

強風下であればあるほど、その風を無視した操艇はあり得ず、その風を最大限利用しなければならない。

1 いかにもその風を利用するか How utilize the wind

強風下では、その風を最大限利用しなければならない。発艇部署へのアプローチ、針路保持、スタート方法を説明する。習熟には、経験の積み重ねが不可欠である。

2 アプローチの準備 Watch the Wind

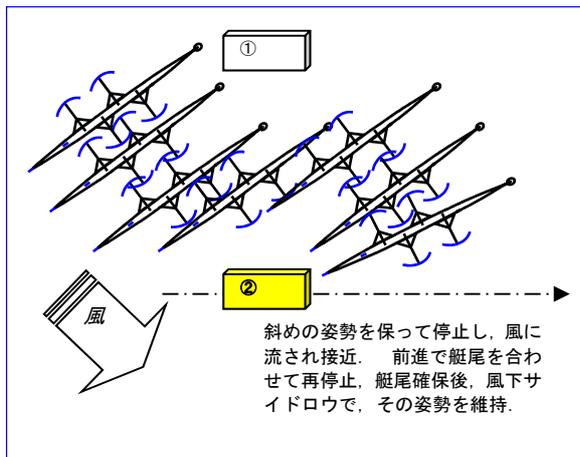
到着申告をして、救命具の掲示などを早めに済ませ、そのときに自分のレーン、風と流れの方向を正確に観察し、アプローチの仕方を決める。

3 アプローチ(接近) Approach

斜め追い風のコンディションでの、背後からアプローチを例に説明する。(様々なコンディションでのアプローチの基本は、別途整理)。

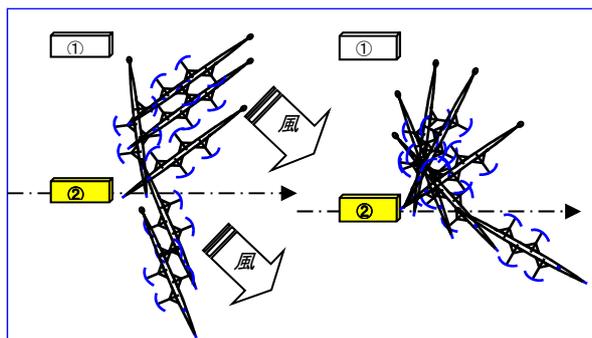
隣接レーンのステイクポートをかわしながらも、できるだけ大きな角度で風上に振った姿勢を維持したまま、風に流されながら、スターンがステイクポートの横腹につくようにアプローチする。この場合、クルーのコントロールは、艇首が1レーンのステイクポートをかわした時点で、少し前に進めるだけのコントロールでよい。

こうしてスターンをステイクポートに接続(確保)してもらった後、そのままの姿勢を維持する。



斜め順風での後方からのアプローチ

後方からアプローチできない場合も、サイドあるいはレーン側からのアプローチも可能である。



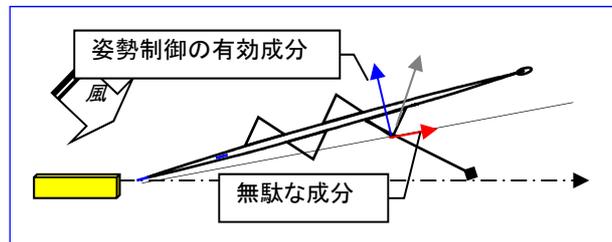
斜め順風での側面および前面からのアプローチ

4 待機 Standby

待機は、単純に見えて、実は最も神経を使うフェイズだ。クルー、舵手の熟練度がアプローチ以上に良く解る。よくある悪例は、ミドルで小刻みのジャブローを続ける例(それは弱い逆風のときには有効だが、強風下では役立たない)。そして、風上に大きく振って休み、コースに向いてから再び漕いで風上に振る例である。

強い横風の場合、ジャブローでなく、キャッチからドライブ約1/3を使って漕ぎ、フォワードは比較的早めに戻り、次のドライブを繰り返すリズムが良い。これで、姿勢制御を連続的に効率よく作用できる。また漕手のエネルギー効率も良い。また、特にバウよりの漕手を使うことが効率的である。(ミドルドライブではステイクポートを引っ張るだけに費やされ、後半は、力はむしろ風下側に作用し逆効果。艇尾の漕手でも効率が悪い。)

なお、待機中のクルーのウォーム「キープ」のために、全漕手に、シャドウロウイング(ブレードを水中につけず、フルレンジでスライド、スウィング、プル、リカバリーの動作をさせておくこと)も、特に寒冷環境では有効だ。

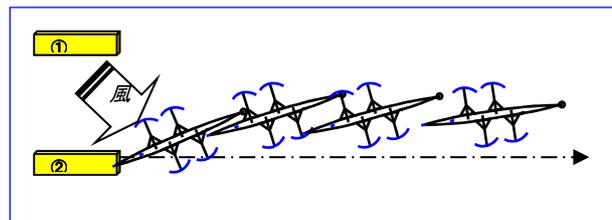


オールロックに作用する力を、姿勢制御成分と無駄な成分に分解して考えよう。その割合は、ドライブの位置で大きく変化する。

5 ロウ！ 飛び出す方向とコース設定 Start

5.1 基本の姿勢

姿勢は、スタートの瞬間に風上に、風に応じただけ振っておくことになる。コースは、レーンの中心よりも、風上よりに走らせることが基本となる。



中心線上よりも少し風上寄りにコースをとるつもりで発艇

5.2 隣接レーンとの関係

もし、隣接する風上側のクルーが、操舵未熟で、自分達のレーンに侵入し接触するリスクが高い場合は、自レーンを正当に主張し、基本を守るのも一案ではあるが、あえてニアミス避けたいならば、コース取りを、中央(～操舵に十分な自信があれば少し風下側)に設定するのも良いだろう。

自分達が、風上側の端のレーンで、操舵かクルーのサイド負けなどで、風下側に侵害するリスクがある場合は、空いた外側の自由水域もある程度有効利用することが考えられる。フェアプレイの良心に恥じず、審判艇にも注意されない程度にだが。