関係数	-0.0164	0.46774	0.08688	-0.33599	-0.06419	0.24331



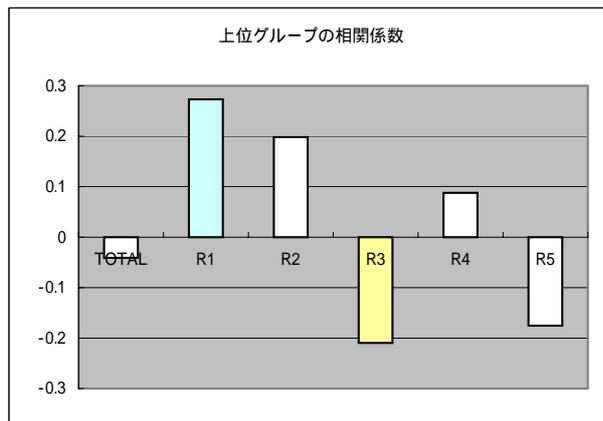
0.7 ~ 1.0	強い相関関係がある
0.4 ~ 0.7	かなり(強い)相関関係がある
0.2 ~ 0.4	やや(弱い)相関関係がある
0.0 ~ 0.2	ほとんど相関関係がない
0.0 ~ -0.2	ほとんど相関関係がない
-0.2 ~ -0.4	やや(弱い)負の相関関係がある
-0.4 ~ -0.7	かなり(強い)負の相関関係がある
-0.7 ~ -1.0	強い負の相関関係がある

31	118.6	142.8	140.6	141.4	140.6	143.4
32	142.6	141.4	132	152.2	139.2	133.4
33	123.6	139.6	114.8	144.8	141.4	139.2
34	144.8	147.4	124.6	118.6	133.4	139.6
35	146.8	128.8	144.8	133.4	146.8	146.8
36	147.4	152.2	128.8	133.8	147.4	141.4
37	128.8	133.8	129	121.6	133.8	102.8
38	152.2	122.8	130	122.8	102.8	132
39	133.8	146.8		140.6	121.6	140.6
40	142.8	129		137.8	129	
41	121.6	140.6		130	152.2	
42	129	129		128.8	142.8	
43	129	121.6		129		
44	122.8	144.8		146.8		
45	144.8			142.8		
46	107.6					
相関係数	-0.28321	-0.34365	-0.08536	-0.07096	-0.14092	-0.30164

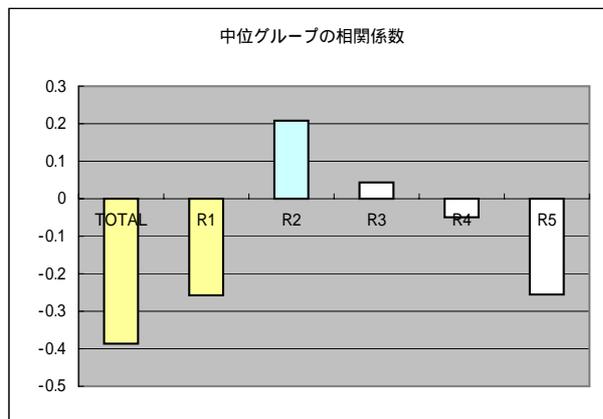


2003Nationals		2-3m/s	1-3m/s	1-3m/s	2-6m/s	8-10m/s
順位	TOTAL	R1	R2	R3	R4	R5
1	130.2	126.8	132	123.2	99.6	148.2
2	132	140.6	128.4	130.2	128.4	130.2
3	128.4	130.2	125.6	132	154	128.4
4	126.8	110.2	133.8	126.8	148.2	132
5	125.6	133.2	123.2	133.8	125.6	133.8
6	133.8	132.2	130.2	141.8	110.2	154
7	123.2	125.6	153.6	133.2	132	123.2
8	133.2	134.6	110.2	123.6	126.8	133.2
9	154	146.6	133.2	154	133.2	141.8
10	110.2	141.8	99.6	146.6	127.8	125.6
11	148.2	126.4	126.8	153.6	133.8	139
12	141.8	133.2	136.6	125.6	153.6	137.4
13	127.8		146.2	124.8	138.2	126.8
14	140.6		121.6	128.4	136.4	
15	99.6		154	106.2	104.8	
16	138.2		136.6	127.8		
17	132.2		139	110.2		
18	123.6		127.8	136.4		
相関係数	-0.04104	0.27304	0.1983	-0.2094	0.08778	-0.17537

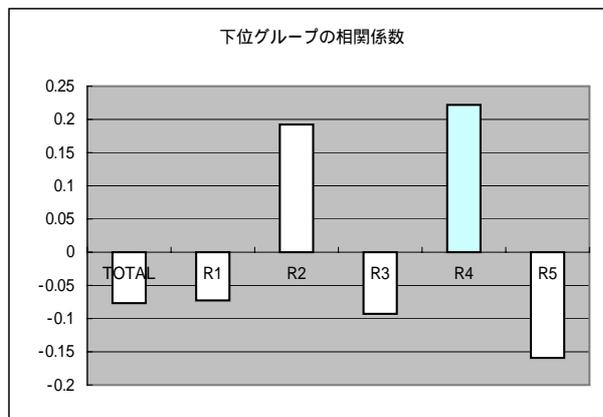
(図5)



19	136.6	148.2	134.8	133	123.2	136.6
20	146.2	136.6	132.2	123	140.6	138.2
21	153.6	136.4	104.8	140.6	130.2	146.2
22	133.2	110.8	126.4	134.8	136.6	133
23	124.8	123	137.4	138.2	146.2	123.6
24	139	137.8	124.8	148.2	126.4	153.6
25	104.8	122.4	138.2	133.2	126.4	126.4
26	137.4	131.8	126.8	99.6	123.6	127.8
27	123	120.2	148.2	134.6	141.8	126.8
28	126.4	104.8	133	110.8	124.8	132.2
29	136.4	141.8	106.2	144.4	144.4	133.2
30	133	134.8	131.8	139	133.2	131.6
31	126.4		140.6	131.6	137.4	137.8
32	131.8		123.6	136.6	131.8	
33	134.6		137.8	137.4	123	
34	137.8		141.8	126.4		
35	126.8		126.4	146.2		
36	110.8		136.4	126.8		
相関係数	-0.38631	-0.25729	0.20793	0.04359	-0.04931	-0.25522



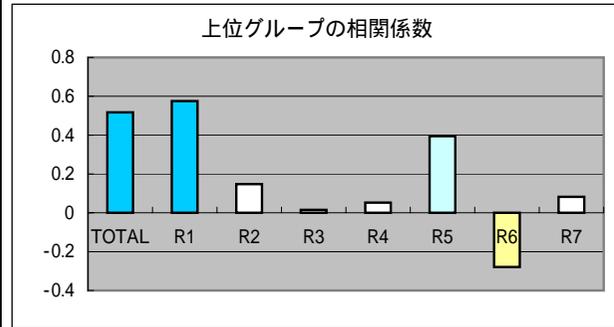
37	134.8	126.4	123	145.6	139	131.8
38	136.6	124.8	136.4	104.8	132.2	123
39	144.4	145.6	120.2	132.2	126.8	110.2
40	146.6	127.4	131.6	141.8	106.2	145.6
41	106.2	137.4	144.4	137.8	134.6	126.8
42	145.6	136.4	110.8	127.4	126.8	141.8
43	120.2	144.4	134.6	126.4	110.8	104.8
44	141.8	126.8	133.2	120.2	137.8	124.8
45	126.8	121.6	141.8	136.6	121.8	122.4
46	131.6	133	127.4	126.8	127.4	120.2
47	121.6	121.8	126.8	131.8	136.4	110.8
48	136.4	136.4	121.8	136.4	148.6	99.6
49	127.4	132.2	122.4	148.6	132.2	136.4
50	122.4		136.4	121.8	145.6	121.8
51	121.8		145.6	132.2	120.2	132.2
52	132.2		132.2	121.6		
53	136.4			122.4		
54	148.6					
相関係数	-0.07657	-0.07249	0.19237	-0.09273	0.22186	-0.1591



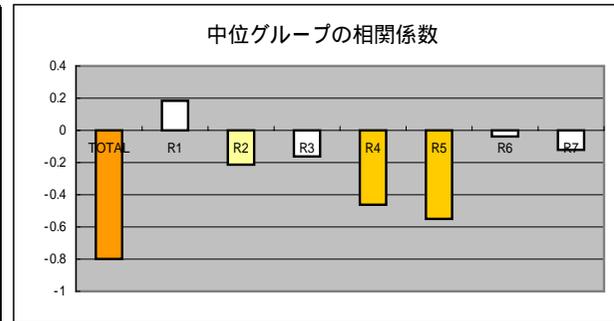
0.7 ~ 1.0	強い相関関係がある
0.4 ~ 0.7	かなり(強い)相関関係がある
0.2 ~ 0.4	やや(弱い)相関関係がある
0.0 ~ 0.2	ほとんど相関関係がない
0.0 ~ -0.2	ほとんど相関関係がない
-0.2 ~ -0.4	やや(弱い)負の相関関係がある
-0.4 ~ -0.7	かなり(強い)負の相関関係がある
-0.7 ~ -1.0	強い負の相関関係がある

2004Nationals		3m/s	4-5m/s	5-6m/s	5-6m/s	3m/s	2m/s	2m/s
順位	TOTAL	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
6	105	107	129	122	130	124.5	128	128
2	107	124.5	130	124.5	126	122	129	105
3	122	122	124.5	144	122	126	138	129
1	124.5	130	122	126	124.5	129	125	124.5
9	125	126	153	107	153	105	153	144
5	126	105	107	137	136	130	126	125
4	129	125	140	129	138	128	144	144
7	130	130	137	105	105	125	105	130
10	138	129	138	138	140	137	130	114
8	144	140	126	130	130	131	120	122
相関係数	0.51729	0.57535	0.14754	0.01526	0.05254	0.39442	-0.27878	0.08237

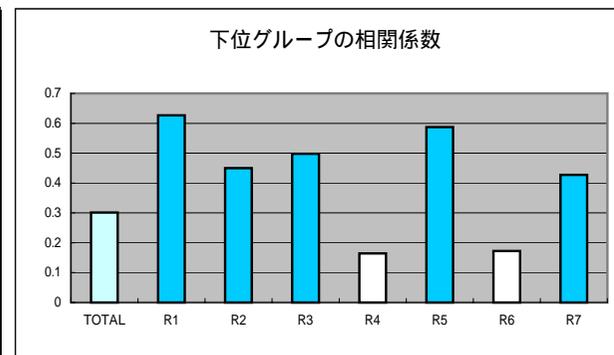
(図6)



20	100	137	136	136	144	153	122	130
17	114	114	105	140	107	130	124.5	120
19	120	130	130	130	137	144	137	130
13	130	138	125	113	130	130	140	140
16	130	130	144	130	129	100	155	137
18	131	153	140	114	113	138	131	126
15	136	144	124	125	100	124	130	138
11	137	131	113	131	125	130	100	130
14	140	124	130	153	120	130	144	131
12	153	136	110	110	114	105	130	118
相関係数	-0.79892	0.18352	-0.21305	-0.1622	-0.46212	-0.55034	-0.03804	-0.12136



29	105	120	100	118	131	114	130	100
25	110	100	118	100	110	120	124	110
26	110	118	110	124	124	110	118	110
21	113	110	135	120	140	110	114	124
24	118	113	131	110	135	144	140	155
23	124	110	114	135	110	118	105	130
22	130	135	105	140	118	140	110	153
31	130	105	155	105	105	155	110	140
30	135	140	120	155	155	140	130	105
27	140	155	130	130	130	135	135	130
28	155	130	130	130	130	130	130	135
相関係数	0.30109	0.62652	0.44975	0.49768	0.16461	0.58718	0.17254	0.42751

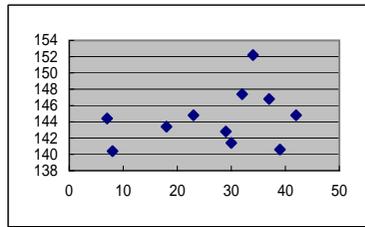
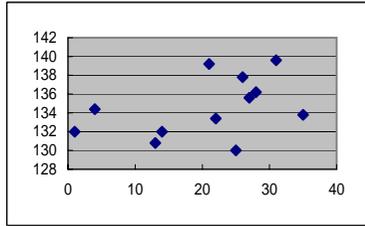
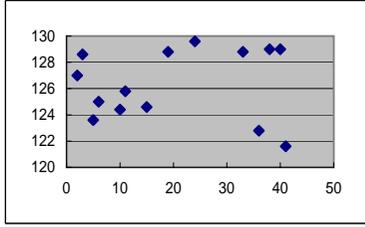
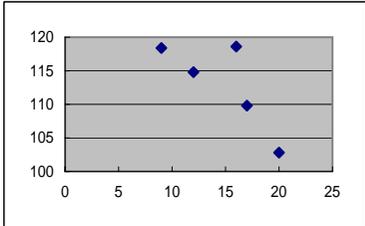


0.7 ~ 1.0	強い相関関係がある
0.4 ~ 0.7	かなり(強い)相関関係がある
0.2 ~ 0.4	やや(弱い)相関関係がある
0.0 ~ 0.2	ほとんど相関関係がない
0.0 ~ -0.2	ほとんど相関関係がない
-0.2 ~ -0.4	やや(弱い)負の相関関係がある
-0.4 ~ -0.7	かなり(強い)負の相関関係がある
-0.7 ~ -1.0	強い負の相関関係がある

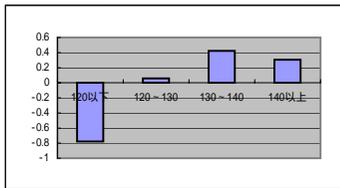
2002～2004全日本 体重グループ別相関係数 (図7)

2002

20	102.8
17	109.8
12	114.8
9	118.4
16	118.6
41	121.6
36	122.8
5	123.6
10	124.4
15	124.6
6	125
11	125.8
2	127
3	128.6
19	128.8
33	128.8
38	129
40	129
24	129.6
25	130
13	130.8
1	132
14	132
22	133.4
35	133.8
4	134.4
27	135.6
28	136.2
26	137.8
21	139.2
31	139.6
8	140.4
39	140.6
30	141.4
29	142.8
18	143.4
7	144.4
23	144.8
42	144.8
37	146.8
32	147.4
34	152.2

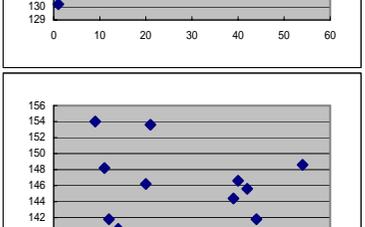
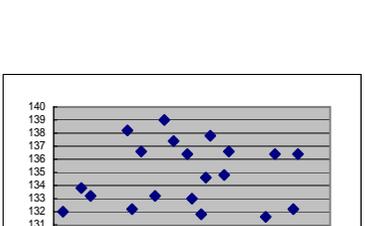
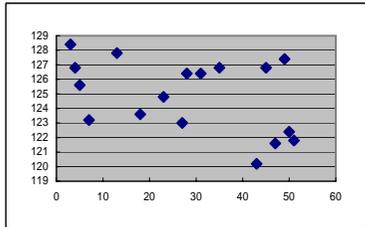
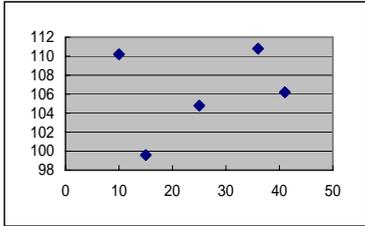


体重	相関係数
120以下	-0.77761
120～130	0.05808
130～140	0.42369
140以上	0.30513

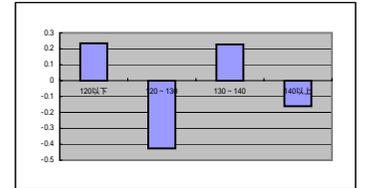


2003

15	99.6
25	104.8
41	106.2
10	110.2
36	110.8
43	120.2
47	121.6
51	121.8
50	122.4
27	123
7	123.2
18	123.6
23	124.8
5	125.6
28	126.4
31	126.4
4	126.8
35	126.8
45	126.8
49	127.4
13	127.8
3	128.4

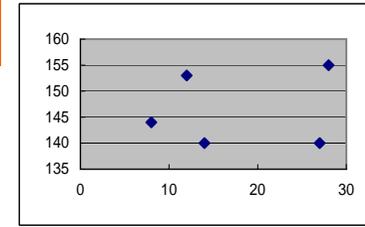
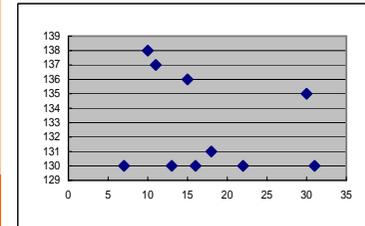
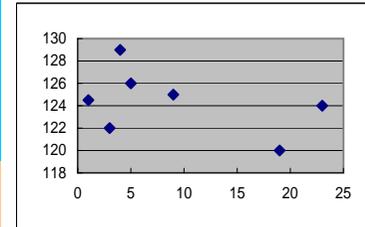
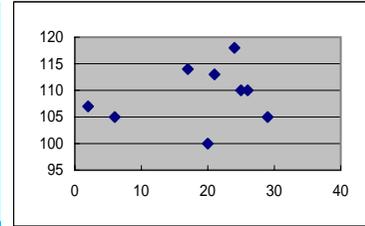


体重	相関係数
120以下	0.23417
120～130	-0.42648
130～140	0.22746
140以上	-0.16135

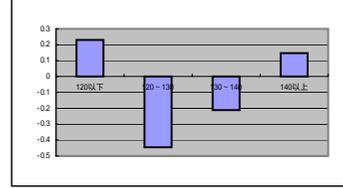


2004

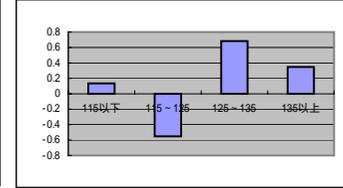
20	100
6	105
29	105
2	107
25	110
26	110
21	113
17	114
24	118
19	120
3	122
23	124
1	124.5
9	125
5	126
4	129
7	130
13	130
16	130
22	130
31	130
18	131
30	135
15	136
11	137
10	138
14	140
27	140
8	144
12	153
28	155



体重	相関係数
120以下	0.23058
120～130	-0.44509
130～140	-0.21118
140以上	0.14694

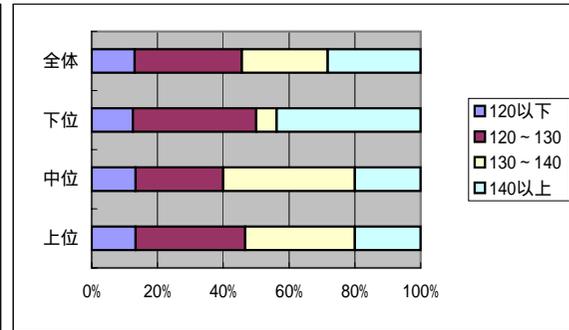
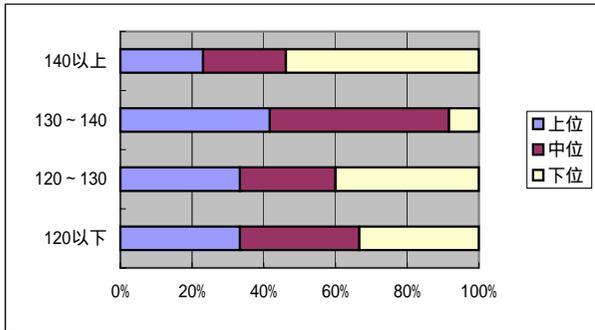


体重	相関係数
115以下	0.13387
115～125	-0.55204
125～135	0.68321
135以上	0.34692



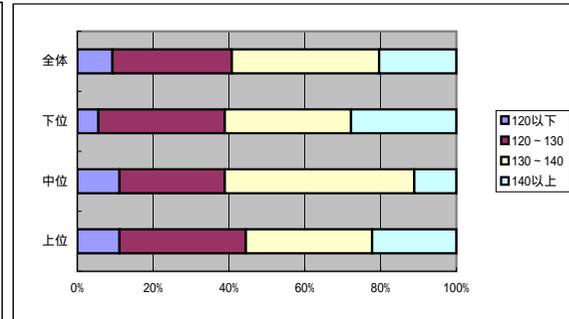
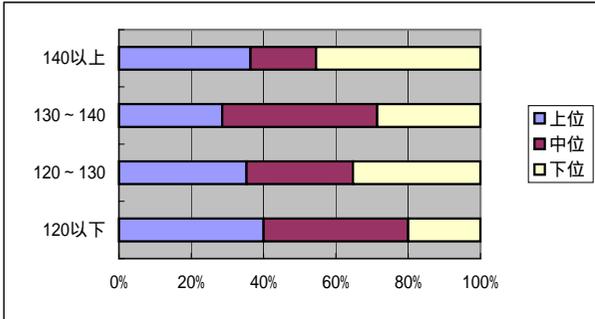
2002

	上位	中位	下位	全体
120以下	2	2	2	6
120～130	5	4	6	15
130～140	5	6	1	12
140以上	3	3	7	13



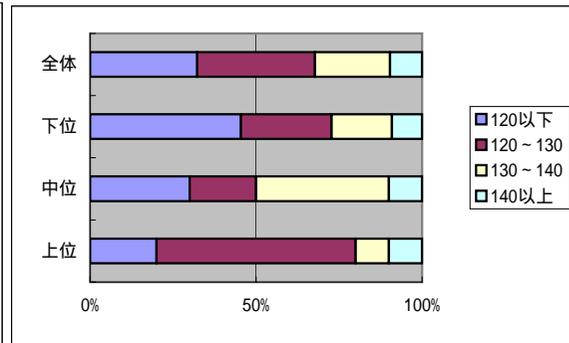
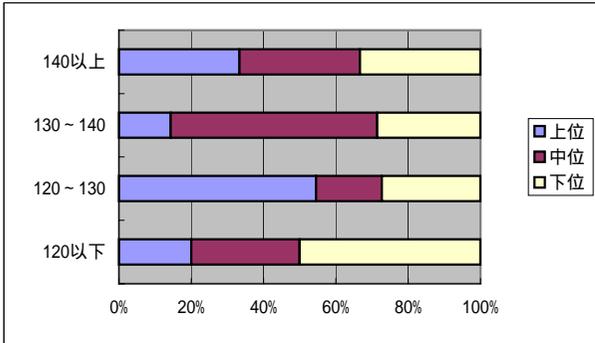
2003

	上位	中位	下位	全体
120以下	2	2	1	5
120～130	6	5	6	17
130～140	6	9	6	21
140以上	4	2	5	11



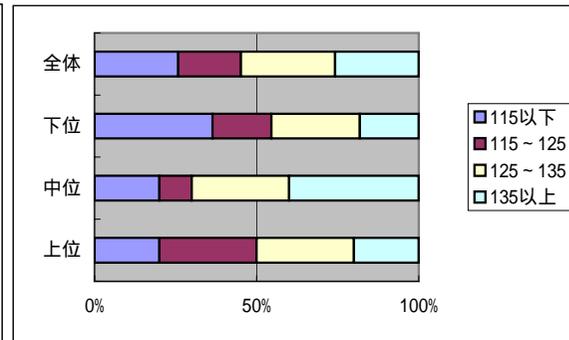
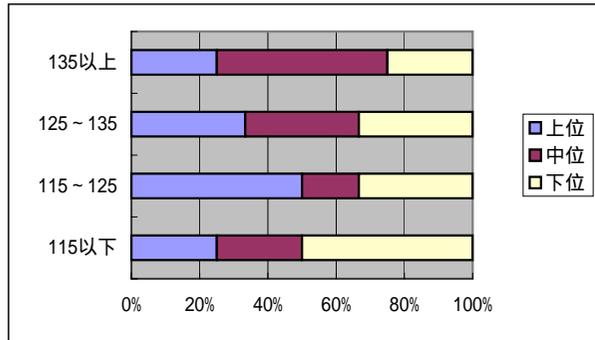
2004

	上位	中位	下位	全体
120以下	2	3	5	10
120～130	6	2	3	11
130～140	1	4	2	7
140以上	1	1	1	3



2004

	上位	中位	下位	全体
115以下	2	2	4	8
115～125	3	1	2	6
125～135	3	3	3	9
135以上	2	4	2	8



体重別グループと上位・中位・下位グループのマトリックス (図8)