

Racing Tips Jay Renahan

【吉川さんによるテザー講習会の報告】

アメリカから現世界チャンピオンであるジェイ・アンド・リサ・ラナハンを招いての講習会を兼ねての行われたスプリングレガッタは大成功でした。一中略
一 29日夜、葉山元町公民館で行われたセミナーの内容を中心に、これにラナハンから得られた様々な情報を取りまとめて、報告します。

A. セッティング関係

01. マストの立て方

テザーのマストは両サイドのシュラウドとジブセールスのラフワイヤーで立てられます。ラナハンの立て方はこれまでチャーリーなどから聞いていたものと異なり、かなりルーズにセットしていました。即ち、オーストラリアンやチャーリー達は両シュラウドを一番前にし、その後にジブのラフワイヤーをデッキプレートに固定するのですが、この時に片手でラフワイヤーをかなり引いて、ようやく止められる位にする。これが一番緩い状態で、あとは風が上がるに連れて、シュラウドを後方に引き、強風でもっとも後まで引くというものでした。つまり、相当にシュラウドのテンションが掛かっているのです。

しかし、ラナハンのは相当に緩いもので、先にラフワイヤーを止め、それからシュラウドを止めるという方法でも立てられるくらいルーズなのです。そして、マストを立てた後にシュラウドを半ばくらいまで引いて終わり、というやり方でした。それも今回のような6-8メートル位の風以上になっても、これ以上後ろに引くことはない、と言うのです(二日目に私がマストを立てるのを手伝い、これを知りました)。

セミナー会場での質問に対しては、彼は「強く引くとマストがベンドしセールが浅くなり、パワーが無くなってしまう」と言いました。そして、「デパワーの方法は他にもある」と言っていました。つまり、マストのセッティングとしてはパワーのある状態にしておいて、デパワーは別の方法であればよい、という考え方のようでした。

マストの立て方と関連して、彼はクラス・ルールに許される限度いっぱい、ジブのピークを下げるようにしていました。ノースアメリカの連中はこれまでもジブをできるだけ下の方にセットするようしており、バンクーバーのボートビルダー、ジョン・イベットはバウアイにファーラーを、シャックルを用いずに直止めした艇を供給しておりました。これがバンクーバー・ワールドの時に問題となり、その後、スペンサーが現在のようにルールを改正したのです。ラナハンはこちらでクルー体重の合計が130キログラムかそれ以下の場合、ルー

ルの限度いっぱいにはマストをレーキさせるのが良いのではないかと、言っておりました。また、145キログラムを超える場合は、限度いっぱいには短くする(20ミリメートル短くできる)、すなわち、これだけマストを起すのが良いのではないかと、言っておりました。

マストをレーキさせるとパワーがなくなります。立てるとパワーが増します。これがそれぞれ体重の軽いクルーの場合、あるいは重いクルーの場合に適合すると言うわけです。

この問答は、マストのレーキに関して質問が出たために、始まったことですが、以上が彼の返答でした。クルーの体重が145キログラム以上に重い場合はマストをルールいっぱいには立て、130キログラムより軽い場合は限度一杯にレーキさせると言うわけです。そしてセールはできるだけ低くしておく、というのです。

02. ダイヤモンドのテンション

同じくダイヤモンドのテンションですが、彼は非常に緩くしており、片手で握ると両ワイアがウイスキーポールのアイより10センチ程上でマストにくっつくくらいにしていました。それまで、私はこの金物のところで付くくらいにしていたのです。講習会での彼の説明は、ダイヤモンドを固くするとマストのベンドが少なくなり、従ってセールが深くなる。緩くするとセールは浅くなるということでした。質問者の中にはマストのベンドが逆でかえって深くなるのではないかという意見の人もおりましたが、残念ながら実証することはできませんでした(彼のセッティングを見ると、マストはルールいっぱいまでレーキさせている、バテンは緩い、ダイヤモンドも緩いので、これらからは基本的にセールはかなり浅く、パワーは少ない状態にセットされていることになります。クルーのリサと合わせての体重は130キロをそれほど大きくは上回っていないようですので、これで良いのかも知れません)。

03. メインセールの深さ

これに関しては、アウトホールはメインのフットがブームから10センチ離れる深さまで引き、風の強弱に関わらずこれを一定にしておく、と、言っておりました。おまけに上りでも下りでも自分はこれを変えないと言うのです。フット部分がかなり浅い状態です。

フランクなどは非常に神経質で、上り航の場合、ラルとパフでアウトホールを引き、深さを変えろ、風のラルとパフとは規則性がありおよそ30秒周期で変わる、だから、十分に变えるだけの時間があるというのです。フランクは理論的で、風速に合わせたセールの深さがある、だから、常に風速に合わせて最大のパワーを得るようにするのが良い、というのです。

もちろん、彼の手によって書かれたブームのマークは、風下航の場合に関しても、2つマークが打たれており、いずれも相当な深さにするように指示しています。これに比べると、ラナハンのは誠に簡単明瞭で、浅いままでもるきり変えないというのですから、どうにも言いようがありません。

二日目に彼が帰着してから艇を受け取った私は、これを点検してみたのですが、やはり相当タイトにアウトホールが引かれており、10センチほどしか開いておりませんでした。フィニッシュしてから、かなりの距離の風下航だったので、私なら深くするのですが、これで帰って来たのです。

もう一つ、彼の言ったことで、相当な軽風で波がない場合、セールを浅くしておいた方が速く走れることがある、と言うものがありました。

04. バテン

アメリカ勢がテーパードバテンを使用しているのではないか、という質問に対して、彼は使っている、それはセールシェイプを良くするためと、もう一つはマストが古くなると、特にトップマストが古くなると柔らかくなってベンドが激しくなるので、トップのセールの深さが非常に少なくなる、我々はこれを、スティフナーを入れないで、バテンを変えることによって調節しているのだ、と言っておりました。スティフナー使用はオーストラリアでは良く行われており、ルールでも許可されています。

もう一つ彼がバテンに関して言ったのは、メインセールの一番下から2本のバデンは常に全くテンションを掛けないように、ということでした。私が調べた限りでも、全然テンションが掛かっていませんでした。

2日目の事ですが、この日は6-8メートルくらいの風でしたが、彼が帰って来たときに、下の2本に限らずほとんど全てのバデンにテンションを掛けていないのです。ちなみに、彼は今回私の艇を使ったのですが、風が両日ともかなりあったせいでもありましようが、セールはかなりフラットな設定であった、と言えます。講習会の質問で「一度上げたセールを出航まえにまた下ろしていたのは何のためだったのか」と言うのに応えて「バテンのゆるくしたのだ」と答えていました。

以上の二つを合わせて、彼らはセールの深さについては、相当に神経を使っていることには間違いありません。しかしながら、自らの経験に基づく、かなり個性的な意見を持ち、日本人のように、このケースでの絶対的な基準は何か、等という考え方はしないようなのです。彼は講習会のある時「そんなに細かい事を一々聞いてどうするのだ。あんまり考えすぎると頭がこちこちになってしまふぞ」と言うようなことを言いました。

チャーリーも「テザーの走らせ方はいろいろある」と言っています。原理、原則に外れたことをやっては駄目だが、どんな場合にも絶対に正しいただ一つのやり方しかない、と考えるのは行き過ぎではないでしょうか。それよりも自分で実際に走ってみること、そしてこれが良いと言う自分のやり方を発見する事が大切なのでしょう。

B. メインシートとトラベラーの使い方

メインシートはリーチのテンションを決めるのに使い、出し入れはトラベラーでやっていると言いました。しかし、チャーリーはメインを手を持ってセール

を出し入れし、但し、トラベラーはしょっちゅうコントロールして、リーチのテンションを適当に保つようにしていました。チャーリーによると、この方がセールをきっちりと決めることができるのだ、ということでした。

設計者のフランクはトラベラーでブームの出し入れをするのが正しいように言うておりました。そして、この方法によって出し入れしても、トラベラーのレールを湾曲させておいて、メインシートのテンションが変わらないように設計してあるのだ、と言うておりましたが、結局リーチのテンションは大切な要素だが、これを正しく保つにはいろいろな方法があり、各人好きなようにしてよい、ということでしょう。

C. 艇の走らせ方

01. 風下航の走らせ方

「サイドから下への走りを見ているとラムラインを走らせてくるのでなく、ジグザグに艇が走っていた。それはなぜか」と言う質問に対して、波を使って走っていたのだ、と返事していました。それもかなりこまかく一つ一つの波に対してジグザグして走っていたのです。一日目にクルーを務めたチームの話では、ラナハンが風下航が非常に上手い、ということでした。「彼は常にサーフィングさせる」と言うのです。両日ともある程度のうねりや波があったのですが、これを一つ一つ巧みに利用して艇を滑らせていたのです。ラナハンは「そうでないと逆に波により艇速が落ちてしまう」とも言うておりました。

これは上り航でも同じことで、波を上手く使わないと上り角度も落ち、艇速も叩かれて落ちてしまうのです。チャーリーは波がきつかったアデレードの走りについて、「波に艇をぶちあてないで、なるべく平らな所を選んで走った」という表現をしておりましたが、同じことかと思えます。要するに、波により艇速が落ちないように、波の力を利用して走るようにしているのだと思います。日本艇は上りでは相当によく走り、遜色ないことも多いのですが、風下航ではまだ差があるようでした。

これに関連してですが「波に対してどのくらいの角度にすれば良いのか、という質問が出ました。彼は「波に対してサーフィングするに一番良い角度で走らせよう」と言うても、マークの方向もある。その時その時の状況に合わせてやるより仕方がない。どれがもっとも速く行けるかを見つけるのは、練習あるのみだ。」と言うておりました。

02. カニンガムの使い方

カニンガムはどれくらい引くのか、という質問がありましたが、彼はどれくらい、という質問には答えず、カニンガムを引くとリーチが開くとのみ返事をしておりました。リーチを開かせる必要がある時に引けばよい、という考えだったようです。但し、二日目の3レースをリサがクルーとして走りましたが、彼女は帰ってきた時に、私の艇のカニンガムがとても使いやすくて良かった、と言うておりました。これは、チームが持ってきたもので4分の1のテークルに

なっていて、フックでカニンガムのアイに引掛けられるものです。これから考えると、彼女は結構カニンガムを使っていたようです。つまり、風によって、リーチを開いて走らせた方が良い時には、カニンガムを引いていたのではないかと思います。今回のセミナーを通じて痛感したのは、テザーは乗り手によりそれぞれ走らせ方がある、ということです。と言っても、下手が我流の勝手な走らせ方をしているのではなく、ワールドチャンピオンのラナハン夫妻でさえ、相当に個性的な考え方を持った走らせ方をしているのです。そして、それなりに的を得た結果になっているものであると思います。要は自分達にあったやり方で、自分達に相応のできるだけのパワーを得ながら、艇を良く走らせる、ということ、あれこれとベストの方法ばかり人に聞いていても、効果が上がらないじゃないか、もっと走り込め、と言っているようでしたね。

D. シアトル・フリートとワールド

シアトルではどんな練習をしているか、この質問にたいして、クリニック、即ち講習会は春に一回やるだけだ、その後はフリート毎に、ウィークエンドにセーリングしている、ということでした。そして、セーリングだけでなくバーベキューもやるし、他の楽しみ事もやるよ、とも言っておりました。ノースアメリカには、シアトルやバンクーバーの他に大体15艇位のフリートが地域毎にあるそうです。

そして、彼らは一日に何と15レースをやるというのです。各レースは短いトライアングルで、これをスタートからフィニッシュまでを15回。それを離れ離れにならないで密集して、横にも縦にもくっついて走るんだ、ということでした。

これは非常に実戦的な練習だと思います。近くにいれば、上手い人のセッティングも走らせ方も目で見て直接に学ぶことができます。また、ごく近くを競り合って走ることに非常に意味があります。相手からの風の受け方、奪い方、波の受け方等々、離れて単独に走っている練習できない様々なことが分かるわけです。ここいらに、シアトルフリートの実戦での強さの秘密があるように、思いました。

E. シアトル世界選手権大会

1996年にシアトルがホストとなっで行われるワールドですが、既に場所をゴージと言うところに決定したとのこと。シアトルから車でわずか4時間の所で、ホテルもあり、アコモデーション・環境共に非常に良い。ここで一日4レースづつやりたい。トータルで6日だが、レイデイを2日取り、レースは4日間に16レースをやる、ということなのです。

ショート・コースであるのと、おまけに岸からレース海域までが近く、5分しかかからないので、水の上にいるのは4時間だけだ、在来方式で1レースやる

のと変わらない。ノープロブレム、と言うので乱波もうねりもなく風は申し分ないから、素晴らしいレースが楽しめるよ、と言っていました。さて、皆さんどうされますか？

【ジェイ・レナハンのセミナーノート】

※ 1994年スプリングレガッタにおけるセミナーの内容。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。

A. テーザーの走らせ方に関する一般的な注意

01. 速く走ること!

上り角度を良くするためにも、波を突き破って進むためにも、テザーを速く走らせなくてはならない。上り角度を稼ぐには、ボートが水中を速く進まなければならないのだ。大きな波の中を上マークへ行こうとするなら、十分なスピードで波を突き破るか、または、波を迂回して走るかしなければならないのだ。

02. できるだけたくさんの時間、速く走らせること。

優れたテザー・セラーは、他のセラーより更に速く走るのではなく、より長い時間速く走らせているのだ。別の言い方をすれば、遅く走ることのないよう、集中して走らなければならないのだ。

03. ダウンウインド（ブロードリーチング、ランニング）

速く走っている限り、低く行け。多くの人が気付かれたと思うが、私はマーク間のストレートなラインから40度まで、上か下に離れて走る。スピードを得るためにはヘッドアップするし、速く走っていて、波を見つけた時には、ヘッドダウンして、その波に乗り、できるだけ長い間サーフィングできるようにする。

B. ボートのセットアップに関するいくつかのアイデア

01. ダイヤモンドのテンション

私は、ダイヤモンドを十分緩くして、ダイヤモンドステイがマストのグースネックとウイスキーポールのリングの間に楽にタッチできるくらいにする。なぜこうするのが好きかというと、これくらいダイヤモンドが緩ければ、カニンガムとバングを使って、マストのベンドコントロールができるからだ。こうすれば風があるときは、メインセールの下の半分をフラットにすることができる。こうすれば、ジブとメインとのスロットが広がるので速くなるのだ、と私は思っている。

02. シュラウド・テンション

私は、シュラウドのアジャスターを、各レースの度にセットする。そして、セーリングは風上航から始め、あたかもレースをしているかのように、しっかりとハイクアウトし、セールを引き込む。それから、両方のシュラウドを前に動かし、風下側のシュラウドがやや緩み始めるまでにする。私はシュラウドがこれよりタイトだと私が望む以上にマストの下部を曲げてしまう、と信じている。このように調節されたシュラウドは、私にとって、マストベンドを思うままにコントロールさせ、従ってメインセールの深さもコントロールできるのだ。

03. シュラウド

私は、ルールによって許されている限度いっぱい（計測長4160mm）、マストをレーキさせている。リサと私が軽量である故に、マストをレーキさせることによるペナルティ、すなわち軽風下でポイントング角度が悪くなることと下りで低速が遅くなることよりは、10ノットを越える風の中での上り航では、ドラマティックにスピードが改善される事の方が、はるかに勝ると信じている。

04. バテン

私は、ボトムの中の二つのバテンを非常にルーズにしておくことを好む。こうすると、風があって、メインセールの下部にバックウインドが入るような時に、ホンの少ししかバックウインドを生じないのだ。低い所のバテンをタイトにすればするほどメインセールがもっとずっと後ろにひっくり返りやすくなるのだ（Tighter lower battens would make the mainsail invert faster aft）。バテンは上に行くほど次第にテンションを掛け、メインセールの中の垂直なリンクルが丁度なくなるくらいにする。私は、風の条件が変わったからと言ってバテンを調節するような事は全くやらない。

C. 風上航の時のいくつかのアドバイス

01. 軽風から中風（4～10ノット）

ボートを極限までフラットにする。時にはわずかにウェザーにヒールさせる。ボートの前方に、クルーはシュラウドにくっついて、また、スキッパーはクルーに肩をくっつけて乗る。私は、トラベラーを200mmくらい風上にして、常にメインセールをコントロールして、リーチを全くルーズに保つようにしている。風速が増すにつれて、トラベラーを下ろしてセンターに近くし（と言っても、まだ風上側）、メインシートをもっと強く引いてリーチをタイトにする。これらの風の中ではジブのトリムは非常にクリティカルである。もし、ジブをタイトに引きすぎると、ボートは必ず失速する。また、ルーズ過ぎると上れなくなる。非常に小さなジブの調節が、ボートスピードの大きな違いを生み出す。

02. 中風（10～16ノット）

ボートを全くフラットにして走る。このようなコンディションでは、ジブのトリムは滅多に変えることはない。ジブを正しい位置まで引いたら、忘れてしまえ。ボートスピードはほとんど全くヘルムスマンに掛かっており、クルーはハイクアウトして、波や風を見張ってヘルムスマンを助けるだけだ。舵取りは非常に慎重にせよ。また、メインシートとトラベラーを使ってボートをフラットにキープせよ。

このようなコンディションでは、私は、メインシートをクリーンにして、トラベラーだけを使う。風がステディで波があまり大きくないなら、トラベラーで走るのが非常に速い。波がある時には舵を使い、またトラベラーを調節することによってボートをフラットに保つように（試みて）いる。このようなコンディションでは、時には、トラベラーは風上に200mmまで引くことがある。トラ

ベラーで走っているときには、メインシートのテンションをちょうど良いようにする事が大切だ。もし、遅いと感じたら、メインシートをわずかに出す。もし、あまりに速すぎると感じるか、上り角度が悪いと感じたら、メインシートをもっとタイトに引く。メインシートをシーティングに使っている時に、メインセールをデパワーする必要があるれば、バンクを軽くする（When using the mainsheet for sheeting, lighten the boom vang when required to the mainsail）。

※訳者注：メインシートをシーティングに使っている、とは、メインシートを固定してトラベラーでメインセールの出し入れをしているのではなく、トラベラーは固定してメインシートを使っている、という意味であると思います。また、バンクを軽くする、というのは、デパワーするのですから、バンクを締めてマストを曲げ、セールを浅くする、という意味で、バンクを緩める（軽くする）ということではないと思います。

03. 強風（16～22ノット）

バンクを使うだけでは十分ではないくらいオーバーパワーになったら、カニングガムをタイトにする。ブームバンクやカニングガムおよびメインシートをタイトに引くことにためらうな。このようなコンディションでは、メインシートをがっちり引き込み、トラベラーだけ使うと、非常に速い。しかし、メインシートをタイトに引きこんだままでは、沈する事なしにタックするのは難しいということに、十分気をつけるべきだ。私は、タックしなくてはならない時は、その前にメインシートを緩め、確実にボートをコントロールできるようにしている。メインシートをタイトに引けば引くほどより速く行ける、ということをおぼれるな。

このコンディションでは、ジブのトリムは再び重要になる。メインシートを出しても、ボートをフラットにできない程風が強くなれば、ジブをいくらか出す。ジブを25～40mm緩めれば、ずっと容易にコントロールできるようになる。このようなやり方で（低く、しかし、より速く）、あなたは、もっと重いチームと同じ時間で、上マークまで到達できることに気がつくだろう。ノースアメリカの非常な強風下で、チャーリー・マッキーは非常に低く速く、ジョナサン・マッキーは上り角度を稼いで、しかし、同時に上マークに到達したのを見て、我々はアレッと思ったのだ。

04. 非常な強風（22ノットかそれ以上）

トラベラーをセンターに置き、ブームバンクとカニングガムを非常に強く引く。ジブリーダーを少し外側に（100mmくらいか）動かす。センターボードをいつもより100～200mm上げる。但し、本当に強風の時だが。ジブをタイトに引き込むな。ボートをできるだけフラットに保ち、メインシートを絶え間なく調節せよ。ブームバンクがあまりにタイトだと、タックの時にローテーションをまわすことが困難になる。タック前にバンクを緩める事を忘れるな。

D. 強風下のリーチングについての幾つかのアドバイス

強風下でのタイトリーチでは、ボートのセットアップを上りの時とほとんど同じに保つ。すなわち、ブームバンクをいくらか緩め、ジブをあまりタイトにせず、さらに常にメインシートを調節してボートをフラットに保つようにする。プレーニングしているかぎり、シュラウドは放っておけ、アウトホールやカニンガムやジブリードの位置などに気をつかうな。リーチングでもっとも大事なことは、センターボードを上げる事と、できる限りボートの後ろに座ることだ（但し、プレーニングし続けている限りのことだが）。できるだけ多くの時間、プレーニングするようにしろ。クルーはトラベラーバーを跨いで座り、ヘルムスマンはボートのなかでできるかぎり後ろに座るのだ。

強風あるいは中風下のブロードリーチでは、波に上手く乗ってセールダウンすることによって、非常に大きく進むことが出来る。ボートをヘッドアップさせてプレーニングし、スピードを上げる事は容易にできる。そこで、一旦速く走りだしたら、このスピードを保ちながらできるだけ低く、波の上を滑り降りるようにする。このプレーニングさせてくれる波から離れたら、もう一度ヘッドアップしてスピードを獲得し、以後この冒険を繰り返すのだ。これは全く面白いことであり（私が日本にいる時に言ったように）他のボートがいなくても、マークが無くても、いつでも練習できることなのだ。

以上、私が述べた事のほとんどは、テザーに特有の問題なのだ。しかしながら、私はスタートした後は、ボートが正しい方向に向いているように最大の注意を払うことが、もっと大切なことであると考えている。スピードはあるが、間違った方向へ行くよりも、たとえ少々遅くてもボートを正しい道に向って走らせる事を、私は選びたい。