

Racing Tips

Jonathan McKee

【ジョナサン・マッキーのセミナーノート】

Chapter1 : Boat Speed

テザーは非常に軽い艇であるので、クルーのウェイトに敏感に反応する。また、ハルシェイプの後部がフラットでハードチェーンを持っているため、セーリングの際、ある角度においてのみ効率が良く、（この角度を取らないと）ラウンドボトム艇に比べて、シビアに影響が出てくる。

1-1. Close-Hauled

1. 乗艇位置

ウェイトを前後すること。ボートが遅くなったら、スキッパーとクルーは前方に体重を移動する。スピードがある時は、フラットなスターンが艇を持ち上げるが、軽風の時では艇を遅くする。

非常な軽風な時には、スキッパーもクルーもスオートの前に位置し、クルーは風下側に座り込む。

風速が増すにつれて、スキッパーは後方に移り、スオートを跨ぐようにする。一方、クルーは前方のコクピット内に位置する。

風速が充分になれば、クルーはデッキの上に座り、スキッパーはトラベラークリートの上に位置し、前にかがみ込む。

もっと風が強くなれば、トラベラークリートの5インチ（約13センチ）位後ろまで下がることになるだろう。

2. 艇のバランス

一般的に艇をフラットにして走った時が一番効率がよい。ハルの片側にかかる水の圧力が、もう一方の側にかかる圧力より大きいとボートは回転しようとするが、艇をフラットに走らせることにより、これを減少させれば、ラダーにかかる抵抗を最小にすることができる。また、これは同時にチェーンの抵抗も最小にする。

ただ一つの例外は、非常な軽風の人に風下側に少しヒールさせ、セールシェイプを保つ場合であり、この場合はそうした方が良い結果を生む。この際、クルーは風下側の内側に位置する。デッキの上ではない。クルーの体が抵抗となったり、ジブとメインとのあいだのスロットの邪魔にもならないようにすること。スキッパーも風上側でスオートの前でボートの内側に位置すべきである。

6ノットの風では、ボートを非常にフラットにして走らせなければならない。ラルでアンヒールさせることは、非常に艇速を失う。ラルが来る前に速やかに対応することは非常に重要だ。同様にパフが来た時にも、すぐ出られるようにしなければならない。

15ノット以上の風では、風下側に少しばかりヒールさせることはOKである。これはハイクアウトを容易にし、クルーもスキッパーも水に浸からないようにする。しかし、絶対に5度以上にはいけない。

軽風ではスムーズに、強風では素早く動くことを忘れてはならない。

3. ジブセール

クルーボード

ジョナサンは、どんな時でもクルーボードの中央にシートを留めておいて良いと考えている。彼はジブをフォアステイのかなり高い所にセットしている。ジブのボトムとフォアステイのシンブルの間が2インチ（約5cm）位空いている。

ジブカニンガム

ジョナサンは、ジブカニンガムをかなりルーズにして、強風時でも常にリンクルがあるようにしている。ジョナサンは多くの人がジブのラフテンションを強め過ぎ、カーブを前に持って行き過ぎて、ポインティング・アビリティを悪くしていると感じている。

ジブリーダー

一番内側から穴2つないし3つの所（クリートの取り付け板からトラックのエンドまでの間に穴が1つ見える所）にすべきだ。ジブリーダーを内側一杯に引き込んではいけない。こうするとスロットを閉じてしまう事になりやすく、メインセールへ流れる空気の流れを悪くしてしまう。ある人は例えば12ノットの風でジブリーダーをもう一つ外へ開き、20ノットで更に一つ出す。しかし、ジョナサンは、ジブリーダーは動かさず、風が強まればジブシートを緩めることにしている。こうするとジブがフラットになり過ぎるのを防ぎ、パワーが増すのである。

ジブシート

ジブシートのテンションは"スーパー・クリティカル"であって、1インチにも満たない動きが非常に際立った効果を示す。シートがジブリーダーからちょうど出る所に、いくつかのマークを付けるべきである。

一つのセッティングは風速が5~15ノットまでに対応するものである。5ノット以下の場合半インチから1インチ位外に出す。15ノットを超えたらシートを緩め始める。ジブシートの調節は風速の増加に微妙に効いてくる。タイト過ぎると、水中を進むのが遅くなり、「どうにも走ってくれない」という状態になる。ルーズ過ぎると、「リーチング気味に走って上らない」ということになる。ジブがちょうどよく引かれていると、ジブのトップが少しツイストして、ボートはずっと良く走り、しかも上り角度もあ

まり悪くない。これはスピードが増したため、センターボードやラダーなど水中のfoilがより効果的に働くようになったからである。

25ノットの風ではシートは4インチ（約10cm）か5インチ出す。ジョナサンは、風速が15ノット以上になった時は、ジブリーダーを外に出したり、クルーボードを下に付け替えてタイトにシートを引いたりするよりも、この方が良いと感じている。また、彼はジブカニンガムのテンションを強風の時も調節しない。

4. メインセール

アウトホール

ジョナサンはオーバーパワーになるまでは、4インチから5インチの深さの、ただ一つのセッティングを用いる。

13~15ノットではおよそ3インチのセールの深さ、20ノットではおよそ2インチの深さが良い。決してメインのボードがフラットになるまでアウトホールを引くな。25ノットの風速でもラルではパワーを増すことが必要なのだ。

多くの人はアウトホールをタイトに引き過ぎている。

カニンガム

全くルーズにしておく。12ノットまではリンクルが見えたままにする。

12ノットから引いてリンクルをなくし始め、20ノットでタイトにする。

カニンガムはマストを少し曲げるが、フルバテンのメインでは、セールシェイプを本当に変えてしまうということはない。

ダイヤモンドステイ

様々なコンディションの変化に対応していちいち調節を変える必要はない。ジョナサンは、ウイスキーポールのアイの所でギュッと締めつけて、マストにダイヤモンドがくっつく位を推奨している（強風下ではダイヤモンドを固くすれば少しは速くなるだろうが、ジョナサンはやる値打ちはないと考えている）。

バンク

スキッパーとクルーがオーバーパワーになったと感じるまでは、緩めておく。それから使う。バンクはマストをグースネックの所で前方に押してマストを曲げ、セールの下部をフラットにする。これはリーチをタイトにすることはなく、実際にはマストベンドは反対の効果を持つのである（但し、貴方がタイトなリーチを望まない軽風のときを除く）（この様な軽風ではバンクを引けば、やはりリーチはタイトになる）。

フルハイクしても限界で、トラベラーを緩め始めなければいけないと感じた時がバンクを使い始める時だ。バンクを使い始める前に、少しトラベラーを緩める方が、ラルになった時にバンクを緩めるよりも早くパワーアップできるので、望ましい。

バンクは20ノットを超える時にフルに使う。約4インチ（約10cm）程マ

一カーのチューブ（テザーではマークはチューブについている）上を引き下げる（これは1/2になっているので、ブームは2インチ下がることになる）。これは前数回の講義で「バングはメインからパワーを抜く目的にはあまり効果的でないから、強風下ではメインシートを使って走らせる方がより効果的である」と言ってきたこととは異なる点である。ジョナサンは今ではバングを使う方が決定的に良いと考えている。デイビッド・シェンキンソンが言ったように「トラベラーはデパワーし、バングはセールシェイプを綺麗にする」のである。クルーはバングを常に手で持ち、パフが来たら直ちに引き、ラルになったらすぐ緩めるようにするのだ。

トラベラー

8~9ノット以下ではトラベラーはセンターラインから4~5インチ上の所に止めておくことができる（非常に軽い風ではもっと上にトラベラーを置くこともできる）。それからブームをセンターラインから3~4インチ以内に、メインシートを使って引き込む（決してセンターラインより上に引いてはならない）。

6ノット以上の風の場合は、以前に最も速かった時のセッティングを再現するために、メインシート上にマークしておくことが、非常に役に立つ。

セイルトリム

メインセールはトップのテルテールとリーチリボンを使ってトリムするべきだ。風上側のテルテールも風下側のテルテールも共に流れ、リーチリボンはほとんどの時に流れているべきだ。

軽風下で水面がフラットな時は、リーチリボンは50%の時間流れていれば良い。ボートが遅いときはメインシートを3インチまでは出しても良い。

8ノット以下の風の時は、トラベラーをクリートし、メインシートでトリムする。

8ノットを超えれば、セールが良いシェイプになるように正しくメインシートを引いてクリートし、トラベラーを使う。特にオーバーパワーになりそうな時にはこの方が良い。しかし、楽にハイクアウトするためにトラベラーを使ってはならない。

20ノットを超える風の時には、トラベラーをセンターに固定し、メインシートを使う。この時、バングは約4インチ引いておく（バンク・シーティング）。

もしボートが”いきいきして走らせやすい”ように見えたら、メインシートを引いてみる。多分、十分上らせていない。

もし、ボートが”死んで遅い”ように見えるなら、少しシートを緩めてみる。

ボートはメインのトリムに対しては、ジブのトリムよりも敏感なのだ。

センターボード

12ノットまでは、トップがケースから4インチ（約10cm）以内になるま

で下げる。

15ノットまで風が上がったなら、もう1インチ上げる。

20ノットでは、もう2インチ上げ、25ノットでは更に5インチ上げる。

もし、貴方の体重や力が十分でなく、強くハイクアウトできないならば、もう少し早目に、もう少し余計に上げるべきだろう。

シュラウド

強風時にいっぱい後ろに引くことができるようにセットする。(テザーはシュラウドに強すぎるテンションをかけても、ただマストを曲げるだけで、フォアステイがサギングを起こさないまでに十分にタイトにすることはできない)

1-2. Reaching

1. 体重の移動

艇の前後のトリムは非常に重要だ。速く走っている時には後ろに移動する。遅くなれば前に体重を移す。軽風中ではできる限り前に移動する。

15~20ノットのかなり強い風では、クルーはスオートを跨いで後ろに乗る。本当に強い(20ノット以上)風では、スキッパーもクルーも共に後ろのコクビットに入り、スキッパー用のハイキングストラップを使う。風が強まるにつれて後ろに乗ると同時に、風が弱まったラルでは、あまり後ろに乗ってスターンが引きずらないように、前に動くことを忘れてはならない。

体重を横方向に動かし、ほとんどの場合、ボートを絶対にフラットに保つ。これらの動きはスムーズでなければならない。軽風中にわずかに風下にヒールさせること、強風中で少しアンヒールさせる事はOKだ。軽風中ではクルーは風下側にいて、ジブシートを外の下方向に保ち、スキッパーはバランスを取るため風上側に座る。

2. ジブセール

ジブリーダーはトラックの中間点に置き、一番外側に開かないこと。ジブを常に操り、セールが潰れるポイントの直前をキープする。常に緩めて、外に開くようにすること。

ボートが加速したり、スキッパーが波を避けようとして艇を回した時に風の向きが変わることを忘れるな。常にこれにあわせてジブをトリムし続けること。

ジブのトップは時にツイストし過ぎて開いてしまうことがある。しかし、風が軽過ぎて、クルーが風下に行ってシートを手で持って外に出し、ツイストをコントロールしてセールにカーブが残るようにしなければならない場合でない限り、特に気にすることはない。

3. メインセール

メインは、アウトホールを4インチ程風上航の時より緩めて、上りの時より

フルにすべきである。この位置のライン上に結び目を作るのは良いアイディアである。

カニングガムは緩めて、バングもかなりルーズにして、リーチのトップをツイストさせて開き、セールがフラットにならないようにすべきである。

バングは、風速が増すにつれ、リーチのトップがすっかりオープンになるほどツイストしないように引くべきである。もし、遅いなら、バンクがタイト過ぎないかを確認する必要がある。スピードをつけるために一旦バングを緩めて、それから必要に応じて引き込むのがよい。

トラベラーは通常センターにクリートする。しかし、ブロードリーチでは直ちに風下に出すことができなければならない。ジョナサンはブームから直接シートを引き、ラチェットブロックを飛ばしてしまうことを勧める。

風下側のシュラウドを前に送り、バテンが当たってセールシェイプを悪くしないようにすること。

メインのトップをトリムして、トップのリーチリボンが最低70%の時間、また、上部の前方のテルテールも、失速することなく流れているようにすること。低い方の前方のテルテールをメインの下部のトリムに使い。

リーチングやランニングの時に、マストをオーバーローテートさせないこと。普通の上りの時の位置に、固定できない場合のみ、オーバーローテートさせるべきだ。こうすればオーバーローテートさせるより絶対に速いようだ。クルーにオーバーローテートさせないようにレバーを持たせるということは十分引き合う仕事だろう。

4. センターボード

リーチングの時は上げるべきで、よりタイトなリーチングではより少なく上げ、風が強ければ、もっと上げる。風が軽い時は余り上げてはならない。十分なリフトを得る為に、また、タッキングを正しくやる為に、上げてもしばしば下げなければならなくなる。

強風では風上航の時よりも18インチ（約45センチ）上げ、中風では12インチ（約30センチ）、軽風では5インチ（約13センチ）上げる。

5. テクニック

もし、プレーニングできるなら、プレーニングすること。プレーニングに入る為に一度ヘッドアップし、それから少しばかりベアすることを試してみる。プレーニングし続けるために切り上がるのは、やってみる価値がある。プレーニングして高速になったために余計走れた距離は、正しいコースからの偏差より大きくなるのだ。昔から言い慣らされた事は「ラルでは切り上がれ、パフではベアオフせよ」であったが、パフの中で切り上がることによってプレーニングしたとすれば、大抵の場合、引き合うのだ。一旦プレーニングに入れたなら、プレーニングしたまま、マークへのコースか、もしくは、さらに風下へベアすべきだ。もし、プレーニングしたままコースを下げる事ができなくても、「ラルで下げる」ことができる。いずれにしても、ラルでは

スピードが落ちるのだから、もし必要ならラルを使ってコースを下げる
ことができるのだ。

1-3. Running

ウイスキーポールを上げてジブを張った場合、二つのアプローチの仕方がある。
一つはできるだけ低く行く方法で、もう一つは約30度の角度でジャイブして
行く方法である。

風速が上がって来たら、風が本当に遅く感じられる様になるまで（コースを）
落とし、それから安全のため、コントロールを保つため、また、波を掴むため
に、上らせる。

軽風では少し上らせて、セール上を風が流れるようにするのが良い。ジブのリ
ーチに付いているテルテールを使って、リーチからラフへの風の流が見える
所まで上らせるのだ。こうして得られるスピードは、上らせたために余分に走
らなければならない距離を補って余りあるのだ。

ジブは少し緩め気味としてカーブが残るようにし、風が来たら少し詰める（し
かし、タイトに詰め過ぎではいけない）。

ブームはシュラウドに対して十分に出す。但し、本当に軽風の時は、ブームを
少し引き込み、少し上らせる。

スムーズな水面ならシュラウドは両方とも一番前に出す。しかし、強風や波の
ある時は風上側のシュラウドは、半分位引いておく。

10ノット以下の風では、バンクはすっかり緩める。10ノット以上では、バン
クを使い始めるが、どちらかと言うと緩めに保っておく。

ジャイビングの角度は風速により変わる。6ノットでは約30度でジャイブし、
10ノット以上では20度、15ノット以上では10度である。

マストをオーバーローテートさせるな。できるだけ低く行こうとしている時に
は、ローテーションを全く無しに保つ。これはグースネックとブームの内端を
後方に動かし、ブームの中間がシュラウドに当たるに際して、ブームの外端を
ずっと前に出せるのである。そして、ジブをすこし後ろに引く。このやりかた
で風の真下（デッドラン）に行く事ができる。しかし、これは風が非常に軽い
時と15ノット以上の時にはやってはならない。

体重は、軽風の時は十分前に、風が上がって来たら後ろに移す。20ノットか
それ以上ではクルーはスオートの上に乗る、艇の左右のトリムを見る。スキッ
パーは、後ろのコクピットの中を動いて、艇の前後のトリムをコントロールす
る。

ランニングでは、リーチングの時ほどティラーを使って艇を操らねばならな
いことはない。しかし、スピードと距離の損得については考えねばならない。パ
フでは下らせ、ラルでは上らせる。

ジブに十分な風があるなら、10度か12度位アンヒールさせて軽いリーヘルム

を生ずるようにすること。

非常な軽風では風下にヒールさせれば、ジブのシェイプを保つのを助けることになる。

チョッピーな波の中ではセンターボードを少し下げれば、舵をとるのが楽になる。軽風でスムーズな水面ではセンターボードは水中に8インチだけ残して上げてしまう。チョッピーな水面であれば、6~8インチこの位置から下げる。ウイスキーポールを上げて、ブロードリーチを走らせたいのなら、シートを2インチくらい外に出して、それからリーチのテルテールを使ってジブの上を逆に（リーチからラフへ）空気が流れるようにする。

Chapter2 : Tactics & Strategy

1. スタート前

最初のガンが鳴る前に、45分間を調査に使うこと。スターティングエリアに直行し、風向と風速のチェックを開始する。5分間スタボーで走り、それからポートにタックする。こうして上り角度と艇速の感じを摺むこと。

もし、他の艇も出ていたら、一緒になって、違ったタックで走りくらべて見ること。数分間違ったタックで走り、それからタックしてミートし、どちらが速いか見る。

コースを横切って流れる潮流を探し、どっち側が強いかどうか、を判断できるようにすること。

コースのどちら側にもっと風があるのか、また、その風は一旦振れて、また、振れ戻しているのか（Oscillation オッシレーティングしているのか）、それとも、ある方向に安定して振れて行くのか（永続的な風向の変化なのか）、を把握すること。もし、オッシレーティングしているのなら、違ったタック（スプリット・タック）で走っても余り得るところがない。

もし、風向がオッシレーティングしているのなら、その典型的なシフトする周期を感覚的に把握すること。オッシレーションは西寄りの風の時は小さく、東寄りの風の時は大きい。自分が艇を上らせている時間と、標準的なオッシレーションの周期とを比べて見よ。

この標準的な周期が十分長ければ、ある特定の上りに対しては、これは永続的な風向の変化と同じ働きをする（どの上りでもその最後の部分では、オッシレーションに対して、永続的な変化と同等なものとして、セーリングしなくてはならない）。

もし、ある上りで、何度かのオッシレーションがあるのなら、その上りのコースの間はオッシレーションによる風のシフトに合わせてタックして行かなければならない。

もし、上マークがスタート位置の真の風上にはない場合には、そのマークへ行

く為に、あるタックにより多くの時間を費やすのだと言うことを、しっかり覚えて置かねばならない（例えば、ある場合はポートのタックをスターボードのタックより余計に走らねばならない）。

オッシレーションのコンディションの場合は、マークにアプローチする時に、レイラインにあまり早くに出てはならない（風が振れて、オーバーセールになったり、もう一度タックしなければならなくなったりする）。

コースの有利なサイドを探せ。これはコースを横切る潮流の変化や、風が地形の影響でカーブしていることなどに関係がある。湖では回りの地形から風がどんなに曲がるか、見当をつけられる事がしばしばある。

あなた自身が水上でどうすると決めた方針をチェックする事を忘れるな。風速は取るコースによって変化する。例えば、シルショーでは、北風の時にはメドウポイントに近いほど風がある。

貴方は潮流や風の変化などを吟味して、何が重要かを判断せねばならない。軽風では風と潮流の強さが非常に重要となる。もし、風速が増せば、ポートのスピードも増すだろうし、潮流のスピードは（場合によっては）ポートのスピードと同じ位にもなるかも知れないのだ（風速が十分あり、ポートのスピードが卓越していて、わずかな潮流など問題にならないこともあるだろうし、風速が十分でなく潮流が強く、コースの取り方なども含めて十分検討しなければならぬ場合もある）。

2. 予告信号

風がオッシレーティングしている時は、スタート5分前の風向きを調べる。これは風に立ち、短いトラックを走ってみて、他の艇を見ることによって知ることができる。

コース上をあなたに向けてやって来るパフを探すこと。

スタートラインの見通し線上にある陸上の固定点を取り、スタートラインにアプローチするときにラインと自艇との相対位置を判断できるようにすること。

ピンを使って潮流をチェックし、スタートラインに近付く時に、そのアローアンスを取ること。

スタート直前に風向を再度チェックし、スタートラインがどちらに傾いていて、どちらのエンドが有利かを決める。もし、風がオッシレーティングしているのなら、ガンが鳴った時に条件が変わっていないのかも検討しておくこと。

3. スタート

ビッグフリートの時には、コースの正しいサイドからスタートすることが重要だ。また、スタートラインの長さや第1マークへの上りも計算に入れる必要がある。もし、スタボアのコースを引く計画なら、スタートに際して下側の近くに誰もいないようにすること。もし、ポートにタックするつもりなら、スタート時に上にスペースが必要だ。

スタートラインに近付く時には、直ぐ風下に最低1艇身、できれば2艇身のルームが欲しい。ガンが鳴る直前にベアしてスピードをつけるためである。これはスタートラインに近付く時にゆっくりと艇を上らせて風上艇を押し上げ、一方、風下艇を近寄せないことで獲得できる。

もし、このスペースに入り込もうとするポートタッカーを見つけたら、少しばかりカーブして下り、彼が入り込む勇気を失わせる。スターボードタッカーが自艇の下に入り込むのを止めるには、ベアして少しスピードをつけ、彼が上のスペースに入り込むか、次のスペースに行くように仕向ける。

4. 最初の上り

上りの最初の部分はスピードをつけることに専念し、それから回りを見渡して、始め考えていたように有利にことが進んでいるかどうかを見る。

もし、そうでなかったら、計画を変えなければならないかもしれない。

他の艇群よりもいくらかでも勝っているなら、そのまま進んで彼らの前に出て、優勢をもっと確実なものにしようと、考えるだろう。

上りのレグの最後の4分の1を走っている時は、レイラインを判断し、マークに近付く時に風がどちらにシフトするかを考える。大きなフリートで、スターボードタッカーが一杯マーク目掛けて来る時は、風下へタックしてポートタックのレイラインにアプローチしながら、もぐり込むスペースを探し始める。このスペースはスターボードのレイライン上で各ポートがお互いにスローダウンするにつれてできてくる。

もし、次のマークへのコースがリーチングであるなら、マークを回った各艇は、ポートのレイラインの風を乱し、マークへの道を非常に遅くするだろうから、注意せねばならない。

5. 最初のリーチング

高く行くか、それとも低く行くかを決心することが、大きなポイントだ。マークに到達する前に判断すること。もし、他の艇の風下に行くのなら、良いクリーンなエアを得るためには、少なくとも10艇身は離れていなければならない。

次の場合は多分低く行くが良いだろう。

- ・次のマークで風がより軽くなると思われる時
- ・潮流が風上に流れている時（マークの向こうの陸上の固定点を見て、潮流の影響を把握する）
- ・他の艇が全部上へ行く時

マークのすぐ近くへ行くまでは、上にいる艇から風下に10艇身は離れているようにする。ジャイブマークに近付く時は、他の艇の内側に入り込むことを狙うこと。

次の場合は高い位置に居たほうが良い。

- ・プレーニングできる時、特に風がパフ気味の時
- ・ジャイブマークで風がより強い時

マークでスターボードリフトがある時には、高い位置に止まってその利益を得て、次のヘッダーで落として行くこと。

一般的には、どんなコースにおいても、パフでは下らせ、ラルでは上らせる（但し、非常に軽い風ではパフで上らせて、見かけの風のアドバンテージを最大に得たいと考えてもよい）。

もし、艇群をリードしているなら、そのちょうど内側に位置するようにする。後ろの艇がスピードを上げて貴方を退き抜こうとした場合には、彼らがまだ後ろにいる間に、早めにラフする（ボートスピードを上げて彼らの前にいる方がよい!）。

もし、貴方の前にヘッダーがあるなら、ちょっと上って、その後に落として行く。

もし他の艇群の後ろにいるのなら、貴方はいろいろとコースを選択する余地を持っている。前向きに考えること。

6. 2度目の上り

風下マークに近づく時には、リフトの中にいるのか、それとも、ヘッダーの中にいるのかを考えること。フリーに走っている（ランニング気味に走っている）のなら、ポートタックリフトの中にいるので、マークを回ったら、しばらくはポートタックで行ける。

ジェリコー（バンクーバーのイングリッシュ・ベイのセイリング・センターのある所で、岸寄りに行ったほうが良い結果を得られる所）では、マークで即タックしてスタボーにし、まだリーチングでマーク目掛けて下りてくる艇群を潜り抜けて、岸に向かった方が良い結果が得られる。第1の上りで、貴方にとって、または他の艇にとって、何が良かったかを考え、それをやるようにすること。

他の艇から離れ過ぎないようにし、前方を見て風を探すこと。暗く見える水面は一般に風があるのだが、太陽や雲の影響だったりする。

他のボートも見張り、ヒール角度やその他の風を強さを示すものを良く見ること。潮流による細かいさざ波も風と間違えられることがある。

7. ランニング

マークを回ってから、スターボードのままとし、ポートタッカーに対する航路権を保つことを考えること。落とされる風でのジャイブ（ヘッデッド・ジャイブ）は風下航では一番速いので、風がオッシレーティングしているなら、できるだけ早い機会にヘッデッド・ジャイブを行うこと。

マストの風見とシュラウドのテルテールは風下航では最も重要なものだ。風のシフトを捕らえて、ヘッデッド・ジャイブをし続けるのが、即ちマークへの最短のコースなのだ。

後続艇のブランケットゾーンに入らないようにし、常にクリアなエアと水面を守るようにするのが大切だが、あまり後ろの連中に惑わされてもいけない。正しいコースを走りぬく為には、後ろの艇が本当に貴方の風を奪う脅威とな

らない限り、あまり気に病んではならない。

ジャイブはタックより不利をもたらすことが少ないので、風下航においては少々積極的にしてもよい。しかし、前方の艇に不必要な攻撃を仕掛けてはならない。彼らは脅かされたと感じて、貴方が脇を通り抜けるのを妨げるように、コースを変えるかも知れない。

コースの前帯を見渡して、もっと風のあるところや、有利な潮のあるところを探すこと。コースの左側を走ることは、マークで内側にオーバラップするチャンスを与えることになる可能性がある。

8. 最後の上り

もし、貴方が、レースの総合成績に重大な影響を及ぼす相手のわずかに先を行っているのなら、風と相手の間に位置して、絶対にカバーしなければならない。

普通”ルーズカバー”と言われているもの、即ち他艇と同じように走るが、クリアなエアはやる、というのがベターである。

もし、彼らが間違っただ方へ行こうとしていると思ったら、ダーティ・エアを与えて、彼らが自分達の誤りに気づき、正しい方向に向きを変えるようにせねばならない。こうして再び彼らは、ルーズカバーになるのである。

もし、ある艇にちょっと遅れていて、彼らの方がスピードがないのなら、そして、近くに誰もいないのなら、相当攻撃的に出る事ができる。カバーされていて、多少悪い風しか得られなくても、正しい道を行く事を選択すること。

9. フィニッシュ

最善のアプローチは、貴方が到達した第1のレイラインを上って行くことである。次のレイラインに来た場合はどちらのエンドが近いか、見ることが出来る。

タクティクスに関して、最も難しい事は、いつ、最初の計画を放棄するか、あるいはそれにいつまで執着するべきか、という事である。

周囲を見渡して、他の艇に比べて自艇がどうやって来たかを正しく判断するように努め、この状態はきっぱりと変えるべきであると認識するのだ。

練習することによって、執着し続けるべきか、あるいは放り出すべきか、をより良く知ることができる。