

Racing Tips Charlie McKee

【チャーリー・マッキーのセミナーノート】

1985年6月22,23日、現テザー級世界チャンピオンであるチャーリー・マッキーとベッキー・ブラウンが、カナダのバンクーバーにあるジェリコー・セイリング・クラブで非常に優れたセミナーを行った。このセミナーは、テザーを如何にセットし、走らせるかについてのデモンストレーションと解説から構成され、講義に引き続いてボートハンドリングの実地練習とショート・レースが行われた。

22日の土曜日は、風は軽くまた非常に変わりやすかったが、チャーリーは我々を水の上に連れ出して、スタート、ロールタッキング、及びマーク回航を熱心に練習させ、その後、非常に短いコースでのレースも行った。翌日曜日はイングリッシュベイでは、30ノットを越える強風が吹いたが、チャーリーとベッキーは強風下でのテザーのセーリングについて、非常に有益な話をした後、練習とレースをさせた。このような条件にも関わらず、スタートは確実に改善され、また各自多くのもを学ぶことが出来た。

チャーリーは前置きとして、テザーを速く走らせるには色々なやりかたがあると述べた。彼とベッキーはダウンウインドでは非常に速いが、アップウインドではもっと速い人がいるだろうと言った。ボートを速く走らせるのには様々のセットの仕方があるということであり、このことはしっかりと書き留めておきたい。また、私（スペンサー）はチャーリーの言ったことを間違って理解したかもしれないし、間違ってノートしたかも知れないことを、御了承頂きたい。

A. 初日のセミナーノート

01. ジブリーダー

軽風ではかなり内側に入れ、トラックの内側の穴が2つ見えるようにする。メインとジブの間隙間はジブリーダーが内側になるに従い狭くなる。風速が18~20ノットの時は、穴が4つ、25~30ノットの時は穴が6つにする。

02. ジブのクルーボード

クルーボードの下の方に取り付ける程、ジブはフラットになり、また、ツイストする。風速7.5mまでは、私はトップから1つ下の穴にジブシートを取り付けている。こうすることにより、リーチはタイトになり、フットはフルになる。シートのテンションは非常に重要で、ちょっと締めるとリーチはすぐ失速してしまう。シートを出してスピードをつけ、スピードが上がるにつれ、少しずつ引き込む（ここでは1/2インチの出し入れのことを言っている）。リーチがタイトになればなるほど高く上げられるが、同時にリーチが失速しやすくなること

も忘れてはならない。リーチがメインに対してフックすることには気を付けなくてはならないが、ブームがセンターまで引き込まれている場合は、メインの下部にバックウィンドが少々入っても気にすることはない。

テルテールは二つだけにすべきである。一つはウィンドウとその上の縫目との中間に、他の一つはウィンドウの上のパネル上で、共にラフから8インチのところにつける。風速が18ノット以上になったら、クルーボードの1つか2つ下に付け替える。

03. ジブのラフテンション

ラフにリンクルがあったほうが速い。12~15ノットまではラフのリンクルを残しておく。18~20ノットになったら、ラフは充分固く引く。

04. メインのトリム

フルバテンになっているため、セールのカロスを見ても、どんなことが起こっているのかはなかなか分からない。従ってリーチリボンは不可欠で、一つはセールナンバーのところ、もう一つはトップから二番目のバテンのところにつける。低い方のテルテールはマストに近すぎるが、リーチングの時には使える。

05. 軽風時

上りではブームがセンターラインから1インチ~2インチ以内まで引き込む（クルーは時々内に入って後ろを見てチェックしなければならない）。一般的に言えば、トラベラーはクリートしておき、メインシートを使う。トップのリボンが失速するまでは、シートを強く引くほど、速く走らせることができる。失速するポイントにチョット入れたり出したりするのがよい。スピードをつけるにはシートを緩め、高く切り上げるにはシートを詰める。

1~2インチばかりの調節で大きな違いが得られる。チョッピーな波の中ではシートは緩めた方がよい。

最上部の2つのバテンはかなりタイトにし、残りはバテンポケットに沿ったリンクルがなくなる程度に止める。

06. アウトホール

軽風下では、1~3ドットの間くらいにして、かなりフルなメインにする（フットで深さが約6インチくらい）。本当に風が強くなれば、もう少しタイトにする。しかし、18~20ノットになって、オーバーパワーになるまでは、タイトにすべきではない。（注：タイトにして、セールの深さがなくなるようにはしない）

07. セーリングテクニック

ボートを常にフラットに保つ。

前方からほっそりとしたテーザーのハルを見れば、艇がヒールすれば抵抗が増すこと、特に波がある時には大きく増すことが分かるだろう。トランサムを見て艇がフラットに保たれているかどうかチェックしろ。

08. クローズホールド

軽風下では、スキッパーはトラベラークリートの前に位置し、スキッパーとク

ルーはボートの横一直線にできるだけくっついて座らねばならない。また、軽風下では急激な動きは艇を揺らせるので避けなくてはならない。

強風下では、スキッパーはトラベラーのクリートより後方に位置し、クルーはスキッパーの方に体を寄りかからせる。非常に強い風の際は、クルーはスォートの後ろに位置することもある。

平水ではハルのチェーンは水面上になければならない。しかし、波のある時は、バウをもっと上げ、後部のチェーンが水に浸かるようにする。風上へプレーニングするためには、体重がある方が有利だろう。風が強くなればなるほど、クルーもスキッパーもできる限りハイクアウトしなければならない。

09. トラベラーとメインシートの使い方

軽風では、メインシートを使って、リーチテンションをコントロールし（リーチリボンが入ったり出たりするようにする）、そして、トラベラーでブームがセンターラインの近くにくるようにし、パフが来た時は緩めて出す。

強風では、バングを使って、セールをフラットにし、同時にリーチテンションもコントロールする。メインシートとトラベラーの両方を使って、ブームの位置を調節し、目一杯ハイクアウトした時、艇がフラットに起こしておけるようにする。もし風がさらに強まった時には、シートでもっとブームを出すことができる。

強いパフが来る直前にバンクをきつく締め、シートを出す。実際にパフが来たなら艇を上らせ、続いてベアする。この時、テルテールを見て走らせるようにしなさい。パフの終わりには、シートをゆっくり引き込み、再び風上に艇を向けるように試みなさい。それからバンクを緩め、元のトリムに戻す。風上にプレーニングするには、ジブリーダーを外に出し、セールをフルにしなればならない。狙いは上り角度を低めにし、速く走ることにある。ボートはフラットに保ち、ぎりぎりハイクアウトせよ。ジブは1/2か1インチ緩め、メインシートも緩めて、さあプレーニングに入ろう。

10. ロール・タッキング

軽風または中風の場合は、絶対この方が速い。軽風では、全くロスなしにタックすることができる。強風では、タックによって最大5艇身まで失うことがある。詳細は次の通り。

スキッパーはメインシートをクリートした後、風下に体を倒して、艇を少しロールさせ、艇を回し始める。回転は、始めゆっくり、それから速くする。ティラーは45度以上切ってはいけない。これ以上切るとブレーキになる。デッキの上に45度のラインを書いておくとよい。スキッパーは、元の風上側にいて、ちょうど風位に立ったなら、今度は外側に体を倒し、艇を風上側にロールさせ、あたかも艇が体の上に覆いかぶさるような感じにする。それからティラーをまっすぐに戻し、そのままにしておく。エクステンションは反対側に倒し、新しい風上側に置いておくとよい。

クルーはちょうど風位に立った時、ジブを放し、マストを回し、艇を従前の風

上側にロールさせるスキッパーを助ける。スキッパーは、艇が正に風位に立ったときにトラベラーを放す。続いて、艇の反対側に素早く移動し、新しい風上側のトラベラーラインをトラベラーカーのすぐ脇で、タック前にシートを持っていたその手で掴み、引く。スキッパーが艇の反対側に行く間、ティラーは放したままである（エクステンションは新しい風上側のデッキ上にある）。スキッパーは前方に顔を向け、トラベラーの手を持ち替える。それから、デッキに腰を降ろし、ティラー・エクステンションを握り、新しい風上側にハイクアウトする。この間、（短い時間だが）ティラーを放しているが、タックが正しく行われていれば、ティラーは動かない。

メイントラベラーは、新しい風上側へのロールアップが始まる時には、新しい側になければならない。ブームはスキッパーがデッキに座る時にはセンターラインに来ていなければならない。非常に強い風の時には、トラベラーはそんなに速くはセンターに来ないだろう。この間にクルーはジブシートを新しい側に引き込むのだが、艇が新しいタックでフルスピードになるまではきっちりと引き込まない。6-8ノットでは、クルーはスキッパーと同時にデッキに座る。軽風では、クルーはセンターもしくは風下側に落ちつくことになるだろう。スキッパー、クルーの位置はタック前とほぼ同じである。

11. バング

軽風では、緩めてしまう。強くハイクアウトして艇を起こしておけるなら、バングを使う必要は全くない。パフが来て、オーバーパワーになりそうになったら、バングを締め込むだけで他は何も変えない。バングがブームを引き降ろし、メインシートを緩めて、ブームを少し外に出してくれる。また、バングはマストを曲げ、ラフとリーチとの距離を広げて、セールをフラットにする。非常な強風ではバングを非常に強く引かなくてはならない。

12. カニンガム

タイトにすると、セールのドラフトが前方に動く。ルーズにすると、ドラフトが後方に動く。軽風ではリンクルを残す。バテンから流れるリンクルが少し残るようにする。

12~15ノットでは、カニンガムを引き、リンクルがなくなるようにする。20ノットでは、できるだけ強く引く。

注：（バングとの関係）バングを締め込むとドラフトは後ろに動く。これを補正しドラフトが前方に動くよう、カニンガムを強く引かなくてはならない。この他、バングはリーチをタイトにする。もっとカニンガムを引けば、リーチが緩むので、強風中でボートを帆走させるのが楽になる。

13. センターボード

チャーリーは、センターボードは常に少し（8~10インチ）上げておくべきだと信じている。軽風では10インチ。7ノット以上では8インチ（ノーマルなセーリング時の高さの10インチから減らして）。強風ではボードの天端をフォアデッキの高さと同じにする。ボードはまっすぐに上げ下げせねばならない。

また、上りではスリットの中でできるだけ前方におかねばならない。

14. ダイヤモンドステイ

これはマストのサイドベンドをコントロールする。上りの時マストが回転すると、このサイドベンドは前方および後方への成分を持ち、セールをフラットにする働きを持つ。ダイヤモンドを緩めれば、セールシェイプの変形は大きくなる。もし、ダイヤモンドをそのルーズなリングの所でマストに対し締め付けることが出来れば、軽量クルーにとっては、良い結果をもたらすこととなる。

(訳者注：このところの意味がハッキリしない。)

15. シュラウドテンション

軽風および中風で推奨されているセッティングは次の通りである

一本をきっちり前方に、もう一本をきっちり後方におく。次に、前方のものを後ろに引いていく。半分位引いたところからタイトになり始めるだろう。

上りでは両方ともキッチリと後ろに引いておく。

強風ではシュラウドアジャスターの穴一つ、ピンを両サイドとも詰める。

この基本セッティングの場合、フォアステイは若干サギングが生じ、これに伴ってジブはパフの下ではよりフルになるだろう。これは軽風から中風では良いが、強風中では望ましくないものである。

16. 上マーク回航

何よりも先にリーチングの走りに入ってしまう。調節は後回し。強風の時に、特に大切なのは、とにかくプレーニングに入ってしまうことだ。それからジブリーダーとか、ローテーションマストとか、すれば良い。

17. リーチング

第一にやらなくてはならないのは、ウェイトの配分だ。ボートをアップライトに保ち、前後のトリムを正しくする。

第二に大切なのは、セールトリムだ。メインシートは常に出し入れして、調節しなければならない。クルーはパフを求めて、良く見張らなければならない。また、パフが来た時には、後方に移動し、かつハイクアウトしなければならないし、風が軽くなったら、内側に入り、前方に移動しなければならない。スキッパーは軽風または中風では、あまり動く必要はない。クルーはジブをしょっちゅう調節しなければならない。大切なのは、やって来る変化に先んずることだ。

非常な軽風ではシートは手で持つべきだ。ジブリーダーよりも前で持たなければならない時もある。このようなコンディションの時には、風上側のチェーンは、ちょうど水面から出た所にある位に（前よりのトリムと）しなければならない。しかし、艇が走り出せば、フラットなトリムとする。アウトホールとカニンガムは、ほとんど緩め、ジブリーダーは、ジブが非常にフラットなフットではない限りは充分に外に出すべきである。マストは、オーバーローテートさせ（※この頃は、ローテーションストップの真ん中の刻みはなく、ハーフローテートできなかつた）、レバーをブーム上のプラスチックの止めよりもっと突き

出す。リーチング及びランニングのレグの間はずっとそうしておかなければならない。

ブームを前方に出して、シュラウドにバテンが当たる時は、風下側のシュラウドを前に出す。風上側のシュラウドも軽風で水面がフラットな時は前に出して良い。しかし、一般的に言って、こうしたことによりリグが揺れる場合は前に出してはならない。強風でプレーニングしている時は、風上側のシュラウドは充分後ろにしておく。

タイトなリーチングの時には、下側のテルテールとリーチリボンを使い、リーチをやや固めにしておく。チャーリーは、トラベラーをセンターに固定し、ブームから直接メインシートを掴み、よりダイレクトなフィーリングを得るようにしている。

軽風では、バングはブームが跳ね上がらない程度に引いておく。中風では、もう少し引き、プレーニング中はリーチがきっちりと見える（タイトになり始める）まで引く。強風下では、バングをやや引くとパワーが増し、緩めるとパワーダウンすることもあることに注意が必要である。これは、上りの時と反対である。もちろん、リーチングの時でもあまり引き過ぎると、セールがフラットになって、パワーが落ちるので、これは上りの時と同様である。ブロードリーチングの時は、一番下のテルテールを使ってメインをトリムしなさい（マストから1/3後ろにあるテルテール）。リーチングで、艇をプレーニングさせるには、初めに体重を前方に（ノーマルなポジションである）に移し、それから後方にスキッパー、クルー同時に移動する。ポートをプレーニングさせるため、2度ほど素早くパンピングし、スキッパー、クルー共に重心を再び前方に動かしてみなさい。但し、バウが水の中に入り、沈しそうなる前で止めなければならない。おおよそ艇の前部が3インチほど水面上に出る位である。プレーニングに入れば、最終的にはスキッパーはトラベラーのクリートのすぐ後ろに座り、クルーは片足をスオートの後ろにおき、スキッパーにくっついて座る。風が強まるにつれて、もっと後ろに行かねばならないだろう。センターボードは、バウが水面上に出るにつれ、充分後方に角度を倒さなければならない。

18. サイドマーク回航

強風中でジャイブする秘訣は速く走り続けることにある。こうすれば、艇はより安定し、真下りに艇が向いた時の見掛けの風速が落ちる。クルーは内に入り、トラベラーの前方に、艇の中心近くに位置する。スキッパーは、かなりタイトなターンのカーブを描くようにし、真下りとなった時にトラベラーを握って反対側に放り出す。それから、スキッパーとクルーは起き直り、ハイクアウトし、新しいリーチングのコースに艇を走らせる。

19. ランニング

チャーリーは、非常な軽風の時を除いては、単にスピードだけを求めて、リーチ気味に上らせて走ったりはしない。通常、真の風下から約20度でセーリングする。強風で波があり、波に乗れるときには、ほぼ真下りとしてもよい。波

に乗れない時とか、風が弱い時には、少し上らせる。

強風中、波を乗り越える時には、風下に少しヒールさせ、ブームがシュラウドから離れるまでシートを引き込み、メインセール上を風が流れるようにする。それから、艇を風上にヒールさせ、パンピングしてスピードをつけてから、風下に舵を切って波に乗せ、その後、ブームを正しい位置まで出し、メインには風のフローがなくなる。風下のシュラウドは前方にしなければならない。両方のシュラウド共、前方に出す方が良いのだが、リグが揺れるようなら、風上側のシュラウドは引き戻さなくてはならない。ボードをすっかり引き上げる必要はない。デッキ上10インチで充分である。これによって、艇は安定し、また、回転するのが容易になる。

20. ウィスカーポールのジャイビング

おそらくポールを先に返した方が速いだろう。しかし、戦術的な理由から、周りに多くのボートがいる場合は、ブームを先に返した方が速いだろう。この方が速くタックし終わるからである。速く走っていればいる程、ジャイブは楽にできる。

21. 風下マーク回航

全て調節はタイミング良くやらなくてはならない。時期を逸しないように気をつける。第一に、クルーは風下のシュラウドをきちんと戻し、また、ジブリーダーをクローズの位置に動かす。スキッパーは風上のシュラウドを前に出しているなら戻す。次に、クルーはアウトホールとカニンガムとを元に戻し、ボードも前の方に降ろす。

ポールを揚げているなら、最後に降ろす。スキッパーは、トラベラーをクローズの位置にし、マークを回ったらすぐにシートを引き込めるようにする。

B. 2日目のセミナーノート：強風時のテクニック（イングリッシュベイで30ノットの強風が吹いた時のノート）

01. クローズ

思いっきり強くハイクアウトしなさい。スキッパーもクルーも、上りの時は、目一杯ハイクアウトし続けなくてはならない。風が息をつくような時は、上れる風になったり、ラルになったりしても、艇の内に入らないでシートを引き込んだりベアしたりして、対応する。水の中に体が引き摺られるようなことがあっても、構うことはない。ハイクアウトし続けろ。風上に落水することは絶対無い。パフが来たらちょっと上らせ、それから、ベアしてテルテールが流れるようにしなさい。

02. バング

もっともデパワーのために有効な仕掛けだ。フルハイクしても艇をフラットに起こせなくなったら、バングを使い始める。強風になったら、非常に強く引かなくてはならない。

03. センターボード

充分上に（2フィート位）、上げて走る。こうすれば、パフでは若干横滑りするかもしれないが、パフの中では仕方がない（起こしやすくなるメリットもある）。

04. シート類

メイン、ジブともに、艇をフラットに保つために充分なだけ出す。メインはバックウィンドが入るまで出さなくてはならないかもしれないが、艇をフラットに保つ方がもっと大切なのだ。ジブのクルーボードの取り付け位置は、ちょっと下げた方がよいだろう。体重が軽い場合には、一番下の穴を使用することになるだろう。体重のあるクルーの場合は、上の穴を使う。上りの時は、ジブリダーをほぼ中間にする。外に出せば出すほど、グループ（スロット）が開き、艇を走らせやすくなる。また、内に入れば入れるほど、グループは狭くなり、もっと切り上げられるが、艇を走らせるのは難しくなる。

05. ハイキングポジション

尻が水に浸からないように脚をできるだけまっすぐに伸ばす。上体もまっすぐにし、水面と平行になるように保つ。丸めては駄目。効果が非制に少なくなる。クルーはシュラウドのハンドル（※当時の艀装品）を握り、バンクとジブのシートを膝の上に、すぐ使えるように置く。

06. パフを探す

水面が暗く見える所には、パフがある。明るく見える所は、ラルを示す。もし、白波が近づいて来るなら、パフも一緒に来る。もし、白波が遠くに離れて行くなら、ラルが近づいて来るのだ。

強風の中では、スターボード艇のリーバウにタックするな。その艇の下をくぐった方が、20ノットの風の中でタックして、5艇身も失うより、はるかによい。

07. 上マークで

マークを回っている間、艇をフラットに保つ。マークに近づく時は、バングを少し緩めて、艇がマークを回ってベアする時にリーチがタイトになり過ぎないようにする。重心を後に動かす。スキッパーは、スオートの後ろ2インチ位に、クルーはスキッパーの方に体を倒すようにする。ベアして、上マークを周る時には、メインシートを出して行く。ジブもメインが出て行くのに合わせて、メインセールのラフの前に出して行く。アンヒールして、風上側のチェーンが食い込み、艇がターンするのを助けるのは好ましいことであり、そうなるように、メインシートを余計に出すとよい。マークを周ったら、メインとジブをトリムして、スピードを増す。クルーはやや内に入るが、やはり後ろに体を倒したままとする。

08. リーチング

スピードがついたなら、クルーはセンターボードを上げ、マストを回す。そのほかは気にするな。バングをいっくら引けばパワーが上がり、緩めればパワーが落ちる。低い位置にあるテルテールと前方のテルテールを利用して、メインをトリムする。

09. サイドマーク

速く走っていればいるほど、ジャイブは楽になる。スピードをキープし、バンクが引掛からない所までセンターボードを降ろし、真下りとなった時にメインシートを握ってブームを反対側に投げる。

10. ランニング

ウィスカーポールを上げなさい。ポールを上げておくと、ランニングの時に艇はずっと安定する。だから上げる。この時、クルーは前に行く必要があるので、スキッパーは、これを補うように後ろに行かなくてはならない。エクステンションの真ん中にテープを巻いてポールを作っておくとよい。そうすれば、後ろに下がった時に持ちやすい。繰り返すが、速く走れば、艇はより安定し、何もかもやりやすくなる。

11. 風下マーク

早めに次のクローズに合わせて、全てのセッティングをする。真上からマークにストレートにランニングで行かず、低くマークに近付く。こうすれば、ポールを降ろし、ジブを引き込みながら、リーチングで入って行ける。マークには大きなカーブで近付き、タイトに回り抜ける。前方に沢山の艇がいる場合は、マークぎりぎりにクローズで行き、彼らからの影響を避けるようにしなくてはならない。クリアーな風を得るためなら、ピンチングしてもやむを得ない。先行艇の10フィート後になる方が、6インチにぴったりつくよりましである。なぜなら、悪い風から逃れ、先行艇に働きかけるチャンスもあるからである。軽風の場合、悪い風を逃れようとすれば、ずっと後方になってしまうだろう。しかし、近くにいて食い込むこともできるかもしれない。また、こうすればタックして離れなければならない時でも、そんなに大きく損することはないだろう。

【チャーリー・マッキーの波の中のセーリング】

※ 1990年から91年にかけての年末年始にラグズベイS.C.で行われたワールドで優勝したチャーリー・マッキーの寄稿文。当時、吉川名誉会長が翻訳した。データ化・再録にあたり、一部修正あり。

このノートは、セーリングテクニックとチューニングに的を絞ったものではあるが、それでもアデレード・ワールドに参加した人なら誰でも、レースの結果は第一にタクティクスで決定してしまうこと、また（セールボートのレースなら皆そうだが）運によっても同じくらい決まってしまうことに同意されるだろう。

全体として見た時、我々は決して特別なスピードは持っていなかった。（2位となった）グレンとヴァネッサ・コリングズはほとんどのコンディションで同じスピードを持っていて、強風下では我々より速かった。だから、彼らのコメントは我々のものよりもっと有益だろう。また、他のいくつかのチームは特定のコンディションで非常に速かった。我々の最大の強みは、全てのコンディションで結構速く走れ、状況に合わせた効果的なギアチェンジができ、常に良いボートハンドリングができた所にあると信じている。

01. 風上航

テザー・クラスは、トップクルーならば、彼らのボートを同じようにセットアップする所まで練り上げられて来たと思う。すなわち、十分にタイトなシュラウド、ルーズなダイヤモンド、センターボードを上げることなどが正規なものとなりつつある。私は自分達のやり方で違っている所、セットアップを変える場合の我々のやり方、波の使い方のテクニック等をここでは指摘したいと思う。

我々はジブセールをデッキの方にできるだけ低くセットする。これにはジブフアーラーの下にシャックルをおかず、また、ハウンドからジブのトップ迄を最大限に長くする。一番下のシャックルを除けば、マストのレーキを最大にすることができない。そして、このことは、強風下ではジブのツイストを最大にすることがより重要だと我々が感じているからだ。

また、オーバーパワーになるまでは、トラベラーを使ってブームを中央におき、メインシートを引いて、メインのツイストをコントロールする。このツイストの調節は、波があって細心の注意を要求される時に、特にクリティカルに効いてくる。私は、最上部のバテン二つの間にテルテールを付け、速く走っている時は、このテルテールが正に失速するばかりにし、加速する時には流れるようにする。

オーバーパワーになったら、メインシートを強く引いて、クリアして、トラベラーを使い、この間、ベッキーはバングを操るのである。

非常な強風になれば、私はトラベラーを中央に固定し、メインシートを使う。これには良いスイベル付のラチェットブロックが必要である。こうやるかどうか

かは単に個人の好みの問題ではあるが、こうすればタッキングや艇をダッキングする時、あるいは、マークを周る時、やりやすくなる。

ダイヤモンドをルーズにしておいて、バンクを引くと、マストはよりベンドする。こうすると、フォアステイのテンションが緩くなり、メインセールはよりフラットに、ジブはよりフルになる。波の中では我々はトラベラーをずっと出し、上り角度を良くするよりは、艇をフラットに保つようにする。そうすることで、ジブでパワーのほとんどを生み出し、メインはフラットになり、ボートは非常にルーズで広く開いた感じになる。

この広く開いたセットアップは、波に対する舵取りを最大限にフレキシブルなものにし、スピードを維持できるのである。

風が強くなるにつれ、ジブによるコントロールが強くなり過ぎるので、ジブリダーをもっと外に出し、かつ、クルーボードの下の方に（ジブシートを）付ける必要が出てくる。こうするとボートのコントロールが楽になり、また、フラットにしやすくなるが、上り角度は悪くなる。

波の中で良いセーリングをするのは、いつ上らせ、いつ落とせば良いのかの正しい判断にかかっている。昔から言われている一つ一つの波頭に向かって上らせ、底に向かって落とすというやり方は、アデレードの波に対しては、うまく働かない。波が余りにも不規則で、効果的なリズムカルな舵取りができないのだ。その代わりに、私はもっと先の次の波を見て、比較的フラットな水面を見分けようと努めた。

もし、プレーニングできるコンディションが存在すれば、他の事は捨てて、そちらへ行く。また、プレーニングするには風が軽すぎたり、風は結構あっても、波が断続的にある時には、フラットな所を求めて、ぎりぎりに上らせ、高さを稼ぐ。

全体とすれば、舵を取るによって、波からある程度は逃れることができる。私がこのようなコンディションに関して言いたいのはただ一つ、ボートをフラットに保つ事に余り夢中になるなど言うことである。波の中をフラットに走らせると言うことは、クルーが波にぶつかるということである。これは絶対的に遅いのだ。

02. リーチング

リーチングはほとんどバランスとフィーリングとチームワークの問題だ。これらはすべて説明し難いものなのだ。ベッキーは良いセンスを持っていて、軽風から中風域では、ウェイトシフティングは彼女にまかせて、私は波の中での舵取りに専念するだけだ。

アデレードの強風でのリーチングの我々のスピードは、褒められたものでなく、むしろ誤り多いものだった。多分、このようなコンディションでの実際的な練習に欠けていたからだろう。だから何も申し上げることはない。

03. ランニング

ランニングは、我々が本当に一番速いと感じたコンディションだ。我々の主要

な優れた点は、他の連中より低く走れる能力にある。これは、他の艇が貴方の艇をコントロールしている時とか、ランが本当のランでない時には、何時でも可能というわけではないのだが、状況が許すならば、非常に有効である。

大抵の場合、低く走らせるということは、積極的に波に乗って走ると言うことである。一旦、波を捕まえたならば、我々はできる限り低く走らせ、しかも波に乗り続ける。これは、しばしば十分にバイザリーのセーリングをしていることになり、ベッキーはジャイブしないようにブームを抑えているのだ。

サーフィングの基本は、エルブ・ストロームにより最も上手く言い表されている。「ボートをいつも坂を下るように向けておけ」。

前方に波の壁がある時、それに向かってヘッドアップする傾向は、誰でも持っている。しかし、アデレードの不規則なパターンの波の場合には、カービングダウンを続ける事ができ、なお他の溝が発達して行って、さらにカービングダウンして行ける様な例にしばしば出くわしたと思う。

貴方がスピードを失ってしまい、カービングダウンして行ける溝もない時には、ヘッドアップしてスピードをつけなければならない。この鍵は、思い切ってヘッドアップして、スピードをできるだけ速くつけ、それから直ちにもう一度切り込めるチャンスを見つけ出すことにある。

より低くセーリングするのをやさしくするには、いくつかの方法がある。ジェイとリサ・ラナハンが風下航の時に、マストを間違った方向に回転させてしまうテクニックを編み出した。こうするとブームエンドをより外に出すこととなり、より低くセーリングする事ができるのだ。我々は、彼等程ランニングで低く走らせることはできないが、レガッタの中で、このテクニックを用いて良い結果を得ることができた。

また、センターボードをもう少し下ろすことによって、よりよくセーリングをコントロールすることができる。

大きな波の中で低くセーリングする秘訣は、舵取りを積極的にすること、また、クルーが前後のトリムに細かく注意を払うことにある。我々が実際のレースで経験したことであるが、非常に低くセーリングするという事は、艇の頭を突っ込んだり、水浸しになったりしないように、もっと細心にならなければならないということである。

我々のスポーツの最も素晴らしい点は、プレーする舞台がいつも異なるという事だ。大きな波の中でセーリングするという事は最もチャレンジングなことであり、幸いな事に最も面白いことである。

Racing Tips

Charlie McKee

【チャーリー・マッキーのセミナーノート】

1985年6月22,23日、現テザー級世界チャンピオンであるチャーリー・マッキーとベッキー・ブラウンが、カナダのバンクーバーにあるジェリコー・セイリング・クラブで非常に優れたセミナーを行った。このセミナーは、テザーを如何にセットし、走らせるかについてのデモンストレーションと解説から構成され、講義に引き続いてボートハンドリングの実地練習とショート・レースが行われた。

22日の土曜日は、風は軽くまた非常に変わりやすかったが、チャーリーは我々を水の上に連れ出して、スタート、ロールタッキング、及びマーク回航を熱心に練習させ、その後、非常に短いコースでのレースも行った。翌日曜日はイングリッシュベイでは、30ノットを越える強風が吹いたが、チャーリーとベッキーは強風下でのテザーのセーリングについて、非常に有益な話をした後、練習とレースをさせた。このような条件にも関わらず、スタートは確実に改善され、また各自多くのもを学ぶことが出来た。

チャーリーは前置きとして、テザーを速く走らせるには色々なやりかたがあると述べた。彼とベッキーはダウンウインドでは非常に速いが、アップウインドではもっと速い人がいるだろうと言った。ボートを速く走らせるのには様々のセットの仕方があるということであり、このことはしっかりと書き留めておきたい。また、私（スペンサー）はチャーリーの言ったことを間違っ理解したかもしれないし、間違っノートしたかも知れないことを、御了承頂きたい。

A. 初日のセミナーノート

01. ジブリーダー

軽風ではかなり内側に入れ、トラックの内側の穴が2つ見えるようにする。メインとジブの間隙間はジブリーダーが内側になるに従い狭くなる。風速が18~20ノットの時は、穴が4つ、25~30ノットの時は穴が6つにする。

02. ジブのクルーボード

クルーボードの下の方に取り付け程、ジブはフラットになり、また、ツイストする。風速7.5mまでは、私はトップから1つ下の穴にジブシートを取り付けている。こうすることにより、リーチはタイトになり、フットはフルになる。シートのテンションは非常に重要で、ちょっと締めるとリーチはすぐ失速してしまう。シートを出してスピードをつけ、スピードが上がるにつれ、少しずつ引き込む（ここでは1/2インチの出し入れのことを言っている）。リーチがタイトになればなるほど高く上げれるが、同時にリーチが失速しやすくなること

も忘れてはならない。リーチがメインに対してフックすることには気を付けなくてはならないが、ブームがセンターまで引き込まれている場合は、メインの下部にバックウィンドが少々入っても気にすることはない。

テルテールは二つだけにすべきである。一つはウィンドウとその上の縫目との中間に、他の一つはウィンドウの上のパネル上で、共にラフから8インチのところにつける。風速が18ノット以上になったら、クルーボードの1つか2つ下に付け替える。

03. ジブのラフテンション

ラフにリンクルがあったほうが速い。12~15ノットまではラフのリンクルを残しておく。18~20ノットになったら、ラフは充分固く引く。

04. メインのトリム

フルバテンになっているため、セールのカロスを見ても、どんなことが起こっているのかはなかなか分からない。従ってリーチリボンは不可欠で、一つはセールナンバーのところ、もう一つはトップから二番目のバテンのところにつける。低い方のテルテールはマストに近すぎるが、リーチングの時には使える。

05. 軽風時

上りではブームがセンターラインから1インチ~2インチ以内まで引き込む（クルーは時々内に入って後ろを見てチェックしなければならない）。一般的に言えば、トラベラーはクリートしておき、メインシートを使う。トップのリボンが失速するまでは、シートを強く引くほど、速く走らせることができる。失速するポイントにチョット入れたり出したりするのがよい。スピードをつけるにはシートを緩め、高く切り上げるにはシートを詰める。

1~2インチばかりの調節で大きな違いが得られる。チョッピーな波の中ではシートは緩めた方がよい。

最上部の2つのバテンはかなりタイトにし、残りはバテンポケットに沿ったリンクルがなくなる程度に止める。

06. アウトホール

軽風下では、1~3ドットの間くらいにして、かなりフルなメインにする（フットで深さが約6インチくらい）。本当に風が強くなれば、もう少しタイトにする。しかし、18~20ノットになって、オーバーパワーになるまでは、タイトにすべきではない。（注：タイトにして、セールの深さがなくなるようにはしない）

07. セーリングテクニック

ボートを常にフラットに保つ。

前方からほっそりとしたテーザーのハルを見れば、艇がヒールすれば抵抗が増すこと、特に波がある時には大きく増すことが分かるだろう。トランサムを見て艇がフラットに保たれているかどうかチェックしろ。

08. クローズホールド

軽風下では、スキッパーはトラベラークリートの前に位置し、スキッパーとク

ルーはボートの横一直線にできるだけくっついて座らねばならない。また、軽風下では急激な動きは艇を揺らせるので避けなくてはならない。

強風下では、スキッパーはトラベラーのクリートより後方に位置し、クルーはスキッパーの方に体を寄りかからせる。非常に強い風の際は、クルーはスォートの後ろに位置することもある。

平水ではハルのチェーンは水面上になければならない。しかし、波のある時は、バウをもっと上げ、後部のチェーンが水に浸かるようにする。風上へプレーニングするためには、体重がある方が有利だろう。風が強くなればなるほど、クルーもスキッパーもできる限りハイクアウトしなければならない。

09. トラベラーとメインシートの使い方

軽風では、メインシートを使って、リーチテンションをコントロールし（リーチリボンが入ったり出たりするようにする）、そして、トラベラーでブームがセンターラインの近くにくるようにし、パフが来た時は緩めて出す。

強風では、バングを使って、セールをフラットにし、同時にリーチテンションもコントロールする。メインシートとトラベラーの両方を使って、ブームの位置を調節し、目一杯ハイクアウトした時、艇がフラットに起こしておけるようにする。もし風がさらに強まった時には、シートでもっとブームを出すことができる。

強いパフが来る直前にバンクをきつく締め、シートを出す。実際にパフが来たなら艇を上らせ、続いてベアする。この時、テルテールを見て走らせるようにしなさい。パフの終わりには、シートをゆっくり引き込み、再び風上に艇を向けるように試みなさい。それからバンクを緩め、元のトリムに戻す。風上にプレーニングするには、ジブリーダーを外に出し、セールをフルにしなればならない。狙いは上り角度を低めにし、速く走ることにある。ボートはフラットに保ち、ぎりぎりハイクアウトせよ。ジブは1/2か1インチ緩め、メインシートも緩めて、さあプレーニングに入ろう。

10. ロール・タッキング

軽風または中風の場合は、絶対この方が速い。軽風では、全くロスなしにタックすることができる。強風では、タックによって最大5艇身まで失うことがある。詳細は次の通り。

スキッパーはメインシートをクリートした後、風下に体を倒して、艇を少しロールさせ、艇を回し始める。回転は、始めゆっくり、それから速くする。ティラーは45度以上切ってはいけない。これ以上切るとブレーキになる。デッキの上に45度のラインを書いておくとよい。スキッパーは、元の風上側にいて、ちょうど風位に立ったなら、今度は外側に体を倒し、艇を風上側にロールさせ、あたかも艇が体の上に覆いかぶさるような感じにする。それからティラーをまっすぐに戻し、そのままにしておく。エクステンションは反対側に倒し、新しい風上側に置いておくとよい。

クルーはちょうど風位に立った時、ジブを放し、マストを回し、艇を従前の風

上側にロールさせるスキッパーを助ける。スキッパーは、艇が正に風位に立ったときにトラベラーを放す。続いて、艇の反対側に素早く移動し、新しい風上側のトラベラーラインをトラベラーカーのすぐ脇で、タック前にシートを持っていたその手で掴み、引く。スキッパーが艇の反対側に行く間、ティラーは放したままである（エクステンションは新しい風上側のデッキ上にある）。スキッパーは前方に顔を向け、トラベラーの手を持ち替える。それから、デッキに腰を降ろし、ティラー・エクステンションを握り、新しい風上側にハイクアウトする。この間、（短い時間だが）ティラーを放しているが、タックが正しく行われていれば、ティラーは動かない。

メイントラベラーは、新しい風上側へのロールアップが始まる時には、新しい側になければならない。ブームはスキッパーがデッキに座る時にはセンターラインに来ていなければならない。非常に強い風の時には、トラベラーはそんなに速くはセンターに来ないだろう。この間にクルーはジブシートを新しい側に引き込むのだが、艇が新しいタックでフルスピードになるまではきっちりと引き込まない。6-8ノットでは、クルーはスキッパーと同時にデッキに座る。軽風では、クルーはセンターもしくは風下側に落ちつくことになるだろう。スキッパー、クルーの位置はタック前とほぼ同じである。

11. バング

軽風では、緩めてしまう。強くハイクアウトして艇を起こしておけるなら、バングを使う必要は全くない。パフが来て、オーバーパワーになりそうになったら、バングを締め込むだけで他は何も変えない。バングがブームを引き降ろし、メインシートを緩めて、ブームを少し外に出してくれる。また、バングはマストを曲げ、ラフとリーチとの距離を広げて、セールをフラットにする。非常な強風ではバングを非常に強く引かなくてはならない。

12. カニンガム

タイトにすると、セールのドラフトが前方に動く。ルーズにすると、ドラフトが後方に動く。軽風ではリンクルを残す。バテンから流れるリンクルが少し残るようにする。

12~15ノットでは、カニンガムを引き、リンクルがなくなるようにする。20ノットでは、できるだけ強く引く。

注：（バングとの関係）バングを締め込むとドラフトは後ろに動く。これを補正しドラフトが前方に動くよう、カニンガムを強く引かなくてはならない。この他、バングはリーチをタイトにする。もっとカニンガムを引けば、リーチが緩むので、強風中でボートを帆走させるのが楽になる。

13. センターボード

チャーリーは、センターボードは常に少し（8~10インチ）上げておくべきだと信じている。軽風では10インチ。7ノット以上では8インチ（ノーマルなセーリング時の高さの10インチから減らして）。強風ではボードの天端をフォアデッキの高さと同じにする。ボードはまっすぐに上げ下げせねばならない。

また、上りではスリットの中でできるだけ前方におかねばならない。

14. ダイヤモンドステイ

これはマストのサイドベンドをコントロールする。上りの時マストが回転すると、このサイドベンドは前方および後方への成分を持ち、セールをフラットにする働きを持つ。ダイヤモンドを緩めれば、セールシェイプの変形は大きくなる。もし、ダイヤモンドをそのルーズなリングの所でマストに対し締め付けることが出来れば、軽量クルーにとっては、良い結果をもたらすこととなる。

(訳者注：このところの意味がハッキリしない。)

15. シュラウドテンション

軽風および中風で推奨されているセッティングは次の通りである

一本をきっちり前方に、もう一本をきっちり後方におく。次に、前方のものを後ろに引いていく。半分位引いたところからタイトになり始めるだろう。

上りでは両方ともキッチリと後ろに引いておく。

強風ではシュラウドアジャスターの穴一つ、ピンを両サイドとも詰める。

この基本セッティングの場合、フォアステイは若干サギングが生じ、これに伴ってジブはパフの下ではよりフルになるだろう。これは軽風から中風では良いが、強風中では望ましくないものである。

16. 上マーク回航

何よりも先にリーチングの走りに入ってしまう。調節は後回し。強風の時に、特に大切なのは、とにかくプレーニングに入ってしまうことだ。それからジブリーダーとか、ローテーションマストとか、すれば良い。

17. リーチング

第一にやらなくてはならないのは、ウェイトの配分だ。ボートをアップライトに保ち、前後のトリムを正しくする。

第二に大切なのは、セールトリムだ。メインシートは常に出し入れして、調節しなければならない。クルーはパフを求めて、良く見張らなければならない。また、パフが来た時には、後方に移動し、かつハイクアウトしなければならないし、風が軽くなったら、内側に入り、前方に移動しなければならない。スキッパーは軽風または中風では、あまり動く必要はない。クルーはジブをしょっちゅう調節しなければならない。大切なのは、やって来る変化に先んずることだ。

非常な軽風ではシートは手で持つべきだ。ジブリーダーよりも前で持たなければならない時もある。このようなコンディションの時には、風上側のチェーンは、ちょうど水面から出た所にある位に（前よりのトリムと）しなければならない。しかし、艇が走り出せば、フラットなトリムとする。アウトホールとカニンガムは、ほとんど緩め、ジブリーダーは、ジブが非常にフラットなフットではない限りは充分に外に出すべきである。マストは、オーバーローテートさせ（※この頃は、ローテーションストップの真ん中の刻みはなく、ハーフローテートできなかつた）、レバーをブーム上のプラスチックの止めよりもっと突き

出す。リーチング及びランニングのレグの間はずっとそうしておかなければならない。

ブームを前方に出して、シュラウドにバテンが当たる時は、風下側のシュラウドを前に出す。風上側のシュラウドも軽風で水面がフラットな時は前に出して良い。しかし、一般的に言って、こうしたことによりリグが揺れる場合は前に出してはならない。強風でプレーニングしている時は、風上側のシュラウドは充分後ろにしておく。

タイトなリーチングの時には、下側のテルテールとリーチリボンを使い、リーチをやや固めにしておく。チャーリーは、トラベラーをセンターに固定し、ブームから直接メインシートを掴み、よりダイレクトなフィーリングを得るようにしている。

軽風では、バングはブームが跳ね上がらない程度に引いておく。中風では、もう少し引き、プレーニング中はリーチがきっちりと見える（タイトになり始める）まで引く。強風下では、バングをやや引くとパワーが増し、緩めるとパワーダウンすることもあることに注意が必要である。これは、上りの時と反対である。もちろん、リーチングの時でもあまり引き過ぎると、セールがフラットになって、パワーが落ちるので、これは上りの時と同様である。ブロードリーチングの時は、一番下のテルテールを使ってメインをトリムしなさい（マストから1/3後ろにあるテルテール）。リーチングで、艇をプレーニングさせるには、初めに体重を前方に（ノーマルなポジションである）に移し、それから後方にスキッパー、クルー同時に移動する。ポートをプレーニングさせるため、2度ほど素早くパンピングし、スキッパー、クルー共に重心を再び前方に動かしてみなさい。但し、バウが水の中に入り、沈しそうなる前で止めなければならない。おおよそ艇の前部が3インチほど水面上に出る位である。プレーニングに入れば、最終的にはスキッパーはトラベラーのクリートのすぐ後ろに座り、クルーは片足をスオートの後ろにおき、スキッパーにくっついて座る。風が強まるにつれて、もっと後ろに行かねばならないだろう。センターボードは、バウが水面上に出るにつれ、充分後方に角度を倒さなければならない。

18. サイドマーク回航

強風中でジャイブする秘訣は速く走り続けることにある。こうすれば、艇はより安定し、真下りに艇が向いた時の見掛けの風速が落ちる。クルーは内に入り、トラベラーの前方に、艇の中心近くに位置する。スキッパーは、かなりタイトなターンのカーブを描くようにし、真下りとなった時にトラベラーを握って反対側に放り出す。それから、スキッパーとクルーは起き直り、ハイクアウトし、新しいリーチングのコースに艇を走らせる。

19. ランニング

チャーリーは、非常な軽風の時を除いては、単にスピードだけを求めて、リーチ気味に上らせて走ったりはしない。通常、真の風下から約20度でセーリングする。強風で波があり、波に乗れるときには、ほぼ真下りとしてもよい。波

に乗れない時とか、風が弱い時には、少し上らせる。

強風中、波を乗り越える時には、風下に少しヒールさせ、ブームがシュラウドから離れるまでシートを引き込み、メインセール上を風が流れるようにする。それから、艇を風上にヒールさせ、パンピングしてスピードをつけてから、風下に舵を切って波に乗せ、その後、ブームを正しい位置まで出し、メインには風のフローがなくなる。風下のシュラウドは前方にしなければならない。両方のシュラウド共、前方に出す方が良いのだが、リグが揺れるようなら、風上側のシュラウドは引き戻さなくてはならない。ボードをすっかり引き上げる必要はない。デッキ上10インチで充分である。これによって、艇は安定し、また、回転するのが容易になる。

20. ウィスカーポールのジャイビング

おそらくポールを先に返した方が速いだろう。しかし、戦術的な理由から、周りに多くのボートがいる場合は、ブームを先に返した方が速いだろう。この方が速くタックし終わるからである。速く走っていればいる程、ジャイブは楽にできる。

21. 風下マーク回航

全て調節はタイミング良くやらなくてはならない。時期を逸しないように気をつける。第一に、クルーは風下のシュラウドをきちんと戻し、また、ジブリーダーをクローズの位置に動かす。スキッパーは風上のシュラウドを前に出しているなら戻す。次に、クルーはアウトホールとカニンガムとを元に戻し、ボードも前の方に降ろす。

ポールを揚げているなら、最後に降ろす。スキッパーは、トラベラーをクローズの位置にし、マークを回ったらすぐにシートを引き込めるようにする。

B. 2日目のセミナーノート：強風時のテクニック（イングリッシュベイで30ノットの強風が吹いた時のノート）

01. クローズ

思いっきり強くハイクアウトしなさい。スキッパーもクルーも、上りの時は、目一杯ハイクアウトし続けなくてはならない。風が息をつくような時は、上れる風になったり、ラルになったりしても、艇の内に入らないでシートを引き込んだりベアしたりして、対応する。水の中に体が引き摺られるようなことがあっても、構うことはない。ハイクアウトし続けろ。風上に落水することは絶対無い。パフが来たらちょっと上らせ、それから、ベアしてテルテールが流れるようにしなさい。

02. バング

もっともデパワーのために有効な仕掛けだ。フルハイクしても艇をフラットに起こせなくなったら、バングを使い始める。強風になったら、非常に強く引かなくてはならない。

03. センターボード

充分上に（2フィート位）、上げて走る。こうすれば、パフでは若干横滑りするかもしれないが、パフの中では仕方がない（起こしやすくなるメリットもある）。

04. シート類

メイン、ジブともに、艇をフラットに保つために充分なだけ出す。メインはバックウィンドが入るまで出さなくてはならないかもしれないが、艇をフラットに保つ方がもっと大切なのだ。ジブのクルーボードの取り付け位置は、ちょっと下げた方がよいだろう。体重が軽い場合には、一番下の穴を使用することになるだろう。体重のあるクルーの場合は、上の穴を使う。上りの時は、ジブリダーをほぼ中間にする。外に出せば出すほど、グループ（スロット）が開き、艇を走らせやすくなる。また、内に入れれば入れるほど、グループは狭くなり、もっと切り上げられるが、艇を走らせるのは難しくなる。

05. ハイキングポジション

尻が水に浸からないように脚をできるだけまっすぐに伸ばす。上体もまっすぐにし、水面と平行になるように保つ。丸めては駄目。効果が非制に少なくなる。クルーはシュラウドのハンドル（※当時の艀装品）を握り、バンクとジブのシートを膝の上に、すぐ使えるように置く。

06. パフを探す

水面が暗く見える所には、パフがある。明るく見える所は、ラルを示す。もし、白波が近づいて来るなら、パフも一緒に来る。もし、白波が遠くに離れて行くなら、ラルが近づいて来るのだ。

強風の中では、スターボード艇のリーバウにタックするな。その艇の下をくぐった方が、20ノットの風の中でタックして、5艇身も失うより、はるかによい。

07. 上マークで

マークを回っている間、艇をフラットに保つ。マークに近づく時は、バングを少し緩めて、艇がマークを回ってベアする時にリーチがタイトになり過ぎないようにする。重心を後に動かす。スキッパーは、スオートの後ろ2インチ位に、クルーはスキッパーの方に体を倒すようにする。ベアして、上マークを周る時には、メインシートを出して行く。ジブもメインが出て行くのに合わせて、メインセールのラフの前に出して行く。アンヒールして、風上側のチェーンが食い込み、艇がターンするのを助けるのは好ましいことであり、そうなるように、メインシートを余計に出すとよい。マークを周ったら、メインとジブをトリムして、スピードを増す。クルーはやや内に入るが、やはり後ろに体を倒したままとする。

08. リーチング

スピードがついたなら、クルーはセンターボードを上げ、マストを回す。そのほかは気にするな。バングをいっくら引けばパワーが上がり、緩めればパワーが落ちる。低い位置にあるテルテールと前方のテルテールを利用して、メインをトリムする。

09. サイドマーク

速く走っていればいるほど、ジャイブは楽になる。スピードをキープし、バンクが引掛からない所までセンターボードを降ろし、真下りとなった時にメインシートを握ってブームを反対側に投げる。

10. ランニング

ウィスカーポールを上げなさい。ポールを上げておくと、ランニングの時に艇はずっと安定する。だから上げる。この時、クルーは前に行く必要があるので、スキッパーは、これを補うように後ろに行かなくてはならない。エクステンションの真ん中にテープを巻いてポールを作っておくとよい。そうすれば、後ろに下がった時に持ちやすい。繰り返すが、速く走れば、艇はより安定し、何もかもやりやすくなる。

11. 風下マーク

早めに次のクローズに合わせて、全てのセッティングをする。真上からマークにストレートにランニングで行かず、低くマークに近付く。こうすれば、ポールを降ろし、ジブを引き込みながら、リーチングで入って行ける。マークには大きなカーブで近付き、タイトに回り抜ける。前方に沢山の艇がいる場合は、マークぎりぎりにクローズで行き、彼らからの影響を避けるようにしなくてはならない。クリアーな風を得るためなら、ピンチングしてもやむを得ない。先行艇の10フィート後になる方が、6インチにぴったりつくよりましである。なぜなら、悪い風から逃れ、先行艇に働きかけるチャンスもあるからである。軽風の場合、悪い風を逃れようとすれば、ずっと後方になってしまうだろう。しかし、近くにいて食い込むこともできるかもしれない。また、こうすればタックして離れなければならない時でも、そんなに大きく損することはないだろう。

【チャーリー・マッキーの波の中のセーリング】

※ 1990年から91年にかけての年末年始にラグズベイS.C.で行われたワールドで優勝したチャーリー・マッキーの寄稿文。当時、吉川名誉会長が翻訳した。データ化・再録にあたり、一部修正あり。

このノートは、セーリングテクニックとチューニングに的を絞ったものではあるが、それでもアデレード・ワールドに参加した人なら誰でも、レースの結果は第一にタクティクスで決定してしまうこと、また（セールボートのレースなら皆そうだが）運によっても同じくらい決まってしまうことに同意されるだろう。

全体として見た時、我々は決して特別なスピードは持っていなかった。（2位となった）グレンとヴァネッサ・コリングズはほとんどのコンディションで同じスピードを持っていて、強風下では我々より速かった。だから、彼らのコメントは我々のものよりもっと有益だろう。また、他のいくつかのチームは特定のコンディションで非常に速かった。我々の最大の強みは、全てのコンディションで結構速く走れ、状況に合わせた効果的なギアチェンジができ、常に良いボートハンドリングができた所にあると信じている。

01. 風上航

テザー・クラスは、トップクルーならば、彼らのボートを同じようにセットアップする所まで練り上げられて来たと思う。すなわち、十分にタイトなシュラウド、ルーズなダイヤモンド、センターボードを上げることなどが正規なものとなりつつある。私は自分達のやり方で違っている所、セットアップを変える場合の我々のやり方、波の使い方のテクニック等をここでは指摘したいと思う。

我々はジブセールをデッキの方にできるだけ低くセットする。これにはジブフアーラーの下にシャックルをおかず、また、ハウンドからジブのトップ迄を最大限に長くする。一番下のシャックルを除けば、マストのレーキを最大にすることができない。そして、このことは、強風下ではジブのツイストを最大にすることがより重要だと我々が感じているからだ。

また、オーバーパワーになるまでは、トラベラーを使ってブームを中央におき、メインシートを引いて、メインのツイストをコントロールする。このツイストの調節は、波があって細心の注意を要求される時に、特にクリティカルに効いてくる。私は、最上部のバテン二つの間にテルテールを付け、速く走っている時は、このテルテールが正に失速するばかりにし、加速する時には流れるようにする。

オーバーパワーになったら、メインシートを強く引いて、クリアして、トラベラーを使い、この間、ベッキーはバングを操るのである。

非常な強風になれば、私はトラベラーを中央に固定し、メインシートを使う。これには良いスイベル付のラチェットブロックが必要である。こうやるかどうか

かは単に個人の好みの問題ではあるが、こうすればタッキングや艇をダッキングする時、あるいは、マークを周る時、やりやすくなる。

ダイヤモンドをルーズにしておいて、バンクを引くと、マストはよりベンドする。こうすると、フォアステイのテンションが緩くなり、メインセールはよりフラットに、ジブはよりフルになる。波の中では我々はトラベラーをずっと出し、上り角度を良くするよりは、艇をフラットに保つようにする。そうすることで、ジブでパワーのほとんどを生み出し、メインはフラットになり、ボートは非常にルーズで広く開いた感じになる。

この広く開いたセットアップは、波に対する舵取りを最大限にフレキシブルなものにし、スピードを維持できるのである。

風が強くなるにつれ、ジブによるコントロールが強くなり過ぎるので、ジブリダーをもっと外に出し、かつ、クルーボードの下の方に（ジブシートを）付ける必要が出てくる。こうするとボートのコントロールが楽になり、また、フラットにしやすくなるが、上り角度は悪くなる。

波の中で良いセーリングをするのは、いつ上らせ、いつ落とせば良いのかの正しい判断にかかっている。昔から言われている一つ一つの波頭に向かって上らせ、底に向かって落とすというやり方は、アデレードの波に対しては、うまく働かない。波が余りにも不規則で、効果的なリズムカルな舵取りができないのだ。その代わりに、私はもっと先の次の波を見て、比較的フラットな水面を見分けようと努めた。

もし、プレーニングできるコンディションが存在すれば、他の事は捨てて、そちらへ行く。また、プレーニングするには風が軽すぎたり、風は結構あっても、波が断続的にある時には、フラットな所を求めて、ぎりぎりに上らせ、高さを稼ぐ。

全体とすれば、舵を取るによって、波からある程度は逃れることができる。私がこのようなコンディションに関して言いたいのはただ一つ、ボートをフラットに保つ事に余り夢中になるなど言うことである。波の中をフラットに走らせると言うことは、クルーが波にぶつかるということである。これは絶対的に遅いのだ。

02. リーチング

リーチングはほとんどバランスとフィーリングとチームワークの問題だ。これらはすべて説明し難いものなのだ。ベッキーは良いセンスを持っていて、軽風から中風域では、ウェイトシフティングは彼女にまかせて、私は波の中での舵取りに専念するだけだ。

アデレードの強風でのリーチングの我々のスピードは、褒められたものでなく、むしろ誤り多いものだった。多分、このようなコンディションでの実際的な練習に欠けていたからだろう。だから何も申し上げることはない。

03. ランニング

ランニングは、我々が本当に一番速いと感じたコンディションだ。我々の主要

な優れた点は、他の連中より低く走れる能力にある。これは、他の艇が貴方の艇をコントロールしている時とか、ランが本当のランでない時には、何時でも可能というわけではないのだが、状況が許すならば、非常に有効である。

大抵の場合、低く走らせるということは、積極的に波に乗って走ると言うことである。一旦、波を捕まえたならば、我々はできる限り低く走らせ、しかも波に乗り続ける。これは、しばしば十分にバイザリーのセーリングをしていることになり、ベッキーはジャイブしないようにブームを抑えているのだ。

サーフィングの基本は、エルブ・ストロームにより最も上手く言い表されている。「ボートをいつも坂を下るように向けておけ」。

前方に波の壁がある時、それに向かってヘッドアップする傾向は、誰でも持っている。しかし、アデレードの不規則なパターンの波の場合には、カービングダウンを続ける事ができ、なお他の溝が発達して行って、さらにカービングダウンして行ける様な例にしばしば出くわしたと思う。

貴方がスピードを失ってしまい、カービングダウンして行ける溝もない時には、ヘッドアップしてスピードをつけなければならない。この鍵は、思い切ってヘッドアップして、スピードをできるだけ速くつけ、それから直ちにもう一度切り込めるチャンスを見つけ出すことにある。

より低くセーリングするのをやさしくするには、いくつかの方法がある。ジェイとリサ・ラナハンが風下航の時に、マストを間違った方向に回転させてしまうテクニックを編み出した。こうするとブームエンドをより外に出すこととなり、より低くセーリングする事ができるのだ。我々は、彼等程ランニングで低く走らせることはできないが、レガッタの中で、このテクニックを用いて良い結果を得ることができた。

また、センターボードをもう少し下ろすことによって、よりよくセーリングをコントロールすることができる。

大きな波の中で低くセーリングする秘訣は、舵取りを積極的にすること、また、クルーが前後のトリムに細かく注意を払うことにある。我々が実際のレースで経験したことであるが、非常に低くセーリングするという事は、艇の頭を突っ込んだり、水浸しになったりしないように、もっと細心にならなければならないということである。

我々のスポーツの最も素晴らしい点は、プレーする舞台がいつも異なるという事だ。大きな波の中でセーリングするという事は最もチャレンジングなことであり、幸いな事に最も面白いことである。

Racing Tips

Charlie McKee

【チャーリー・マッキーのセミナーノート】

1985年6月22,23日、現テザー級世界チャンピオンであるチャーリー・マッキーとベッキー・ブラウンが、カナダのバンクーバーにあるジェリコー・セイリング・クラブで非常に優れたセミナーを行った。このセミナーは、テザーを如何にセットし、走らせるかについてのデモンストレーションと解説から構成され、講義に引き続いてボートハンドリングの実地練習とショート・レースが行われた。

22日の土曜日は、風は軽くまた非常に変わりやすかったが、チャーリーは我々を水の上に連れ出して、スタート、ロールタッキング、及びマーク回航を熱心に練習させ、その後、非常に短いコースでのレースも行った。翌日曜日はイングリッシュベイでは、30ノットを越える強風が吹いたが、チャーリーとベッキーは強風下でのテザーのセーリングについて、非常に有益な話をした後、練習とレースをさせた。このような条件にも関わらず、スタートは確実に改善され、また各自多くのもを学ぶことが出来た。

チャーリーは前置きとして、テザーを速く走らせるには色々なやりかたがあると述べた。彼とベッキーはダウンウインドでは非常に速いが、アップウインドではもっと速い人がいるだろうと言った。ボートを速く走らせるのには様々のセットの仕方があるということであり、このことはしっかりと書き留めておきたい。また、私（スペンサー）はチャーリーの言ったことを間違って理解したかもしれないし、間違っってノートしたかも知れないことを、御了承頂きたい。

A. 初日のセミナーノート

01. ジブリーダー

軽風ではかなり内側に入れ、トラックの内側の穴が2つ見えるようにする。メインとジブの間隙間はジブリーダーが内側になるに従い狭くなる。風速が18~20ノットの時は、穴が4つ、25~30ノットの時は穴が6つにする。

02. ジブのクルーボード

クルーボードの下の方に取り付ける程、ジブはフラットになり、また、ツイストする。風速7.5mまでは、私はトップから1つ下の穴にジブシートを取り付けている。こうすることにより、リーチはタイトになり、フットはフルになる。シートのテンションは非常に重要で、ちょっと締めるとリーチはすぐ失速してしまう。シートを出してスピードをつけ、スピードが上がるにつれ、少しずつ引き込む（ここでは1/2インチの出し入れのことを言っている）。リーチがタイトになればなるほど高く上げられるが、同時にリーチが失速しやすくなること

も忘れてはならない。リーチがメインに対してフックすることには気を付けなくてはならないが、ブームがセンターまで引き込まれている場合は、メインの下部にバックウィンドが少々入っても気にすることはない。

テルテールは二つだけにすべきである。一つはウィンドウとその上の縫目との中間に、他の一つはウィンドウの上のパネル上で、共にラフから8インチのところにつける。風速が18ノット以上になったら、クルーボードの1つか2つ下に付け替える。

03. ジブのラフテンション

ラフにリンクルがあったほうが速い。12~15ノットまではラフのリンクルを残しておく。18~20ノットになったら、ラフは充分固く引く。

04. メインのトリム

フルバテンになっているため、セールクロスを見ても、どんなことが起こっているのかはなかなか分からない。従ってリーチリボンは不可欠で、一つはセールナンバーのところ、もう一つはトップから二番目のバテンのところにつける。低い方のテルテールはマストに近すぎるが、リーチングの時には使える。

05. 軽風時

上りではブームがセンターラインから1インチ~2インチ以内まで引き込む（クルーは時々内に入って後ろを見てチェックしなければならない）。一般的に言えば、トラベラーはクリートしておき、メインシートを使う。トップのリボンが失速するまでは、シートを強く引くほど、速く走らせることができる。失速するポイントにチョット入れたり出したりするのがよい。スピードをつけるにはシートを緩め、高く切り上げるにはシートを詰める。

1~2インチばかりの調節で大きな違いが得られる。チョッピいな波の中ではシートは緩めた方がよい。

最上部の2つのバテンはかなりタイトにし、残りはバテンポケットに沿ったリンクルがなくなる程度に止める。

06. アウトホール

軽風下では、1~3ドットの間くらいにして、かなりフルなメインにする（フットで深さが約6インチくらい）。本当に風が強くなれば、もう少しタイトにする。しかし、18~20ノットになって、オーバーパワーになるまでは、タイトにすべきではない。（注：タイトにして、セールの深さがなくなるようにはしない）

07. セーリングテクニック

ボートを常にフラットに保つ。

前方からほっそりとしたテーザーのハルを見れば、艇がヒールすれば抵抗が増すこと、特に波がある時には大きく増すことが分かるだろう。トランサムを見て艇がフラットに保たれているかどうかチェックしろ。

08. クローズホールド

軽風下では、スキッパーはトラベラークリートの前に位置し、スキッパーとク

ルーはボートの横一直線にできるだけくっついて座らねばならない。また、軽風下では急激な動きは艇を揺らせるので避けなくてはならない。

強風下では、スキッパーはトラベラーのクリートより後方に位置し、クルーはスキッパーの方に体を寄りかからせる。非常に強い風の際は、クルーはスォートの後ろに位置することもある。

平水ではハルのチェーンは水面上になければならない。しかし、波のある時は、バウをもっと上げ、後部のチェーンが水に浸かるようにする。風上へプレーニングするためには、体重がある方が有利だろう。風が強くなればなるほど、クルーもスキッパーもできる限りハイクアウトしなければならない。

09. トラベラーとメインシートの使い方

軽風では、メインシートを使って、リーチテンションをコントロールし（リーチリボンが入ったり出たりするようにする）、そして、トラベラーでブームがセンターラインの近くにくるようにし、パフが来た時は緩めて出す。

強風では、バングを使って、セールをフラットにし、同時にリーチテンションもコントロールする。メインシートとトラベラーの両方を使って、ブームの位置を調節し、目一杯ハイクアウトした時、艇がフラットに起こしておけるようにする。もし風がさらに強まった時には、シートでもっとブームを出すことができる。

強いパフが来る直前にバンクをきつく締め、シートを出す。実際にパフが来たなら艇を上らせ、続いてベアする。この時、テルテールを見て走らせるようにしなさい。パフの終わりには、シートをゆっくり引き込み、再び風上に艇を向けるように試みなさい。それからバンクを緩め、元のトリムに戻す。風上にプレーニングするには、ジブリーダーを外に出し、セールをフルにしななければならない。狙いは上り角度を低めにし、速く走ることにある。ボートはフラットに保ち、ぎりぎりハイクアウトせよ。ジブは1/2か1インチ緩め、メインシートも緩めて、さあプレーニングに入ろう。

10. ロール・タッキング

軽風または中風の場合は、絶対この方が速い。軽風では、全くロスなしにタックすることができる。強風では、タックによって最大5艇身まで失うことがある。詳細は次の通り。

スキッパーはメインシートをクリートした後、風下に体を倒して、艇を少しロールさせ、艇を回し始める。回転は、始めゆっくり、それから速くする。ティラーは45度以上切ってはいけない。これ以上切るとブレーキになる。デッキの上に45度のラインを書いておくとよい。スキッパーは、元の風上側にいて、ちょうど風位に立ったなら、今度は外側に体を倒し、艇を風上側にロールさせ、あたかも艇が体の上に覆いかぶさるような感じにする。それからティラーをまっすぐに戻し、そのままにしておく。エクステンションは反対側に倒し、新しい風上側に置いておくとよい。

クルーはちょうど風位に立った時、ジブを放し、マストを回し、艇を従前の風

上側にロールさせるスキッパーを助ける。スキッパーは、艇が正に風位に立ったときにトラベラーを放す。続いて、艇の反対側に素早く移動し、新しい風上側のトラベラーラインをトラベラーカーのすぐ脇で、タック前にシートを持っていたその手で掴み、引く。スキッパーが艇の反対側に行く間、ティラーは放したままである（エクステンションは新しい風上側のデッキ上にある）。スキッパーは前方に顔を向け、トラベラーの手を持ち替える。それから、デッキに腰を降ろし、ティラー・エクステンションを握り、新しい風上側にハイクアウトする。この間、（短い時間だが）ティラーを放しているが、タックが正しく行われていれば、ティラーは動かない。

メイントラベラーは、新しい風上側へのロールアップが始まる時には、新しい側になければならない。ブームはスキッパーがデッキに座る時にはセンターラインに来ていなければならない。非常に強い風の時には、トラベラーはそんなに速くはセンターに来ないだろう。この間にクルーはジブシートを新しい側に引き込むのだが、艇が新しいタックでフルスピードになるまではきっちりと引き込まない。6-8ノットでは、クルーはスキッパーと同時にデッキに座る。軽風では、クルーはセンターもしくは風下側に落ちつくことになるだろう。スキッパー、クルーの位置はタック前とほぼ同じである。

11. バング

軽風では、緩めてしまう。強くハイクアウトして艇を起こしておけるなら、バングを使う必要は全くない。パフが来て、オーバーパワーになりそうになったら、バングを締め込むだけで他は何も変えない。バングがブームを引き降ろし、メインシートを緩めて、ブームを少し外に出してくれる。また、バングはマストを曲げ、ラフとリーチとの距離を広げて、セールをフラットにする。非常な強風ではバングを非常に強く引かなくてはならない。

12. カニンガム

タイトにすると、セールのドラフトが前方に動く。ルーズにすると、ドラフトが後方に動く。軽風ではリンクルを残す。バテンから流れるリンクルが少し残るようにする。

12~15ノットでは、カニンガムを引き、リンクルがなくなるようにする。20ノットでは、できるだけ強く引く。

注：（バングとの関係）バングを締め込むとドラフトは後ろに動く。これを補正しドラフトが前方に動くよう、カニンガムを強く引かなくてはならない。この他、バングはリーチをタイトにする。もっとカニンガムを引けば、リーチが緩むので、強風中でボートを帆走させるのが楽になる。

13. センターボード

チャーリーは、センターボードは常に少し（8~10インチ）上げておくべきだと信じている。軽風では10インチ。7ノット以上では8インチ（ノーマルなセーリング時の高さの10インチから減らして）。強風ではボードの天端をフォアデッキの高さと同じにする。ボードはまっすぐに上げ下げせねばならない。

また、上りではスリットの中でできるだけ前方におかねばならない。

14. ダイヤモンドステイ

これはマストのサイドベンドをコントロールする。上りの時マストが回転すると、このサイドベンドは前方および後方への成分を持ち、セールをフラットにする働きを持つ。ダイヤモンドを緩めれば、セールシェイプの変形は大きくなる。もし、ダイヤモンドをそのルーズなリングの所でマストに対し締め付けることが出来れば、軽量クルーにとっては、良い結果をもたらすこととなる。

(訳者注：このところの意味がハッキリしない。)

15. シュラウドテンション

軽風および中風で推奨されているセッティングは次の通りである

一本をきっちり前方に、もう一本をきっちり後方におく。次に、前方のものを後ろに引いていく。半分位引いたところからタイトになり始めるだろう。

上りでは両方ともキッチリと後ろに引いておく。

強風ではシュラウドアジャスターの穴一つ、ピンを両サイドとも詰める。

この基本セッティングの場合、フォアステイは若干サギングが生じ、これに伴ってジブはパフの下ではよりフルになるだろう。これは軽風から中風では良いが、強風中では望ましくないものである。

16. 上マーク回航

何よりも先にリーチングの走りに入ってしまう。調節は後回し。強風の時に、特に大切なのは、とにかくプレーニングに入ってしまうことだ。それからジブリーダーとか、ローテーションマストとか、すれば良い。

17. リーチング

第一にやらなくてはならないのは、ウェイトの配分だ。ボートをアップライトに保ち、前後のトリムを正しくする。

第二に大切なのは、セールトリムだ。メインシートは常に出し入れして、調節しなければならない。クルーはパフを求めて、良く見張らなければならない。また、パフが来た時には、後方に移動し、かつハイクアウトしなければならないし、風が軽くなったら、内側に入り、前方に移動しなければならない。スキッパーは軽風または中風では、あまり動く必要はない。クルーはジブをしょっちゅう調節しなければならない。大切なのは、やって来る変化に先んずることだ。

非常な軽風ではシートは手で持つべきだ。ジブリーダーよりも前で持たなければならない時もある。このようなコンディションの時には、風上側のチェーンは、ちょうど水面から出た所にある位に（前よりのトリムと）しなければならない。しかし、艇が走り出せば、フラットなトリムとする。アウトホールとカニンガムは、ほとんど緩め、ジブリーダーは、ジブが非常にフラットなフットではない限りは充分に外に出すべきである。マストは、オーバーローテートさせ（※この頃は、ローテーションストップの真ん中の刻みはなく、ハーフローテートできなかつた）、レバーをブーム上のプラスチックの止めよりもっと突き

出す。リーチング及びランニングのレグの間はずっとそうしておかなければならない。

ブームを前方に出して、シュラウドにバテンが当たる時は、風下側のシュラウドを前に出す。風上側のシュラウドも軽風で水面がフラットな時は前に出して良い。しかし、一般的に言って、こうしたことによりリグが揺れる場合は前に出してはならない。強風でプレーニングしている時は、風上側のシュラウドは充分後ろにしておく。

タイトなリーチングの時には、下側のテルテールとリーチリボンを使い、リーチをやや固めにしておく。チャーリーは、トラベラーをセンターに固定し、ブームから直接メインシートを掴み、よりダイレクトなフィーリングを得るようにしている。

軽風では、バングはブームが跳ね上がらない程度に引いておく。中風では、もう少し引き、プレーニング中はリーチがきっちりと見える（タイトになり始める）まで引く。強風下では、バングをやや引くとパワーが増し、緩めるとパワーダウンすることもあることに注意が必要である。これは、上りの時と反対である。もちろん、リーチングの時でもあまり引き過ぎると、セールがフラットになって、パワーが落ちるので、これは上りの時と同様である。ブロードリーチングの時は、一番下のテルテールを使ってメインをトリムしなさい（マストから1/3後ろにあるテルテール）。リーチングで、艇をプレーニングさせるには、初めに体重を前方に（ノーマルなポジションである）に移し、それから後方にスキッパー、クルー同時に移動する。ポートをプレーニングさせるため、2度ほど素早くパンピングし、スキッパー、クルー共に重心を再び前方に動かしてみなさい。但し、バウが水の中に入り、沈しそうなる前で止めなければならない。おおよそ艇の前部が3インチほど水面上に出る位である。プレーニングに入れば、最終的にはスキッパーはトラベラーのクリートのすぐ後ろに座り、クルーは片足をスオートの後ろにおき、スキッパーにくっついて座る。風が強まるにつれて、もっと後ろに行かねばならないだろう。センターボードは、バウが水面上に出るにつれ、充分後方に角度を倒さなければならない。

18. サイドマーク回航

強風中でジャイブする秘訣は速く走り続けることにある。こうすれば、艇はより安定し、真下りに艇が向いた時の見掛けの風速が落ちる。クルーは内に入り、トラベラーの前方に、艇の中心近くに位置する。スキッパーは、かなりタイトなターンのカーブを描くようにし、真下りとなった時にトラベラーを握って反対側に放り出す。それから、スキッパーとクルーは起き直り、ハイクアウトし、新しいリーチングのコースに艇を走らせる。

19. ランニング

チャーリーは、非常な軽風の時を除いては、単にスピードだけを求めて、リーチ気味に上らせて走ったりはしない。通常、真の風下から約20度でセーリングする。強風で波があり、波に乗れるときには、ほぼ真下りとしてもよい。波

に乗れない時とか、風が弱い時には、少し上らせる。

強風中、波を乗り越える時には、風下に少しヒールさせ、ブームがシュラウドから離れるまでシートを引き込み、メインセール上を風が流れるようにする。それから、艇を風上にヒールさせ、パンピングしてスピードをつけてから、風下に舵を切って波に乗せ、その後、ブームを正しい位置まで出し、メインには風のフローがなくなる。風下のシュラウドは前方にしなければならない。両方のシュラウド共、前方に出す方が良いのだが、リグが揺れるようなら、風上側のシュラウドは引き戻さなくてはならない。ボードをすっかり引き上げる必要はない。デッキ上10インチで充分である。これによって、艇は安定し、また、回転するのが容易になる。

20. ウィスカーポールのジャイビング

おそらくポールを先に返した方が速いだろう。しかし、戦術的な理由から、周りに多くのボートがいる場合は、ブームを先に返した方が速いだろう。この方が速くタックし終わるからである。速く走っていればいる程、ジャイブは楽にできる。

21. 風下マーク回航

全て調節はタイミング良くやらなくてはならない。時期を逸しないように気をつける。第一に、クルーは風下のシュラウドをきちんと戻し、また、ジブリーダーをクローズの位置に動かす。スキッパーは風上のシュラウドを前に出しているなら戻す。次に、クルーはアウトホールとカニンガムとを元に戻し、ボードも前の方に降ろす。

ポールを揚げているなら、最後に降ろす。スキッパーは、トラベラーをクローズの位置にし、マークを回ったらすぐにシートを引き込めるようにする。

B. 2日目のセミナーノート：強風時のテクニック（イングリッシュベイで30ノットの強風が吹いた時のノート）

01. クローズ

思いっきり強くハイクアウトしなさい。スキッパーもクルーも、上りの時は、目一杯ハイクアウトし続けなくてはならない。風が息をつくような時は、上れる風になったり、ラルになったりしても、艇の内に入らないでシートを引き込んだりベアしたりして、対応する。水の中に体が引き摺られるようなことがあっても、構うことはない。ハイクアウトし続けろ。風上に落水することは絶対無い。パフが来たらちょっと上らせ、それから、ベアしてテルテールが流れるようにしなさい。

02. バング

もっともデパワーのために有効な仕掛けだ。フルハイクしても艇をフラットに起こせなくなったら、バングを使い始める。強風になったら、非常に強く引かなくてはならない。

03. センターボード

充分上に（2フィート位）、上げて走る。こうすれば、パフでは若干横滑りするかもしれないが、パフの中では仕方がない（起こしやすくなるメリットもある）。

04. シート類

メイン、ジブともに、艇をフラットに保つために充分なだけ出す。メインはバックウィンドが入るまで出さなくてはならないかもしれないが、艇をフラットに保つ方がもっと大切なのだ。ジブのクルーボードの取り付け位置は、ちょっと下げた方がよいだろう。体重が軽い場合には、一番下の穴を使用することになるだろう。体重のあるクルーの場合は、上の穴を使う。上りの時は、ジブリダーをほぼ中間にする。外に出せば出すほど、グループ（スロット）が開き、艇を走らせやすくなる。また、内に入れれば入れるほど、グループは狭くなり、もっと切り上げられるが、艇を走らせるのは難しくなる。

05. ハイキングポジション

尻が水に浸からないように脚をできるだけまっすぐに伸ばす。上体もまっすぐにし、水面と平行になるように保つ。丸めては駄目。効果が非制に少なくなる。クルーはシュラウドのハンドル（※当時の艀装品）を握り、バンクとジブのシートを膝の上に、すぐ使えるように置く。

06. パフを探す

水面が暗く見える所には、パフがある。明るく見える所は、ラルを示す。もし、白波が近づいて来るなら、パフも一緒に来る。もし、白波が遠くに離れて行くなら、ラルが近づいて来るのだ。

強風の中では、スターボード艇のリーバウにタックするな。その艇の下をくぐった方が、20ノットの風の中でタックして、5艇身も失うより、はるかによい。

07. 上マークで

マークを回っている間、艇をフラットに保つ。マークに近づく時は、バングを少し緩めて、艇がマークを回ってベアする時にリーチがタイトになり過ぎないようにする。重心を後に動かす。スキッパーは、スオートの後ろ2インチ位に、クルーはスキッパーの方に体を倒すようにする。ベアして、上マークを周る時には、メインシートを出して行く。ジブもメインが出て行くのに合わせて、メインセールのラフの前に出して行く。アンヒールして、風上側のチェーンが食い込み、艇がターンするのを助けるのは好ましいことであり、そうなるように、メインシートを余計に出すとよい。マークを周ったら、メインとジブをトリムして、スピードを増す。クルーはやや内に入るが、やはり後ろに体を倒したままとする。

08. リーチング

スピードがついたなら、クルーはセンターボードを上げ、マストを回す。そのほかは気にするな。バングをいくら引けばパワーが上がり、緩めればパワーが落ちる。低い位置にあるテルテールと前方のテルテールを利用して、メインをトリムする。

09. サイドマーク

速く走っていればいるほど、ジャイブは楽になる。スピードをキープし、バンクが引掛からない所までセンターボードを降ろし、真下りとなった時にメインシートを握ってブームを反対側に投げる。

10. ランニング

ウィスカーポールを上げなさい。ポールを上げておくと、ランニングの時に艇はずっと安定する。だから上げる。この時、クルーは前に行く必要があるので、スキッパーは、これを補うように後ろに行かなくてはならない。エクステンションの真ん中にテープを巻いてポールを作っておくとよい。そうすれば、後ろに下がった時に持ちやすい。繰り返すが、速く走れば、艇はより安定し、何もかもやりやすくなる。

11. 風下マーク

早めに次のクローズに合わせて、全てのセッティングをする。真上からマークにストレートにランニングで行かず、低くマークに近付く。こうすれば、ポールを降ろし、ジブを引き込みながら、リーチングで入って行ける。マークには大きなカーブで近付き、タイトに回り抜ける。前方に沢山の艇がいる場合は、マークぎりぎりにクローズで行き、彼らからの影響を避けるようにしなくてはならない。クリアーな風を得るためなら、ピンチングしてもやむを得ない。先行艇の10フィート後になる方が、6インチにぴったりつくよりましである。なぜなら、悪い風から逃れ、先行艇に働きかけるチャンスもあるからである。軽風の場合、悪い風を逃れようとすれば、ずっと後方になってしまうだろう。しかし、近くにいて食い込むこともできるかもしれない。また、こうすればタックして離れなければならない時でも、そんなに大きく損することはないだろう。

【チャーリー・マッキーの波の中のセーリング】

※ 1990年から91年にかけての年末年始にラグズベイS.C.で行われたワールドで優勝したチャーリー・マッキーの寄稿文。当時、吉川名誉会長が翻訳した。データ化・再録にあたり、一部修正あり。

このノートは、セーリングテクニックとチューニングに的を絞ったものではあるが、それでもアデレード・ワールドに参加した人なら誰でも、レースの結果は第一にタクティクスで決定してしまうこと、また（セールボートのレースなら皆そうだが）運によっても同じくらい決まってしまうことに同意されるだろう。

全体として見た時、我々は決して特別なスピードは持っていなかった。（2位となった）グレンとヴァネッサ・コリングズはほとんどのコンディションで同じスピードを持っていて、強風下では我々より速かった。だから、彼らのコメントは我々のものよりもっと有益だろう。また、他のいくつかのチームは特定のコンディションで非常に速かった。我々の最大の強みは、全てのコンディションで結構速く走れ、状況に合わせた効果的なギアチェンジができ、常に良いボートハンドリングができた所にあると信じている。

01. 風上航

テザー・クラスは、トップクルーならば、彼らのボートを同じようにセットアップする所まで練り上げられて来たと思う。すなわち、十分にタイトなシュラウド、ルーズなダイヤモンド、センターボードを上げることなどが正規なものとなりつつある。私は自分達のやり方で違っている所、セットアップを変える場合の我々のやり方、波の使い方のテクニック等をここでは指摘したいと思う。

我々はジブセールをデッキの方にできるだけ低くセットする。これにはジブフアーラーの下にシャックルをおかず、また、ハウンドからジブのトップ迄を最大限に長くする。一番下のシャックルを除けば、マストのレーキを最大にすることができない。そして、このことは、強風下ではジブのツイストを最大にすることがより重要だと我々が感じているからだ。

また、オーバーパワーになるまでは、トラベラーを使ってブームを中央におき、メインシートを引いて、メインのツイストをコントロールする。このツイストの調節は、波があって細心の注意を要求される時に、特にクリティカルに効いてくる。私は、最上部のバテン二つの間にテルテールを付け、速く走っている時は、このテルテールが正に失速するばかりにし、加速する時には流れるようにする。

オーバーパワーになったら、メインシートを強く引いて、クリアして、トラベラーを使い、この間、ベッキーはバングを操るのである。

非常な強風になれば、私はトラベラーを中央に固定し、メインシートを使う。これには良いスイベル付のラチェットブロックが必要である。こうやるかどうか

かは単に個人の好みの問題ではあるが、こうすればタッキングや艇をダッキングする時、あるいは、マークを周る時、やりやすくなる。

ダイヤモンドをルーズにしておいて、バンクを引くと、マストはよりベンドする。こうすると、フォアステイのテンションが緩くなり、メインセールはよりフラットに、ジブはよりフルになる。波の中では我々はトラベラーをずっと出し、上り角度を良くするよりは、艇をフラットに保つようにする。そうすることで、ジブでパワーのほとんどを生み出し、メインはフラットになり、ボートは非常にルーズで広く開いた感じになる。

この広く開いたセットアップは、波に対する舵取りを最大限にフレキシブルなものにし、スピードを維持できるのである。

風が強くなるにつれ、ジブによるコントロールが強くなり過ぎるので、ジブリダーをもっと外に出し、かつ、クルーボードの下の方に（ジブシートを）付ける必要が出てくる。こうするとボートのコントロールが楽になり、また、フラットにしやすくなるが、上り角度は悪くなる。

波の中で良いセーリングをするのは、いつ上らせ、いつ落とせば良いのかの正しい判断にかかっている。昔から言われている一つ一つの波頭に向かって上らせ、底に向かって落とすというやり方は、アデレードの波に対しては、うまく働かない。波が余りにも不規則で、効果的なリズムカルな舵取りができないのだ。その代わりに、私はもっと先の次の波を見て、比較的フラットな水面を見分けようと努めた。

もし、プレーニングできるコンディションが存在すれば、他の事は捨てて、そちらへ行く。また、プレーニングするには風が軽すぎたり、風は結構あっても、波が断続的にある時には、フラットな所を求めて、ぎりぎりに上らせ、高さを稼ぐ。

全体とすれば、舵を取ることによって、波からある程度は逃れることができる。私がこのようなコンディションに関して言いたいのはただ一つ、ボートをフラットに保つ事に余り夢中になるなど言うことである。波の中をフラットに走らせると言うことは、クルーが波にぶつかるということである。これは絶対的に遅いのだ。

02. リーチング

リーチングはほとんどバランスとフィーリングとチームワークの問題だ。これらはすべて説明し難いものなのだ。ベッキーは良いセンスを持っていて、軽風から中風域では、ウェイトシフティングは彼女にまかせて、私は波の中での舵取りに専念するだけだ。

アデレードの強風でのリーチングの我々のスピードは、褒められたものでなく、むしろ誤り多いものだった。多分、このようなコンディションでの実際的な練習に欠けていたからだろう。だから何も申し上げることはない。

03. ランニング

ランニングは、我々が本当に一番速いと感じたコンディションだ。我々の主要

な優れた点は、他の連中より低く走れる能力にある。これは、他の艇が貴方の艇をコントロールしている時とか、ランが本当のランでない時には、何時でも可能というわけではないのだが、状況が許すならば、非常に有効である。

大抵の場合、低く走らせるということは、積極的に波に乗って走ると言うことである。一旦、波を捕まえたならば、我々はできる限り低く走らせ、しかも波に乗り続ける。これは、しばしば十分にバイザリーのセーリングをしていることになり、ベッキーはジャイブしないようにブームを抑えているのだ。

サーフィングの基本は、エルブ・ストロームにより最も上手く言い表されている。「ボートをいつも坂を下るように向けておけ」。

前方に波の壁がある時、それに向かってヘッドアップする傾向は、誰でも持っている。しかし、アデレードの不規則なパターンの波の場合には、カービングダウンを続ける事ができ、なお他の溝が発達して行って、さらにカービングダウンして行ける様な例にしばしば出くわしたと思う。

貴方がスピードを失ってしまい、カービングダウンして行ける溝もない時には、ヘッドアップしてスピードをつけなければならない。この鍵は、思い切ってヘッドアップして、スピードをできるだけ速くつけ、それから直ちにもう一度切り込めるチャンスを見つけ出すことにある。

より低くセーリングするのをやさしくするには、いくつかの方法がある。ジェイとリサ・ラナハンが風下航の時に、マストを間違った方向に回転させてしまうテクニックを編み出した。こうするとブームエンドをより外に出すこととなり、より低くセーリングする事ができるのだ。我々は、彼等程ランニングで低く走らせることはできないが、レガッタの中で、このテクニックを用いて良い結果を得ることができた。

また、センターボードをもう少し下ろすことによって、よりよくセーリングをコントロールすることができる。

大きな波の中で低くセーリングする秘訣は、舵取りを積極的にすること、また、クルーが前後のトリムに細かく注意を払うことにある。我々が実際のレースで経験したことであるが、非常に低くセーリングするという事は、艇の頭を突っ込んだり、水浸しになったりしないように、もっと細心にならなければならないということである。

我々のスポーツの最も素晴らしい点は、プレーする舞台がいつも異なるという事だ。大きな波の中でセーリングするという事は最もチャレンジングなことであり、幸いな事に最も面白いことである。