

# Skippering in Heavy Air

Jonathan McKee

訳: 小川 雅

rev.1.0

強風でのセーリングは、風や波といった要素の中でうまく乗りこなす練習です。他艇のことは忘れてしまいましょう。もし、コースをしっかりと帆走できれば、レースで好成績を取ることができるでしょう。適切にゴールを目指すだけです。ただコースを回っている間中、常に集中し続けること、それが作戦です。ボーッとしたり集中が途切れてしまうと、たいていカットとなったり問題を起したりしてしまいます。体得したセオリーに従い、自我を抑えることです。風上航ではタックは2～3程度に抑え、スターボード艇に注意して、十分な余裕をもってタックで避けるか、あるいはベアして(たいていはベアで交わしますが)避けましょう。タックはなるべく控え、幅広い風のラインに乗ってベストセーリングを心がけましょう。有効な方法に則り、どこを通過して次のマークへ行くかを見つけれられるかが鍵です。大きな失敗は避けましょう。幻覚を起してしまったり、それぞれの考えを立てなおし、準備する時間を設けましょう。

クルーとのコミュニケーションは重要です。わかりやすい言葉を使い、自信を持って断固たる決断をすべきです。相手を不快に思わせるようなことは避け、お互いに勇気付け、明るい雰囲気をつくりましょう。ピケットなどの2、3のおやつが、時としてよい効果をもたらすものにも変わるかもしれませんが、クルーは、あなたの支配下にあるということを承知していないかもしれない、ということをお忘れはいけません。クルーをなだめることが必要です。しかし、あなたを信頼させるようにしなければなりません。レースの間中ほとんどのクルーは、それほど無我夢中になっていないのだということを、私は気付いたのです。何があるうとこのことは避けなければなりません。

まるで矛盾しているかのように聞こえるかもしれませんが、コースを回っているときはこうさくしてはいけません。もしあなたが石頭になってしまったら、より一層大失敗を犯しやすくなってしまいます。なぜなら、とげとげしてはならないからです。そうすることで、攻撃的あるいは独断的になったり、へんに注意深くなったりする危険性を防ぐことができると、私はわかったのです。それは必ずしも他の艇に対して意味しているのではなく、天候に対してもそうなのです。真正面から、正々堂々風からの挑戦を受けましょう。集中を切らせてはなりません。

## 1) 準備

最も努力を要するように、レースではしばしばスタート前に勝負がついてしまいます。船を壊さぬよう気を遣いましょう。装備品をチェックし、疑わしきは交換すべきです。十分時間に余裕を持って出艇し、風上航と風下航を少なくとも15分は帆走するくらいに考えておくとよいでしょう。そんなに早く出艇したら疲れてしまうのではないかと、多くの人は思ってしまうかもしれませんが、少な

くとも、ハイクアウトをする筋肉をしっかりと伸ばし、体をレースに備えることが必要だと私は考えています。

## 2) 風上航

一番重要なコントロールはまさにジブシートにあります。18 ノットでの風域では、ジブシートを1インチ緩め、ジブリーダーを穴1つ分正しくずらします。25 ノットになると、シートは2～3インチほど緩め、リーダーは穴2～3分ほど動かします。大きなラルに入ったらジブシートは引き込み、大きなパフでは少し緩めてあげる必要があります。(このような、よく風を受けている中でのジブさばきはとても重要です)

メインセールのコントロールは至ってシンプル: いくらか強すぎない程度にバングテンションを入れ、しっかりカニンガムを入れ、程よくきつめにアウトホールを入れます。ヘルムスマンはメインシートか、あるいはトラベラーによってコントロールするでしょう。風速が 25 ノットに至るまでは、私の場合はトラベラーを使い、タックしやすいように持ちます。もし、メインに裏風が入り、ローテーションが手前に返ってきてしまうようであれば、ジブを緩めましょう(さもなければ、あなたのハンドリングが疎かなだけかもしれません)。どのくらいメインを緩めるか、その限度を設け、ローテーションが手前に返ってしまわぬように保ちます。巨大なパフやラルなどは除きますが、スウィートスポットを見つけ舵取りに集中しましょう。ジブのテイルテイルのことは忘れ、とにかく舵によってフラットを保つよう意識すべきです。巨大なパフの中でも、メインは少し緩める他は動かすすぎないようにし、フラットを保てるところでコントロールします。しっかりハイクアウトをしてできるだけ正確に舵をとります。The windier(風見)が早く走る上で重要な目安になります。それが絡まっているときは指摘してあげることが大切です。そのように注意しながら風の中を駆け抜けましょう。

## 3) タック

タックの用意をするのに十分な間をクルーに与えます。私の場合「15 秒以内にタックするよ」というように予め言ったりもします。普段はタックの 25 秒前以内にたいてい声をかけます。タック前後にトラベラーをはるか風下に出してしまったり、タック時にローテーションを回し損ねてしまうと、それは最悪のケースとなってしまいます。ですから、タックではしっかりとくぐり抜けてトラベラーシートを確実につかむ必要があります、サイドデッキに腰を下ろした後、絶対にトラベラーシートを手放してはならないのです。メインシーティングでのタックでは、風がひどく強いときでも簡単な動作で済んでしまいますが、そのときもまたシートを緩めすぎではなりません。タックはいつでもできるだけ影響のないところでできるよう心がけましょう。他艇の風下、あるいは他艇と近い風上でのタックは避けるべきです。なぜならば、タック後にスピードを回復させるのにそれなりの時間と空間を要するからです。

## 4) リーチング

風下航は比較的簡単であるとほとんどの人が思っているようです。風下航では常にメインシート

をつかんでいましょう。本当にまれなケースは除きますが、基本的にはマークの方へ向けて帆走します。最も大切なことはボートをフラットに保つことで、突然のヒールによってボートバランスが失われてしまいます。フラットに保つ最も効果的な方法は、やはりコンビネーションによる舵取り、つまりヒールトリムとメイントリムです。コンビネーションを良くすることで、技術の至らなさを大きく補うことができるのです。パフの入り口での過剰な力を適度に分散させて押し流し、再び来る風の力に対してメインシートを緩め始めるように、ゆっくりとまたメインを引き込んでいきましょう。引き込むと同時にさらにハイクアウトをして船をおこし、少しずつシートを緩めていきます。どの動作もオーバーアクションにならないよう注意が必要です。ヒールしてしまったりすればウェザーヘルムがかかり、大きな失速につながります。同じことを反対にパフの後端でもやるのですが、少し上らせ、コントロールし、必要に応じてそっと座ります。このようにしてフラットを少し長く保つだけで、大きなゲインを得ることができるので、この循環運動の後半の技術は注目すべき点です。

前後のボートバランスもまた重要ですが、私はクルーに大きくその役目を任せています。このバランスは基本的にボートスピードに依存します。つまり、(タイトリーチングや風が強くなってきた時など)ボートスピードが上がるにつれて、後ろへ重心を置きます。特に25ノットほどの風域では、二人とも後ろのフットベルトを使うほどになります。パフが弱まったときにはまた前方へ移動するのを忘れてはなりません。さもないとスタンが沈み込んで大きな失速となってしまいます。全ての一連の動作において、単に素早く動けばよいというものでもなく、スムーズに動けることが肝心です。ここだという時にはパンピングをして波に乗せるのも有効ですが、やりすぎてしまったら逆に波に乗せにくくなってしまう恐れがあります。他艇を心配しすぎることはありません。もし、スピードを保ったまま次のマークへ向かえられれば、周りにいる艇はたじろいでしまうことでしょう。しっかりとセーリングすることさえできれば、他艇を驚くほどたやすく追い抜いていくことができるでしょう。

##### 5) ランニング

ランニングもまたほぼまっすぐのコースです。やはりこの場合でも、最も大切なことは横揺れを極力おさえ、定常的にベストヒールバランスを保つことです。もし、次の風上航の準備に気になって仕方がないときには、ローテーションを真ん中の位置にあわせ、ローテーションが取れてしまわぬようバングを抜きすぎないことです。ランニングのボートスピードを左右するものは、ほぼ舵の操作であると言ってよいでしょう。風上に行くときはヒールをつけ、風下へ行くときにはアンヒールさせます。ボートをリグの真下に保つようにしましょう。もし、他艇を追い抜くにしても、そのブランクは避けましょう。センターボードもまた、ボートをコントロールできる程度に半分挿すようにし、クルーには後ろから来る大きなパフを見させます。マークの方へとまっすぐ向かい、風が悪いといって心配しすぎぬようにしましょう。ジャイブする時は、メインシートの束をつかんで、その重さが急に重くなりすぎない感覚でしっかりと反します。下マークへたどり着いたら、次のステージの戦略を立てます。

強風では最もセーリング技術の差が顕著に現れます。他艇というよりかは、天候の要素に対する理解力のテストになります。テーパー級のよい点の一つは、あらゆる風域で帆走することができることです。基礎的な技術を身につければ、頭の良さや集中力を十分生かすことができます。恐怖や動揺を乗り越えたとき、それは、決して忘れることのできないセーリングの本当においしいところを知る第一歩になることでしょう。味わってください。

# Skippering in Heavy Air (原文)

Jonathan McKee

Sailing in heavy air is an exercise in mastering the elements - conquering the winds and the waves. Forget about the other boats. If you can sail around the course by yourself competently, you will do fine in the race. Keep your goals modest. The trick is to maintain focus all the way around the course. Usually, you flip or get into trouble when you are spaced for a second and stop focusing on sailing the boat. A few rules of thumb- firstly, minimize your maneuvers. Plan a beat that requires 2-3 tacks. Watch for starboard tackers and decide well in advance to tack or duck (usually duck). Minimize tacks, find wide lanes and just sail. The key is to get from where you are to the next mark in an efficient manner. Avoid the big mistakes. See things coming, plan each maneuver, and give you and the crew time to get ready.

Communication with the crew is essential. You must use clear words and take decisive actions to exude confidence. Be encouraging and upbeat without being condescending - a few crew doggie biscuits can translate into sustained hiking and other good things. Remember the crew may not be aware that you have things totally under control. Be soothing but give them cause to have confidence in you. I've noticed that most crews are not too keen on swimming during sailboat racing - avoid this at all cost. This may sound contradictory, but don't granny around the course. You are more likely to crash if you are trying to be too conservative because your focus won't be as sharp. I find it is safer to be aggressive/assertive/alert. Not necessarily against the other boats, but against (with) the elements. Meet the challenge of the breeze head on. Don't space out.

Preparation:

As with most endeavors, the race is often won or lost before the start. Make sure your boat won't break. Check things and replace suspect parts. Get out to the start with enough time to sail upwind and downwind - at least 15 mins. - to get comfortable with the conditions. People think that they will get tired if they go out early. I think you need at least some time to stretch out your hiking muscles and get dialed into the conditions.

Upwind:

The most critical control is the jib sheet. 18 knots, it is eased about 1 inch and out one hole

on the track. In 25 knots, it is eased 2-3 inches and out 2-3 holes. In a big lull, pull it in and in a big puff, the jib needs to be eased.(this puts a premium on jib cleats working well under load).

Mainsail controls are pretty simple: some tension on the vang but not a lot, lots of cunningham, moderately tight outhaul. You will be playing either the sheet or the traveler. I play the traveler up to about 25 kts and then take the sheet to make it easier to tack. If the main goes inside out or you come un-rotated because you have had to ease the main so much, the jib should be looser (or you are steering poorly). Limit how much you ease the main, to keep the mast from un-rotating. Find the sweet spot and concentrate on steering, except in the biggest puffs or lulls. Forget about the tell tales on the jib and just steer to stay flat. You don't do much with the main except ease a bit in the big puffs and get it in a place where you can be flat. Hike hard and steer as precisely as you can. The windier it is, the more important it is to go fast. When it is lighter, pointing becomes important. Go fast in the breeze and get your pointing that way.

Tacking:

Give the crew plenty of time to get ready. I give a pre-warning like "tacking in 15 seconds". In less than 25, tack like normal. Don't let the traveler go too far to leeward out of the tack or the mast comes un-rotated - your worst nightmare. This means you need to come through the tack, grab the traveler line, and get your butt over the side so you don't have to drop the traveler. When tacking the sheet only in very strong winds your mechanics are a bit easier, but again don't ease too much. Plan to tack in plenty of clear water whenever possible. Don't tack to leeward or just to windward of someone because it takes longer to get up to speed and you need space to do that.

Downwind is easier than most people think. Keep the mainsheet in your hand at all times. Except in a very few cases, sail towards the mark. Most importantly, keep the boat flat. Any sudden heel will cause you to fall off a plane. The most efficient method of keeping flat is a combination of steering, weight trim, and mainsheet. This is where a little finesse will serve you well. Bear away moderately to dissipate excess pressure at the beginning of a puff, coming up again slowly as it starts to ease to regain pressure. At the same time you are pulling away,give a little extra hike and a little ease on the sheet. Not too much of any one of these, or you will over-react and heel to weather, which is very slow on a reach. Do the same in reverse at the end of the puff; come up a little, trim a little, and sit in gently if required. There is much to be gained by maintaining a plane a little longer, so focus on finesse at this later part of the cycle.

Fore-aft weight is also important, but I try to make the crew mostly responsible for this. It is basically a function of hull speed; the more speed, the more aft (tighter reach and more wind). We are both in the back straps on a reach in 25 kts. Just remember to slide forward as the puff eases or the stern will sink. Try to focus on being smooth rather than quick with all your motions/sheet movements. Sometimes a well timed pump to get down a wave can help, but far more often it's better to be more subtle. Don't worry too much about other boats. If you keep going fast and toward the mark, others around you are bound to falter. You can pass another boat surprisingly close if you are sailing better.

Running is also fairly straightforward. Again, the most important thing is keeping a constant angle of heel. It doesn't seem to matter too much if you are dead flat or a little heeled to windward, but rocking is slow. If you are nervous about flipping to windward, put the mast in middle rotation, and don't ease the vang too far. Speed on the run is mostly about steering; head up as you heel to windward and bear away as you heel to leeward. Think about keeping the boat directly underneath the rig. Don't let the shrouds forward if it's really nuking. Centerboard can also be halfway down to aid control. Have the crew look behind for big puffs. Sail towards the mark. Don't worry too much about bad air. When you jibe, grab all the mainsheet parts and firmly throw the boom across, without moving the weight too radically. Arrive alive at the leeward mark, with a plan for the next beat.

Heavy air is the ultimate manifestation of sailing skill. It is a test of wits against the elements, much more so than the other boats. One of the best things about Tasars is that you can sail in a lot of wind. Once you master the basic techniques, you're only limited by your nerve and your ability to focus. As you move beyond fear and trepidation, it starts to become the most rewarding part of sailing, the days you never forget.

Enjoy.