

Crewing in Heavy Air

Libby Johnson McKee

訳: 小川 雅

rev.1.0

風と共に夏がやってきました。ゴージャレガッタや世界選手権を強風の中で行えるかもしれませんね。2~3人のクルーの方に、私達がどのように強風を乗りこなしているかを質問されたことがありますが、それに関するいくつかのコメントを以下に示そうと思います。私がここに書くほとんどのことは、どのようにジョナサンと私が共にセーリングをしているかという詳細です。如何なるコンディションにおいても、また如何に風が強くとも二人のチームワークを大切にすることこそが、結局のところ一番重要なのです。どのチームにもセーリングのスタイルというものを持っていますが、ここで紹介するのは私たちに都合のよいやり方の一例です。

1) 信頼

クルーのとき、ティラー操作によってできるようなことなど、自分のコントロール下でないことがいくつかあります。クルーは、ヘルムスマンがポートスピードを維持するに必要なことを、してもらえらるだろうことを信頼しなければなりません。このことに関して私は、ジョナサンのすることは考えずに、私自身のすべきことに徹して彼の動きに合わせることを、一番の方法だということに気がついたのです。非常に単純なやり方のように聞こえますが、彼がどのように操作をするかを考えなくなったとき、私たちのセーリングは格段によくなるのです。また、もし気が興奮してしまったりしそうなときは、ただひたすら手元の仕事に取り掛かるようにしています。ちょっとした信頼や委任によって、遥かにうまく行くことがあるのです。

2) 風上航

それで、私たちクルーのやるべきことは何でしょうか？風速が10~11ノットになれば、主にすべきことは一つ、ハイクアウトです。それは、クルーが船のスピードを速くさせることのできたたった一つの具体的なことです。ただひたすら外に出て、笑って耐えましょう。ハイクアウト以外のほぼ全てのことは、風上航のスピードにとって単なる2次的な要素にしかありません。私は常にジョナサンよりも下に身を乗り出します。つまり私の頭は彼の肩よりも下にあるのです。それによって、彼の視界を保つことができます(それゆえ船をぶつけないのです)。波が来たときには上半身を起して避けます。波がとても大きい場合、あなた方はおそらく少し高い位置になるでしょうけど、上半身を伸ばして波を乗り越えるようにしましょう。ジョナサンよりも下にハイクアウトし、少しの間頭を引くことによって、波との衝突を避けるというやり方をとっています。私の体がよい形を成すとき、どんなコンディションにおいてもしっかりとフラットにすることができます。私がしっかり外に出てそ

の状態を保つことができれば、ジョナサンは私のハイクアウトに頼ることで、操船している間船をフラットに保つことができます。筋肉をなるべくリラックスさせ、ハイクアウトのことはなるべく考えないことです。

3) コントロール

私はセール形状を決めるのにバングローブを使います。風が上がったり下がったりするのに合わせて、パフに入ったときにはバングを引き込み、パフを抜けたら緩めます。理想的には、その調節をハイクアウトしながら行います。風が安定しないようなときには、風から受けるインパクトの強さに集中します。私たちはジブのクリューボードのポジションを動かさないようにしていますが、およそ 15 ノットくらいでは穴1つ分引き出し、本当にオーバーパワーのとき(25 ノット以上)には2~3個分動かします。穴2つ分動かしたときは、通常センターボードを数インチほど上に上げています。ジブシート、カニンガム、アウトホールやセンターボードにはマークをつけており、調節するための目安にして使っています。

4) タック

タックで失敗すると本当に大きなロスになります。タックはチームワークが重要で、特にコミュニケーションは絶対です。15 から 18 ノットくらいの風域では、ジョナサンが「タック用意」という掛け声をしてからタックし始めます。このとき、私はハイクアウトポジションにいたままバングを少し緩め、風上側のジブシートが緩まないように気をつけ、前の(パウ側)の手で持ちます。ローテーションを返しやすいようなくらいまでバングを緩めてあげたら、たいてい私は彼に準備ができたことを伝えていきます。すると彼は「舵がリーヘルムになった」と言って応え、回転させ始めます。ポートの中に入ってローテーションレバーを前の手で返しますが、その手でまた新しいジブシートをつかみます。タイミングとしては、ポートが風に対して真上かあるいはその直前くらいのときに正しくマストを回転させます。なぜならば、ちょうどそのとき風のプレッシャーが少なく、返しやすいからです。反対サイドへ移ったらすぐにフルハイクできる状態にし、マーキングしたところまでジブシートを引くようにしています。そしてその後、バングをしっかり引きます。

私がジブシートをクリートから外すことがすなわち回転の合図である、ということを除いて、この過程は 19 ノット以上の風域における場合と似ています。ジョナサンは私がジブシートをカットするまで回転し始めません。このことによって、タックでジブがシバされないことによって起こるだろうアクシデントを、確実になくすことができるでしょう。私はレール上で上半身を起し、ジブシートをカットしてしまいます。するとジョナサンは回転し始めるので、私はそれに合わせて移って行き、ローテーションを返しながら進んで、新しいサイドでフルハイクしながらジブを調節します。どんなときでも、マストがしっかり返っているかに注意を払います。もし、逆側に跳ね返ってしまったならば、それはあなたの失敗によるものではなく、ヘルムスマンがメインシートを緩めすぎってしまったことを意味します。すぐにやり直しましょう。

5) リーチング

私たちが上マークを回航するとき、私はジブを緩め、後ろにスライドしてハイクアウトをします。どのくらい後ろに下がるか、あるいはどのくらいリーチにテンションをかけるかは風の強さによります。早くプレーニング状態に持っていくことを目指します。私はスオートをまたいで前足はクルーのフットベルトに、後ろ足はヘルムスマンのフットベルトにかけながら、体を後ろにそらせます。もし必要であれば(22 ノットオーバー)、完全にスオートの後ろまで行ってハイクアウトをします。しっかりとスピードに乗せて回航した後、リーチング用にバングやセンターボードなどをコントロールするよう、ジョナサンは私に言うでしょう。そのときのポイントは、まずジブをクリートしてしまっ、センターボードをデッキと同じ高さくらいになるようなところまであげ、カニンガムとアウトホールを出します(もし本当に大変でなければ) ブロードリーチのときには、ジブリーダーを風下側へ出し(これは風上航の最後のタックの時に行います)、ジブシートを中くらいまで出します。リーチのテンションがどの程度かによりますが、私は後ろに行ってハイクアウトするか、もしくはスオート上においてジブをコントロールできるよう、ジブシートを手を持つようにしています。というのも、ここで私たちがクルーのすべきことはバランスをとることで、ジブをコントロールしつつ、風に合わせて中に入ったり外に出たりするのと同じように、前後のバランスを取れるようにします。慎重に動くのではなく、滑らかに動くことです。25 ノット以上の風域では、リーチングの最中セールを動かすことはありません。ジブをトリムするにはあまりにも大変で、常に修正の必要がでてきてしまうのです。

6) サイドジャイブ

マークにたどり着く前に上側のジブリーダーを中くらいまで出し、風上側のシュラウドを前に出します。ジャイブするとき、私はマストローテーションを回すことと、(もしブームを返すときにぶつからぬよう、センターボードを挿す必要があれば)センターボードをコントロールすることに集中しています。ジャイブ後にボートスピードを回復させるまでがジャイブです。必要ならば、方向転換した後セールを調節します。中風域では、ときどき立ち上がって下側のそれを前にやり、よって私は風下側へ行かなくてもよいのです。

7) ランニング

クローズホールドからランニングへ移るのは、ウィスカーポールがある分リーチングになるときよりもいくらか複雑になります。回航でベアするときにハイクアウトをして、それから中に入ってポールをつけに行きます。風速が20 ノット以下の風域では、ジブのことは気にせずポールへと行き、ジョナサンが前に来て風上側のジブを引くのです、つまりウィスカーをつけるリングは右側にあります。私はポールをつけて前に押し出し、そのときジョナサンはジブシートを引いて合わせます。そして、彼からジブシートをもらってクリートします。20 ノット以上ある風域では、ジョナサンが前に来るとバウが波に突き刺さってしまうので、私が一人で行います。ジブシートを風上に引いて、クリートし、ポールをつけて後、マストに取り付け、シートを引きます。

私たちはたいていセンターボードを少し低めにして揺れを最小限に抑え、バングを少しだけ入れ

たままにします。デッドランのときは、おかしくなければローテーションは入れませんが、バウ先をあげたり(ラフイングしたり)、あるいはヘッダーが入ってくるようなときにマストをまわします。ジョナサンはダウンウィンドでのバランスをとりますが、私はマストを回したりセンターボードを入れたりして、船の揺れを抑える手助けをします。私はまた、次のブローに乗り継げるよう後ろのパフの様子をうかがい、ヘルムスマンがバランスをとりやすいような位置に座るようにしています。

強風でのセーリングはあなたが味わうことのできる最もエキサイティングなことの一つで、ゴージにおいての暖かい海と風の中でのセーリングは本当に最高です。上で私が話したように、セーリングではどんな状況においてもチームワークが最も重要な要因です。ですから、はじめるには困難な状況だとしても、できるときにはしっかりと練習を積み、あなたの技術が多少落ち込むようなことがあっても、二人の信頼関係を向上させることです。そのことを知ること、どんなコンディションにおいてもタックやジャイブを決められるようになり、強風でのセーリングに自信が持てるようになるでしょう。時として困難を伴うかもしれませんが、少しリラックスするよう心がけてみてください。さもないければ、必要以上に気が圧迫されて疲れてしまいますからね。結局、どんな最悪なことが起こっても(沈しても)、水の上ですから大丈夫！

Crewing in Heavy Air (原文)

Libby Johnson McKee

Summer is here and the breeze is on. There is also a good chance that it will be breezy for the August Gorge regatta and the Worlds. A few crews have asked me how we sail in heavy air, so I thought I would put some comments down on paper. Much of what I write here is particular to how Jonathan and I sail together. Teamwork, after all, is the most important part of sailing in any condition and sailing in breeze puts a premium on working together. Every team has their own style, but here are some things that work for us.

Trust:

As a crew, there are some things that are just out of your control - like just about anything to do with the tiller. You just have to have faith that your skipper will do what is needed to keep you going fast and right-side up. I have found that the best way to help in these things is to not concern myself with what Jonathan is doing, just focus on my job and respond to his actions. Sounds pretty simple, but we sail a lot better when I stop thinking about how I would do his job, and if we were going to flip etc. and just got down to my business at hand. A little trust and delegation goes a long way.

Upwind:

So what is our job? As soon as it is blowing 10-11 knots, our job is primarily to do one thing – hike. It is the one definite thing that a crew can do to make the boat go faster. Just get out there and grin and bear it. Most everything else is secondary to your upwind speed. I try to hike below Jonathan all of the time, meaning my head is below his shoulder. This allows him to see (and not hit anything!) and makes me extend my upper body to avoid the waves. If the waves are big, you will probably find yourself up a little higher but trying to extend your upper body outside of the waves. When I am in good shape, I like to hike below Jonathan and avoid hitting the random wave by pulling my butt up for a second. When I am in good shape, that is. We try to sail dead flat in all conditions. I try to get out there and stay there so Jonathan can count on my weight while steering to keep the boat flat. It helps to relax the muscles and not think specifically about hiking.

Controls:

I have the vang rope tied to the shroud. When the wind is up and down, I play the vang by

pulling more on when the puff hits and the reverse as it backs off. Ideally, I make those adjustments while I am hiking. If the wind is erratic just concentrate on weight. We don't move our jib clewboard position, much but do move our leads out a hole around 15 knots and as much as 2-3 holes when really overpowered (25+). When we are 2 holes out, we typically have our board up a few inches as well. I have marks on my jib sheets, cunningham, outhaul and centerboard. I use these as a reference gauge for how far in or out a control line is.

Tacking:

You can really lose a lot in a bad tack. Here is a time when team work is critical, and communication is paramount. In 15-18 knots, Jonathan initiates the tack by saying "Ready to tack". At that point, I ease the vang from a hiking position and make sure the slack is out of my windward sheet, pulling it in with my forward hand. Ease the vang just enough to make it easier to rotate the mast. I usually tell him that I am ready and he responds by saying "Helm's a lee." And begins the turn. come into the boat and go for the rotation lever with my forward hand. This hand also has the new sheet (with a bit of slack in it). I try to rotate the mast right when the boat is head to wind or just before, because the pressure is off and it just pops over. I move to the new side, going immediately into full hiking mode while pulling the jib into my mark. After settling in, I will pull the vang on.

The process is similar for 19+ knots except that the signal to begin the turn is when I have un-cleated the jib. Jonathan does not start to turn until the jib is off. This ensures that we won't flip in a tack due to the jib being cleated. I will sit up on the rail, un-cleat and let it off. Jonathan begins the turn and I move in, rotate the mast and move through to full hiking while trimming in on the new side. Focus on getting the mast rotated every time. If it comes un-rotated again, it is not your fault, it means the skipper has eased the main too much. Just get it again and off you go.

Reaching:

As we round the windward mark, I ease the jib, slide back and hike. How far out and back depends on how windy it is, and how tight the reach is. The goal is to get planing right away. I will start by having my body angled back, with one foot in my strap and one in Jonathan's. If needed (over 22 kts.) I will move all the way back into his straps. After we are around and safely ripping, Jonathan will tell me to go get the controls. At that point, I cleat the jib, come in, and 1) pull the board up about even with the deck, 2) blow the cunningham and outhaul (unless it's really ripping), 3) if it's a broad reach, un-pin the leeward shroud (try to get this on the last tack to the mark) and kick it forward and 4) put the jib lead out to mid-track.

Depending on how tight the reach is, I will either go back to hiking or stay in the boat on the thwart and un-cleat the jib so I can play it. Our job here as crews is balance - so I am moving fore and aft as well as in and out in response to the puffs and our course to the mark while trimming the jib. Move gently but deliberately. In 25+, we don't move our shrouds at all on the reach. It makes the jib too hard to trim and causes too much editorial on jib trim from the back of the boat.

Reach to Reach Jibing:

Before we get to the mark, I will move my windward lead out to middle of the track and unpin the windward shroud. As we jibe, I concentrate on rotating the mast, trimming and the board (if it needs to go down to clear the boom). Our main goal is to get back on a plane after the jibe. If needed I move the shrouds after we are cranking. In moderate air, I sometimes just stand up and kick the leeward one forward so I don't have to go to leeward.

Downwind:

The transition to running is a little more complicated than getting on a reach because of the pole. I hike as we round and then move in to get the pole up. Under 20 knots, I let the jib go and grab the pole. Jonathan will move forward and pull the jib in on the windward side so the ring is right there. I attach the pole and push out while Jonathan pulls back. I then take the jib sheet from him and cleat it. In over 20, Jonathan can't move forward without digging the bow in, so I am on my own. I pull the jib to weather, cleat it, attach the pole, un-cleat the sheet, attach it to the mast and pull back on the sheet.

We usually have the board a little lower to minimize rocking and keep the vang on a bit. When dead running, we are un-rotated unless it's cranking. I will rotate the mast when we head up or we get a header. Jonathan has the job of balance downwind but I help out by rotating the mast or putting the board down to stop us from rocking. I am also on the look out for puffs from behind so we can be prepared for the next blaster. Sit in a position where the skipper can get comfortable.

Sailing in breeze is one of the most exciting things you can do, and sailing at the Gorge with warm water and warm winds makes it even better. As I mentioned above, teamwork is the most important aspect to sailing in any condition. So practise when you can - even on the way out to the start - to get your maneuvers down and your confidence up. Knowing that you can execute tacks and jibes in any condition will give you the confidence to sail well in heavy air. It's sometimes hard, but try to relax a little bit, otherwise the constant stress you put on yourself can make you more tired and nervous than is really necessary. After all, what's the

worst that can happen. It's only water!