

日本ヨット協会コーチ団

1962年10月、葉山でわがフィン級候補がポール・エルブストロームのコーチを受けた。

さすがに一流の中の一流の人だけあって、われわれは教えられる所が多かった。

毎夜の座学、練習中の注意を、穂積、小島、谷君などのノート、コーチ団及び、青淵、戸田君などのメモにより取りまとめたのが、このテキストである。

彼は「私は何時でもヨットの事を考えている」と云っていた。その考えが、彼の随所に表われている。

話を分りやすくするために、ところどころ注をつけて見たが、どうやら蛇足であったようである。

(小沢吉太郎)

§ フィンの機装

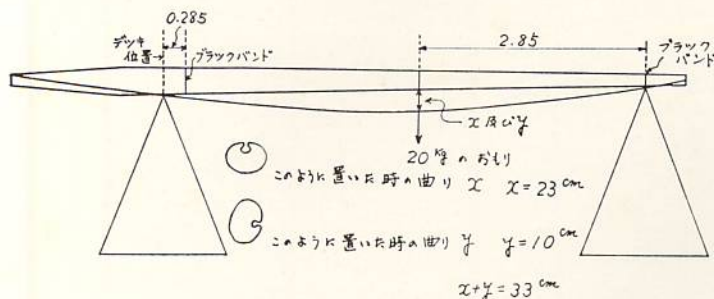
1. マ ス ト

フィンのマストは、甲板上と頂部の断面寸法が、規則により定まっているが、それ以外の規定はない。ステイのない回転マストとしては、できるだけベンドさせた方が、セールの効率は良くなる。ベンドの度合は、次のようにして計測する。

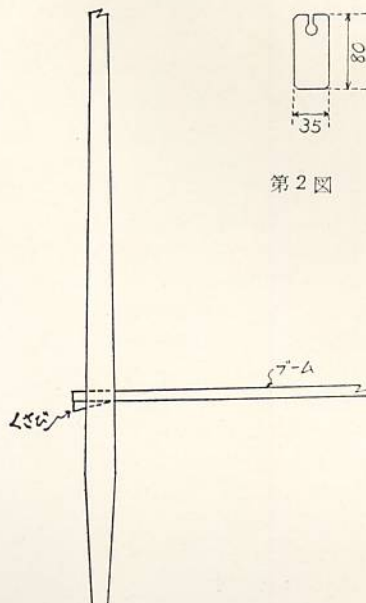
マストの甲板上の位置と上部の黒線（計測点：セールの最頂部）の位置でマストをささえ、上部黒線から285cmの位置に20kgの荷重を掛けて、マストのベンドした量を測る。（1図）

このように、荷重を掛けた時の変形量の和は、33cmが適当であろう。体重の重い人（80kg以上）は31～32cm、軽い人（70kg以下）は34cm位が適当である。

空気が乾燥している時は、湿度の高い時よりも、2



第1図



第2図

第3図

cm位変形量が少ないので、木部に油を塗るといい。

マストは、必ず、選手が好みに合せて、削るようにしなければならない。

2. ブ ー ム

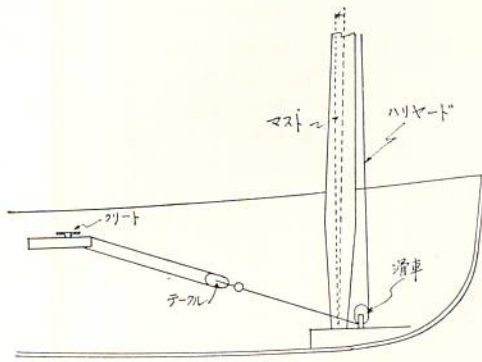
ブームは、横方向に硬くないと、クローズホールドのコースで十分に走れない。規定寸法内で、できるだけ硬く作るべきである。

そのために、断面形状は、視定寸法そのままを採用し、角部は丸みをつけないで、角の面だけちょっと落すようにするといふ。（2図）

3. ブームとそのくさび

ブームの高さはデッキから28cmである。

ブームのくさびは大切である。特に、追風とアビームのコースでは必要である。荒天時には危険であるが、プレーニングさせるためには、なくてはならないものである。 つづく



第4図

軽風の時には、くさびをゆるく打つ方がいい。(3図)
(エルブストロームのプラスチックのフィンは、このくさびを帆走中に操作できるように作ってある。)

4. トラベラーの行動範囲

普通のセーリングでは、トラベラーは半分ぐらい動かせばよいが、マストが横方向に特にベンドするものは、トラベラーを一杯に動かすようにする。

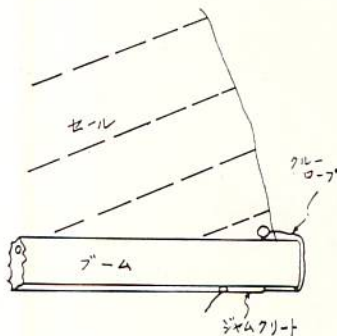
5. セール

セールは、マストベンドに合わせて作らなければならない。いくらいいいセールだと云っても、マストに合わないセールでは、勝つことはできない。

6. セールのトリム

セールは、マスト及びブームにセットする時は、風の強い時はピンと張って、フラットなセールにし、弱い時は深いカーブを作るようにする。しかし、風が弱くても波のない時は、カーブを作るようにするとよい。

これを1枚のセールで行なうには、セールのピークとクルーの張りを調節できるようにする。状況によっては、帆走中に調節を行なう必要がある。セールのピークを締めたり、弛めたりするためには、ハリヤードを動かせるようにする。(4図)



第5図

セールのクルーを動かすためには、クルーロープを動かせるようにする。5図はその一例である。

弱い風の時の帆の調節は、ピーク及びクルーで、ブラックバンドから5cm くらいゆるめるようにする。(6図)

7. ティラー、エクステンション

今のは、少々短かいように思われる。ティラーロープは使わない方がよい。ロープでは、ティラーは押せない。

8. ハイキングベルト

ハイキングベルトは、各自につけやすい位置につければよい。材料は、ビニール管、ゴムベルト、布、なんでもよい。

9. 風見

風のふれを見つけるのは、なかなかむづかしいが、一番手っ取り早いのは風見をつけることである。これは、マストのトップにつけるべきだ。布は、絹でなくてはいけない。(7図)

用意ができなければ、シルクリボンでいい。

10. マストのレーキ

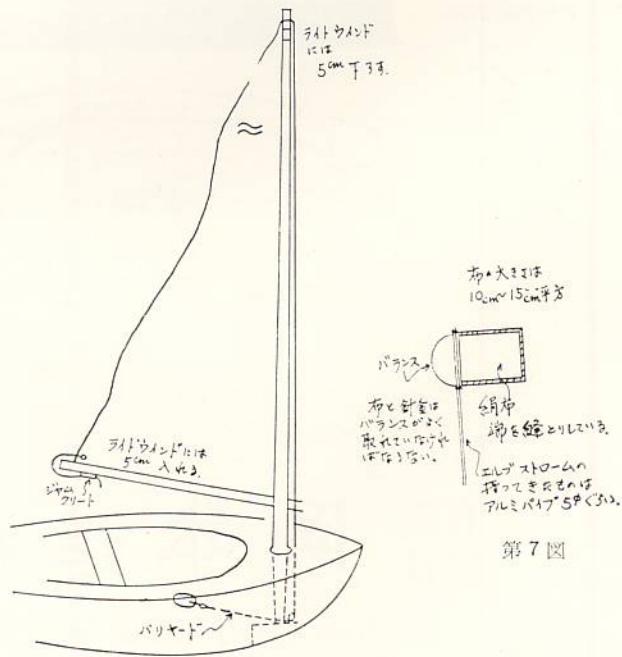
マストのレーキは、帆によって定まる。

11. 乗る位置

クローズホールドの時は、(8図)

(1) プレーニング

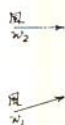
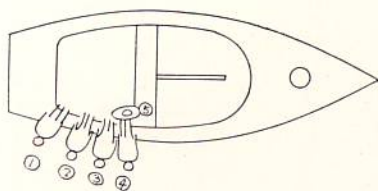
(2) ヘビーウォーター



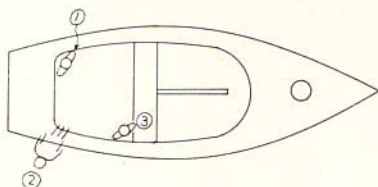
第6図

第7図

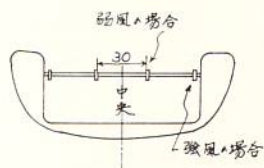
第8図



第9図



第10図



(3) 通常位置

(4) フラットウォーター

(5) ライトウインド (中に入るのがいい)

ランニングの時は (9図)

- (1) W_2 の風 強風
- (2) W_1 の風 強風
- (3) ライトウインド

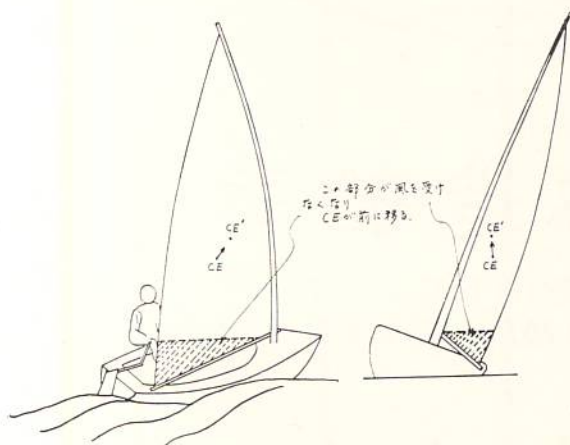
強風の時は、後に座る。

弱風の時は、前に立つ。

12. シート・トラベラーの位置

10図の通りにする。但し、マストのバンドにより異なる。

13. ブームエンドの高さ



第11図

強風時、ブームのエンドは、甲板につくくらいがちょうどいい。ブームが上っていては上りが悪くなる。

ブームのエンドが、デッキにつくまでシートをつめると、ブローが来て艇がヒールすると、セールのうしろ下の部分が艇のブランケットに入って風を受けず、ウェザーヘルムが減り（リーヘルムになり）ラダーの抵抗がなくなる。(11図)

14. ゲースネック

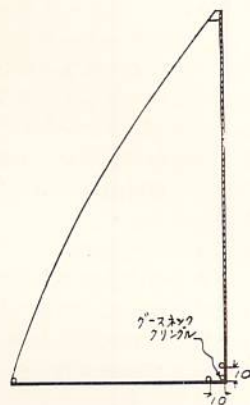
クリングルの 10cm 上と横にアイ(鳩目)をつけて、帆を調節するようにすれば、ジッパーはいらなくなるし、小さいしわを防げる。(12図)

15. セールのカーブ

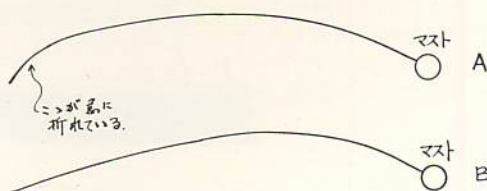
13図Aのようであったら、マストの上部をバンドするように削り、13図Bのようにせよ。

16. フィンのバテン

は、セールのリーチが真直だから短かめてもいい。厚さも考えなくてもよい。



第12図



第13図

§ 一般心得

1. ルールを守らぬことは、ルールを正しく守ることにより、それを、タクティックの武器として他艇を攻撃しようとする者に迷惑を及ぼす。

2. 自分の前に、どんな奴がいて次にどうなるかをよく考えて行動せよ。平常からよく相手を知ること、相手がどんな性格か、甘いかきびしいか知ることが大切である。ランニングで走っている時、センターボードを下して急にラブして来る奴などは、よく覚えておくがよい。

3. 風のふれは風見と次のマークと自分の進行方向を見てつかめ。他艇は見なくてもいい。

4. 風がふれている時は、自分の周りに水を広く持つことが大切である。左でも右でも行ける海面を持っていることが大切である。

ポール・エルブストロームのテキスト

— 4 —

5. どちらに行っていくか分らない時は、そのまま走れ。神経質になるな。自分が迷っている時は、必ず敵も迷っている。落ちついて風をよく見ろ。

6. 風上へののぼりが悪いのは風のつかみ方が悪いからである。風のふれを早くみつけてタクティックを考えろ。

7. レースで重要なことは、艇のスピードをつけて隣の艇と競走することではなく、正しいコースを走ること。よいタクティックを常に考えていることである。

8. 風のふれているコースでは、次のマークとの直線から離れてはいけない。余り長いコースを走るな。
(Never sail too long)

9. 艇内で作業をするのに下を見ないで常に前方、上の方を見てするように習慣をつけろ。

特にマーク廻航でシートをしめる時など、大切である。

10. 何か起ったらそれについて神経質になるな。どうしたらよくなるかを考えろ。

11. 自分のまわりに相手がいない時は、シートをたぐって艇をまわせ。

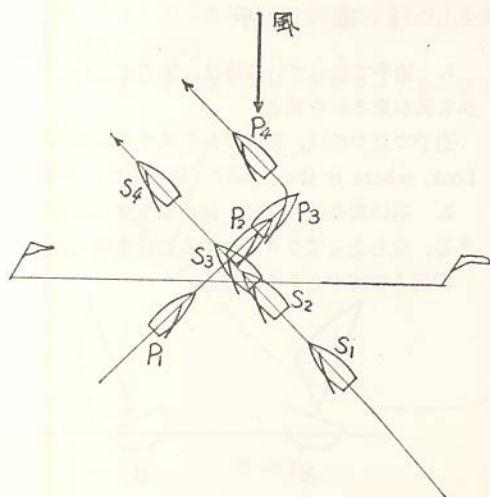
セラーをひくより早いティラーを押してはならない。シートはティラーを持ってたぐれ。

12. 潮のあるところでのトレーニングができていない。

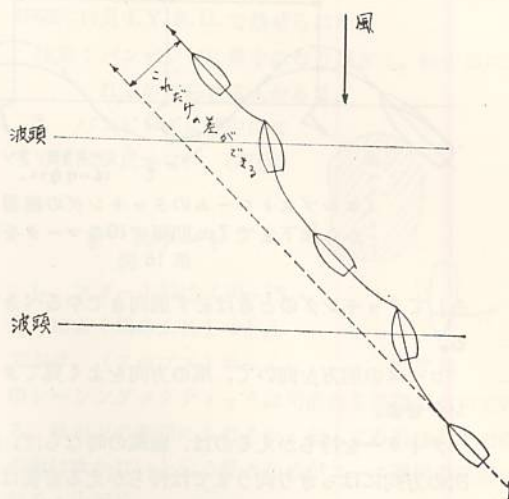
潮の流れの作用に頭を使え。

13. 航路権がない艇でも、通れると思ったら通ってしまえ。

確実に完全にタックできると思うまでタックするな。
14図 P₁ は S₁ の前を取れることが確かになってから P₃ でタックした。



第 14 図



第 15 図

14. クローズホールドでブローができた時。

波があったら切りのぼれ。

波がなかったらセラーを出して走れ。

この差は艇が走っているかどうかのフィーリングによる。

15. クローズホールドの時

波にあって艇が止りそうな時はのぼり。

波から下りる時は元のコースに戻せ (15図)。波にあった時、コースに穴があったらおとしてもいい。

このとき気をつけることは、ティラーを使わずシートの操作によりコースを変えることである。

16. 危険なことはしてはならない。(Start 例 4 関連)

17. 微風の時。

ランニングでは少し上り気味に走った方がいい。そしてセラーの側に艇を少し傾け、前の方に乗ると帆は風をよくはらむ。

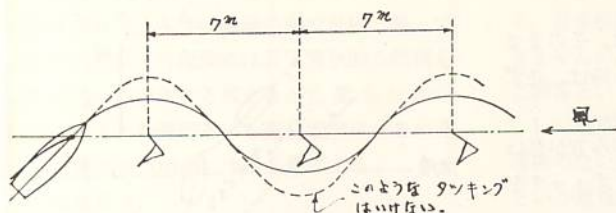
クローズの場合も帆の側に艇を傾ける。そして必ずコクピットの中に坐る。この方がよく風を感じる事ができる。前方をよく見て、どこから風が来るか早く知ること。

§ タッキングとジャイビング

1. タッキング

タッキングでは、まず舵を使う前に、艇をセラーの側にヒールさせよ。そしてシートを引くティラーは自然に動く。

ティラーを押して船の方向を変えてはいけない。ヒールとシートをたぐることによって、船が自然に方向を変えるのにつれて、ティラーは動かすべきである。



(エルブストロームのタッキングの練習・風上から風下まで7m間隔で10のマークを設置した)

第16図

そしてタッキングのときは必ず前向きでやるべきである。

コースの前方を向いて、風の方向をよく見てタッキングせよ。

ティラーを持ちかえるのは、微風の時ならば、艇が次の方向にはっきり向うまでは持ちかえる必要はない。このとき艇を揺らしてはいけない。強風の時はすぐに持ちかえなければいけない。さもないと転覆するおそれがある。

シートをたぐるとき下を見てはいけない。また、ブロックが音がしている時は、油をさして動くようにせよ。(16図参照)

2. ジャイブ

ジャイブは、その途中のある時期ではパンピングと同じと考えていい。

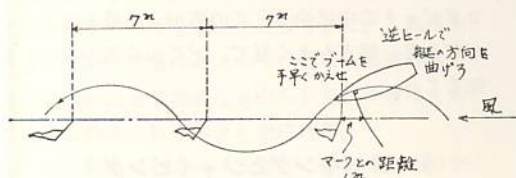
シートを重ねてつかみ、逆ヒールさせて力を入れてシートをひき、完全に反対側にかえせ。(17図)

逆ヒールさせてブームをかえすことが大切である。

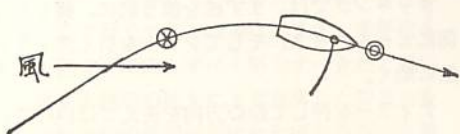
(ティラーは使わないこと)

マークにはできるだけ近づいてまわれ。

ジャイブの練習もタッキングに準ずるといい。(18図参照)



第17図 マークの数10ヶ



第18図

3. 19図の状態になるまでブームを引くな。

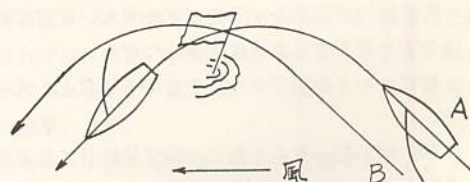
⊗印の辺でセンターボードを半分近く上げろ。これでバランスを失わずにジャイブできる。

⊙印の所でジャイブが終わったら、センターをもっとあげろ。(10~15cm 出しておく)

4. ブローが入った時にブームをかえせ。

風の切れ目でジャイブするのは、勝つ意志がないものと見られる。

5. マークにははできるだけ近づいてまわれ。20図Aコースがいい。



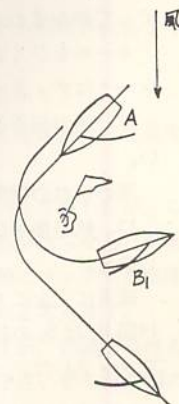
第19図

6. 短いコースの場合には、二つのシートを手にとってジャイブしろ。

7. ジャイブの時は、前の艇がどう走っているか見ておけ。(21図)

AはBに気をつけてジャイブせよ。

B₁のように上るのは損。フリーでは真すぐに走れ。



第20図

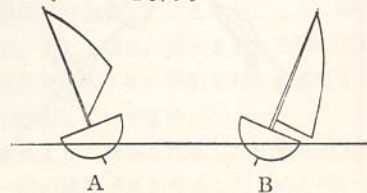
§ 追 手

1. 追手で走っている時は、後方に注意して、何処から風が来るかを見よ。

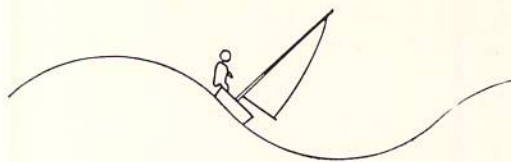
追手で立つのは、高い所から風を見るためである。Look, where is the wind? (風はどこにあるか見よ)

2. 追い風の強い時は、艇が風上側に倒れることがある。立ち上ってウロウロするのは危険である。

22図Aの時シートを引け。



第21図



第23図

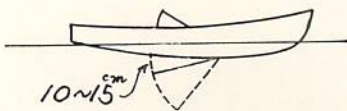
Bの時シートをゆるめる。

身体を動かしてバランスを取る必要はない。

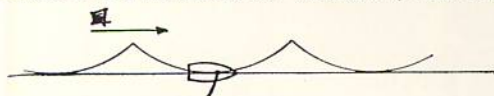
23図のような時、このように艇の外側に乗り出すのは誤りである。真中にいればいい。艇は波に対して直角であればいい。

3. センターボードの位置

ランニングの時、センターボードを上げてしまうと艇はすべて横に上ろうとする。それをラダーで調整すると抵抗が増し艇は走らない。こんな時にはセンターを10~15cm残して走ると、艇はまっすぐに進む。(24図、25図)



第24図



(センターボードを上げてしまうと、艇はジグザグに走る)

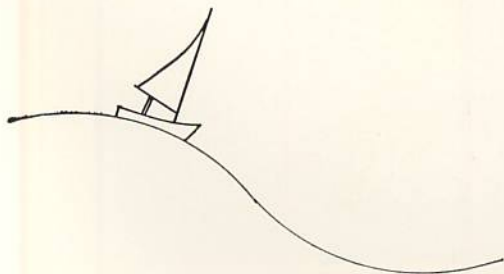
第25図

§ パンピング

パンピングと云うのはコータービームまたはランニングで走っている時、セールを急に引き入れゆるめることを繰り返して、艇の前進力を増そうとする行為である。

パンピングには2つの種類がある。

1. 波の山を下ろうとする時、シートを束にして握り、強く大きく引くとスピードが増し、次の山を楽に越えられる。(26図)
2. コーターまたはランニングでシートを一束に握



第26図

り、3~4秒の周期で引き入れゆるめる。波がないと、きわめて有効である。引き入れは50cm位。(これは1962年11月I.Y.R.U.で禁ぜられた。

注意：パンピングに夢中になり過ぎて、艇を風に入れるのを忘れる人がある。

3. パンピングに夢中になって風が見えない。(27図)

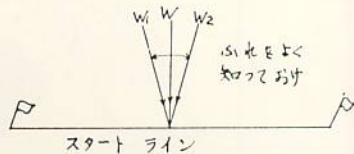


第27図

§ スタート

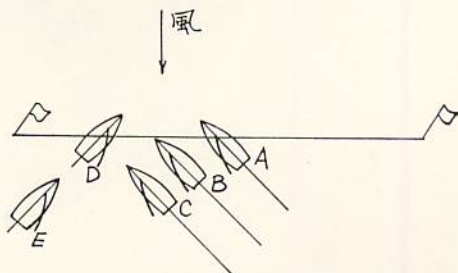
1. スタート前に(10~15分)によく風のふれをつかんでおけ。(エルブストロームのレーシングタクティクは可能性を基礎においている。風がどの範囲にふれるか、云ってみれば、その他の風は吹かないと云う見きわめがコース選択の基礎になる・小沢)

そして自分のスタートの位置をきめる。(28図)



第28図

2. ボートタックでスタートするな。相手はみな非常にうまいのだから、航路権を持たなくては希望がない。(29図)



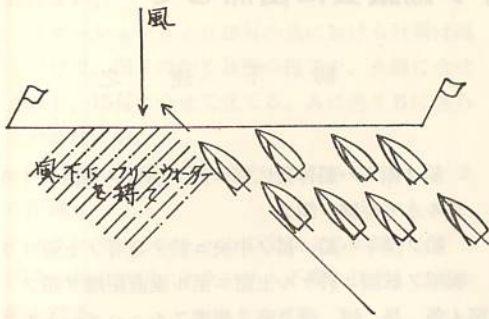
(DEは失格する可能性が多い)

第29図

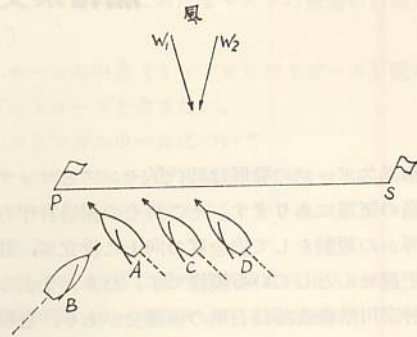
3. スタート・タクティクの第1は自分の風下にフリーウォーター(あいた場所)を持つことである。(30図)
4. 風下にオーバーラップされようとした場合(こうされるとフリーウォーターが無くなる)
 - A. ペアアウェイして、その艇が自分の背後の風上に行くようにせよ。(31図A)
 - B. 或は相手がスピードを出した瞬間に自艇を止め相手が行過ぎてしまう様にしろ。(31図A)

ポール・エルブストロームのテキスト

No. 7



第30図

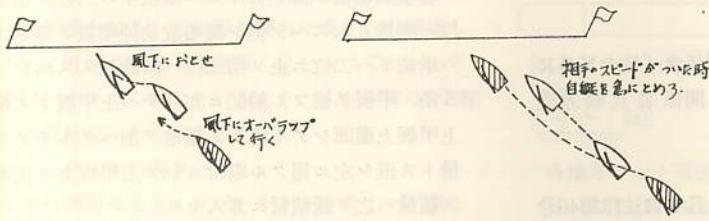


第33図

34図でAは不利である。

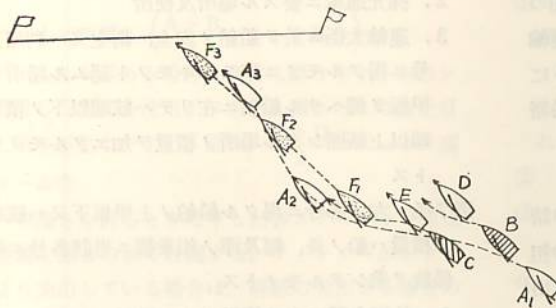
スタートの時リコールされて直ちに入ったとしても、正直にスタートした他の艇に邪魔されて、リコールを解消されぬことがある。

7. スタートのテクニック



第31図A

第31図B



第32図

5. スタートの例

〔例1〕 32図でFはいいコースでスタートしようとしている。

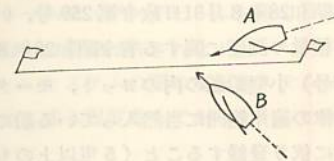
B及びCはそれぞれ前を走っているD、Eを風下から追越そうとしている。

Aは風下からスタートしよう決心する。A₁から風下におとしスピードをつけて走り、A₃のあたりに切り入れ。

〔例2〕 風がW₁なら(直角でない)Pからスタートした方がいい。A₁の位置がよい。B₁はスターボードの艇をさけるか、失格するかの運命にある。(33図)

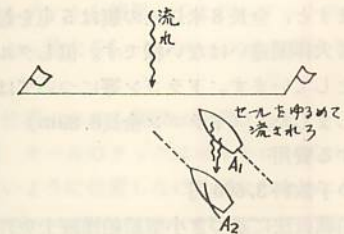
但し風がW₁とW₂の間でふれている時はコースの引き方(5)によれ。

6. スタートラインの外から入って来るのはいけない。



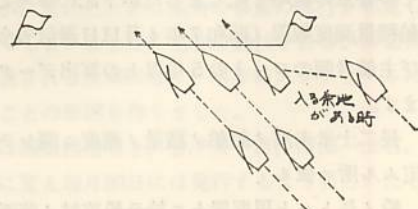
第34図

〔例1〕 セールをゆるめて潮に戻されてタイミングを取れ。これは潮のある所でのスタートの秘訣である。(35図)



第35図

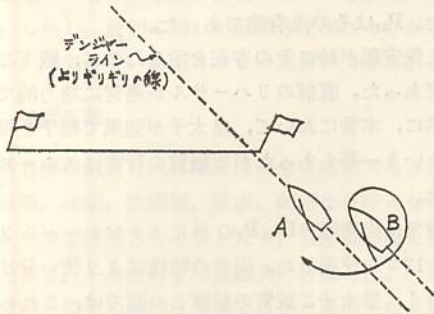
〔例2〕 艇を前に進めないで風下に行かせたい時は、センターボードを全部上げて走る方法がある。



第36図

36図で、 A_1 は風下側に入る余地があったらセンターボードを上げて走れ。 A_2 まで来た時センターをおろして走れ。

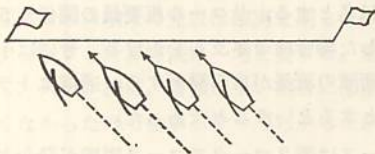
【例3】Aはぎりぎりに通れる。Bはまわり直すべきである。20秒あればまわり直せる。(37図)



第37図

【例4】38図でAは早すぎたと気がいたら直ちにジャイブして廻れ。

艇を止めると、コミッディーボートに接触する危険がある。この場所で艇をとめて待つのは絶対にいけない。

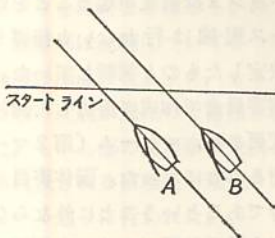


第38図

【例5】39図で

- (イ) Aはここで艇をとめるべきである。
- (ロ) スタートラインを這ったのはいけなかった。 A_2 は緩慢なラフをして B_2 をラインの外に放り出してみればいい。
- (ハ) B_3 をスタートラインの中に入れてやるのは甘い。

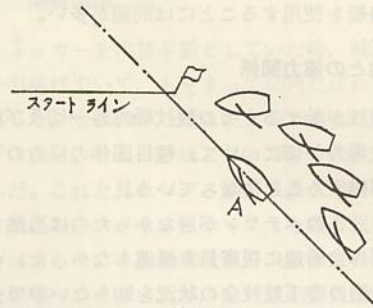
【例6】40図で号砲後、AはBをラフしてもいい。



第40図

【例7】Aは風に立てても、風上艇を追い出すことができる。(41図)

注意：スタートに遅れたら、他の艇が全くいないも

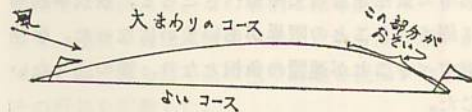


第41図

のと思って、自分の考えで最も早いと思うコースを引け。

§ コースの引き方

1. 42図参照。
2. 前に艇がいる場合はついて走れ。よい風と波を利用して上に出て追い抜け。
3. コースの引き方で最も重要なことは、隣の奴と競争するのではなく、風に対して正しいコースを走ることである。



第42図

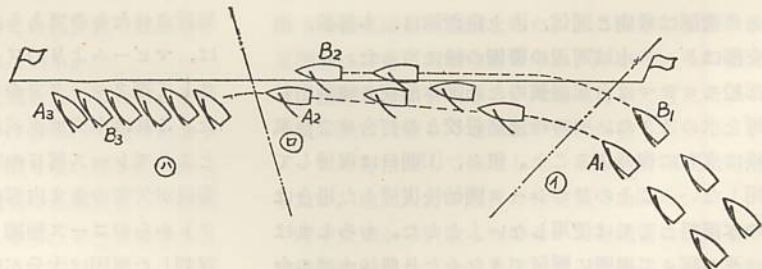
4. 43図はスタート後Tで風がふれた時のコースの図である。

- (イ) は風が W_2 になった時タックしない艇のコース
- (ロ) は風が W_3 になった時タックしない艇のコース
- (ハ) は風が W_2 になった時タックした艇のコース
- (ニ) は風が W_3 になった時タックした艇のコース

黒点は同じ時間後の位置、以上から次の事が判る。

以上の場合、

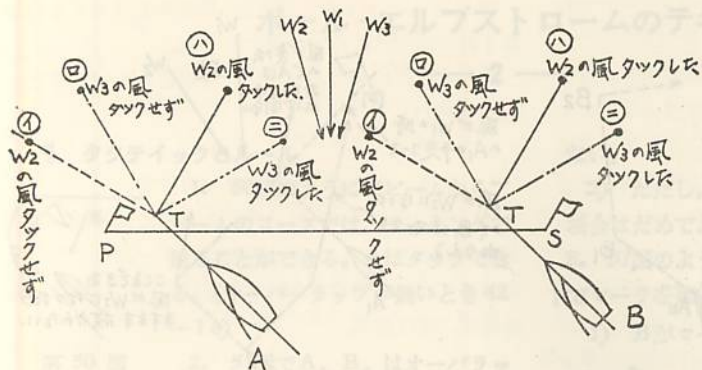
1. 風が W_1 から W_2 にふれた場合 A_1 はすぐタッキングすべきである。



第39図

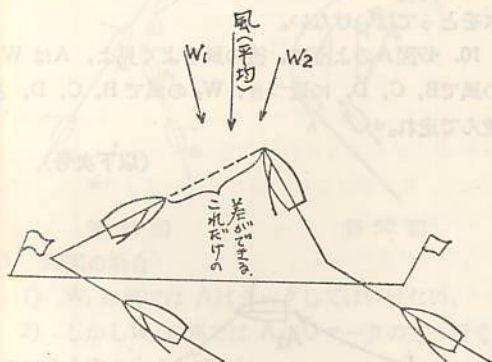
2. 風が W_1 から W_3 にふれた場合は B_1 の位置が有利である。

5. 風がスタートラインに対して直角ならばどこか



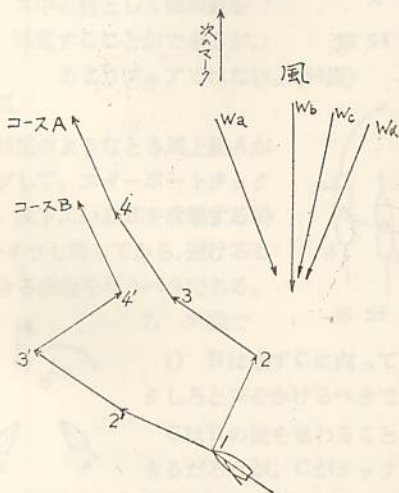
第 43 図

らスタートしてもかまわないが、次に吹いて来る風のふれを見てスタートすべきである。



第 44 図

44図のように風がWを中心として $W_1 \sim W_2$ の間をふれている時、AB 2 艇は W_1 の風でスタートした。その後風が W_2 へ変ったとすると、AB の間にはDの差ができる。



第 45 図

つまりこのような風の時には、現在の風より次の風の可能性の多い側からスタートした方がチャンスが多い。

6. 45図のように風が絶えずふれている時、風が W_b から W_a にふれたらタッキングして A_1 のコースをとれ。風が W_a から W_b に戻ったら、Aはタッキングして A_2 のコースをとれ。風が $W_c \rightarrow W_d$ とふれたら、次のマークの方に上って行けばよい。最初、風が W_b から W_a

に変わった時タッキングしないで、そのまま走った B_1 とタッキングした A_1 とを比べて見よ。どちらがよかったかはっきり分る。

説明 (小沢)

風の変化	Aのコース	Bのコース
始め W_b の風		
1で W_b から W_a	1でタックする	1でタックせず
2と2'で W_a から W_b	2でタックする	2'でタックせず
3と3'で W_b から W_c	3でタックせず	3'でタックする
4と4'で W_c から W_d	4でタックせず	4'でタックする
	そのままAに至る	そのままBに至る

(図は風に対して 45° のはれるものとして画いた)

Aの結果をよく見ると、変った新しい風に対し艇は基準風の中心線の方に、その新しい風を横切ろうとしている。

7. 46図のように風が W_1, W_2, W_3 とふれている場合、(1) A_1 は風が W_2 になった時タッキングして A_2 の位置に

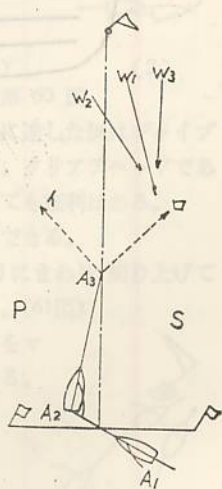
(2) A_2 は風が W_2 から W_3 の方向にふれている時は、次のマークとスタートマークを結んだ線の右側(S)へ出ては危険である。

口はいけない。

次のマークとスタートマークを結んだ線の左側(P)の海面を小さいタックで進むべきである。

8. 47図のように、

(1) 風が W_1 から W_2 に変った時 B_1 に向ったのではオーバーセイルする。これでは勝つチャンスはない。



第 46 図

(2)もし風が $A_1 B_1$ で W_3 にふれると A_1 の方がさらに有利である。

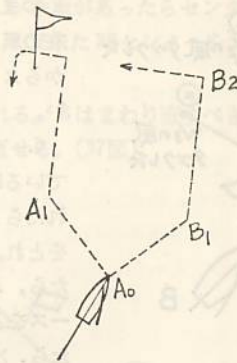
(3)もし B_2 の辺で風が W_3 になったりすると、 B_2 は落して走るよりほかに手だてがない。

(4) B_1 のようにマークから離れて走ってはいけない。

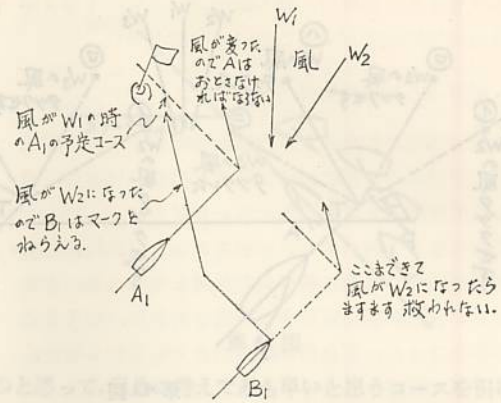
9. 48図 $A_1 B_1$ の位置で

(1)風が W_1 の場合 B_1 は勝つ希望はない。この場合はすぐタッキングせよ。タックした後、風が W_2 に変れば得をする。

(2)もし B_1 がそのまま走って B_2 の所まで来



第 47 図

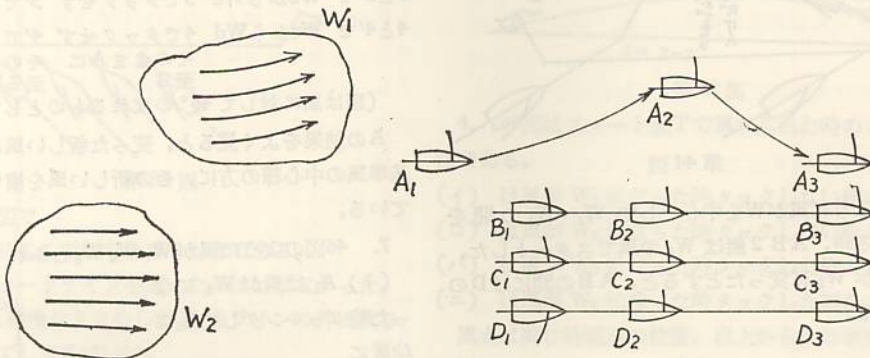


第 48 図

た時、風が W_2 になったら全く救われぬ。長いコースをとってはいけない。

10. 49図Aのように、後の風をよく見よ、Aは W_1 の風でB、C、D、に近づき、 W_2 の風でB、C、D、と並んで走れ。

(以下次号)



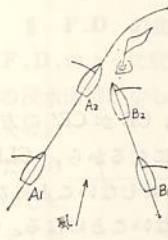
第 49 図

§ タクティックとルール



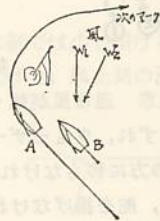
第 50 図

1. 50図のようにアビームからアビームのコースでは、タッキングで廻ることができる。Aはタックできる。(オーバーラップが無いとき 42—1 e)



第 51 図

2. 51図でA, B, はオーバーラップしている。この場合 A₂ は避ける。ポートタックが強いのはこの場合だけである。



第 52 図

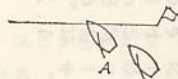
3. 52図の場合

- 1) W₁ の風では A はタックしてはいけない。
- 2) しかし W₂ の風では A が O マークの方へ行くのなら A はタックしていい。
- 3) しかし, A, B がオーバーラップしているときは, A はタックしてはいけない。41—1 eii
- 4) 衝突した場合 A の方が強い。(53図)



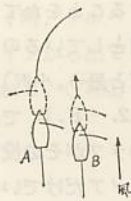
第 53 図

5. 風下のリコール艇
A は戻らないうちはレース中の艇として後の艇を邪魔することができるが、あまりフェアではない。(54図)

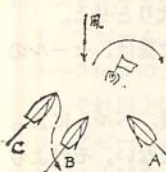


第 54 図

6. 55図のようなとき風上艇 A がジャイブして、スターポートタックになり、風下にいる B を攻撃する場合、ジャイブし終ってから、避けることのできる余地を与うべきである。



第 55 図



第 56 図

7. 56図で

- 1) B はまず C に向かってタックしろと声をかけるべきである。C は B の後をまわることもできるだろうが、C がタックしたら B もすぐタックしなければなら

ない。

2) ただし, A がマークである場合はだめである。

8. 57図のようにクローズホールでマークを廻るとき,



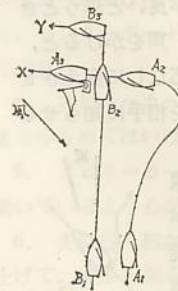
第 57 図

1) B がマークを廻れる場合 A はまわり直さなければいけない。

2) 風がふれて W₂ となったとき, B がまわれなくなると, B は失格となる。

9. 58図 A₁B₁ では A は B の風下にいる。このまま進めば B は B₂ でタックして X の方に行き有利である。

A は風下に落して先にタックして A₂ に来た。

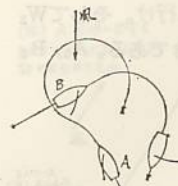


第 58 図

B₂ は航路権はあるがタックはできない。やむを得ず B₃ まで行ってタックした。

A は A₃ まで進み有利となった。

10. A は B をやりすどしてからタックして内側に入るべきである。(59図)



第 59 図



(1)



(2)

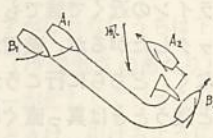
第 60 図

11. (60図—1) マークに先に達した艇はジャイブできる。マークに到達したとき、クリアアヘッドであればジャイブしてポートになっても権利はある。

(62図—2) 先の艇はタックできる。

12. A はマークまでギリギリにまわり、切り上げて走れ。その後にタッキングせよ。(61図)

13. 62図で, A はラフして B をマークの外につれ出すことができる。



第 61 図



第 62 図

Bの水の要求は非常に危険である。ちょっとラフされるとBは終りである。



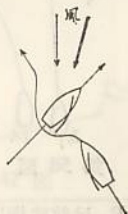
14. 63図で、AはBに水をやらなければならないが、ABがオーバーラップしてマストアビームよりBが前に出なければ、セイルがふれないだけよければいい。

第 63 図

15. スターボードタックの艇がポートタックの艇に出会って、相手をタックさせるより後を通った方が有利なこともある。

スターボード艇は、自分のコースが良いと思うときは、相手の後を通過してまっ直ぐ走れ。声をかけると、前でタックされ、自分のコースを否定なしに変えさせられたり、自分のコースが良いことを相手に知らせることにもなる。

例えば64図で、風が図のように細線と太線の間をふれており、いま太線が吹いているとすると、スターボード艇のコースが有利である。ポート艇に声をかけてタックさせ、良いコースに向わせることはない。

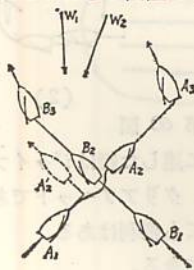


第 64 図

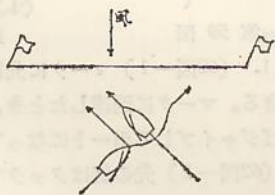
16. 65図で、

1) 風が W_1 から W_2 にふれているとき、 A_1 は B_1 の下でタックして A'_2 の方に行くのはいけない。これでは B_1 に勝てない。

2) A_1 は B_1 の後を通過して A_2 に行け。そして W_2 に風がふれたときタッキングすべきである。 A_3 、 B_3 はそのときの位置である。

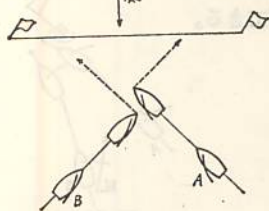


第 65 図



第 66 図

17. 下手な奴にドナッたりせず、早くその位置からぬけ出るよう考える。



第 67 図

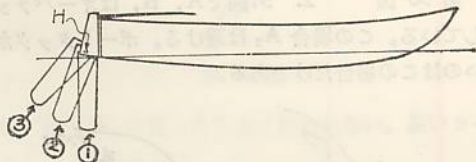
18. フィニッシュラインの近くで誰でもタックしたがるが、確信がなく、どちらに行こうかと迷うときは真っ直ぐに走ることを習慣とせよ。(図66)

19. フィニッシュのとき、BはAを発見するのがおくれたから、こんな結果になった。

いつも次に起ることを予想して走ることが大切である。(67図)

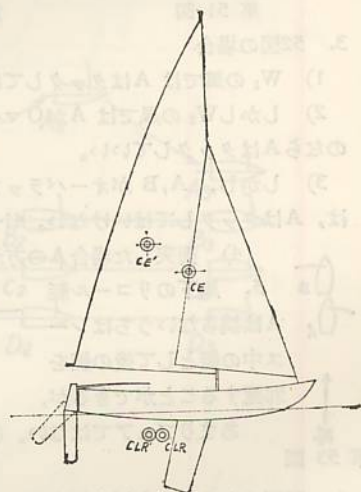
§ フライングタッチマンについて

1. F.D のラダーは、68図のように風の強い順に①②③とするといい。その調整はラダーのHの所に穴をあけてピンを挿すようにするといふ。①は強風、②は普通、③は微風。



第 68 図

(注意 通常風が強くなると、CE が CE' の方に関係的にずれ、ウェーザーヘルムになるから、CLR を CLR' の方に移さなければバランスしないことになる。従って、舵を揚げなければならないことになる。69図、FDの場合もそうであるべきであるが、そのようにすると、テイラーが重くなるので、普通の場合の逆にするように云っているのである。ヘルムの変化はマストのレーキ、セールのカット等でアジャストすることをたて前としているのだと思う。小沢)



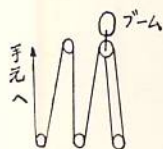
第 69 図

2. F.D ではフォアスターは必要ない。ジェノアのラフがその役目ははたす。フォアスターをはずしジェノアだけでいい。ジェノアをおろすときは、スピネーカーハリヤードをフォアスターの代りとせよ。

3. F.D のシートトラベラーの位置は、セールの深さによってきまる。

4. F.D のマストトラックの位置。ヘルムによって変えることもあるが、あまり問題でない。それよりジブのフェアリーダーをどこからとるかが問題である。

5. F.D のブームジャッキは、ゴムでなくワイヤ



第 70 図

一かテトロンがいい。

6. F.D.のシートのとり方は70図の要領によれ。(O印は滑車だが、図のように離れている必要はない、ダブルまたは三重滑車を用いてもいい。小沢)

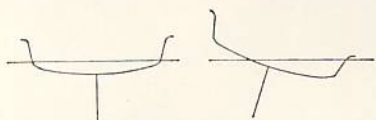
7. F.D.のパテンはトップのパテンが重要である。曲った方がいい。

8. ダブルボトム of F.D.では床が高いから、ティラーエックステンションを上にもまわるようにした方が便利である。

9. スピネーカーシートは、先の2mは6mmのもので、手で持つところは8mmのものをを使う。

§ F.D. の走り方

1. F.D.のように底の平らな艇では少し傾けると、風下側の浸水面積が少し増えるだけで、風上側の浸水面積が大幅に減る。だからいつも少しヒールさせてお



いた方がいい。(71図)

第 71 図

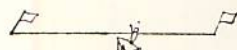
このようなことは、カタマランが片側のポンツンを上げたときによく走るのを見てもわかる。

2. 風が弱いときには少し切り上った方が早い。だからマーク回航のときは段々マークに近づいた方がいい。

3. 追手のとき風上に倒れそうになったら、スピンシートをつめ、風下に倒れそうになったらシートをゆるめる。

4. 強風のときのジャイビングは、スピンをかえてからメンをかえると、転覆をまぬかれる。

5. F.D.はラダーを真横にして艇をとめることができる。



第 72 図

6. スタート時、クルーがスタートラインから出ていればリコールされる。(72図)

§ F.D. のスピネーカー

1. スピネーカーの限界 (73図)

イ. アビーム

3~5m/s のときまで上げる。それ以下はいらない。それ以上はプレーニングさせる。

ロ. アビームより少しクォーターより 3~7m/s のとき上げる。それ以上のときはいらない。

ハ. クォーター

8m/s までは上げる。

ニ. クォーターからプレーニングまで
いつでもすべての風にはる。

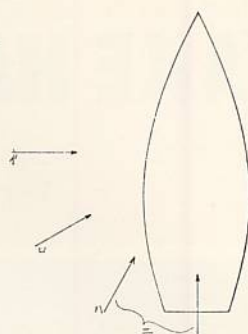
2. 風が非常に弱かったらセンターボードを上げ、スピネーカーを張らずに真っ直ぐ走れ。

3. 風が非常に強くスピネーカーが張れなかったら、センターボードを少しおろし、ジェノアを効かせて走れ

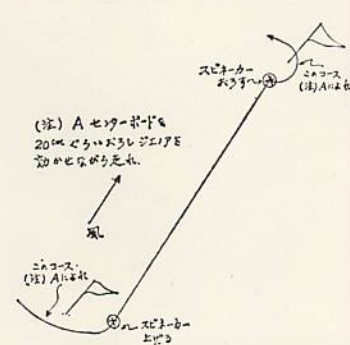
4. スピネーカーはジェノアのようにバタつく直前までゆるめてはいけない。

5. スピネーカーの上げおろしのとき、ジェノアが働いているよう心がける。

6. 先に行く艇がクォーターの風でスピネーカーを上げて、後から来るスピネーカーを上げてない艇に抜かれたが(練習中のある日の出来事)、先の艇は後の艇がスピネーカーを上げるまで待つべきである。このような場合、後の艇は先の艇をブランケットしてからスピネーカーを上げるという。



第 73 図



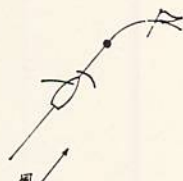
第 74 図

7. 74図のようになると、スピネーカーの上げ下げのときもスピードを落さないで走ることができる。

マーク廻航後すぐに真追手にすると、スピネーカーを上げる

までジェノアが効かないから、廻航後、センターボードを20cm ぐらい残して上げ、少し艇を風上に向け、ジェノアを効くようにする。艇は横すべりしながら次のマークに走る。そこでスピネーカーをはり、センターボードを少しおろして走れ。

8. スピネーカーを下す前にジェノアを正しくはれ。ジェノアがはれないうちは下に走れ(75図黒点のあたり)。クルーが忙しくてジブを引けないときは、引けるようになるまで風下に走り、ジブを十分に使え。



第 75 図