

1 ボートの特性

陸上の乗り物とは異なる、ボートの特性を整理しておきましょう。

1 流れや風の影響を受ける: 水上は固体の地面の上ではなく「液体」の上です。何もしないことが静止を意味しません。流れや風の影響を受けて流されます。特に、横風に対しての制御は難しくなります。



離岸しようとして横風に押し戻されている(世界選手権 2002 より)

2 左右に動きにくい: 細長いボートは前後には動かしやすい反面、左右にシフトするのは非常に難しいです。

3 慣性: すぐには動けない, すぐには止まらない- ボートはすぐには止まらないし、すぐには動けません。急に危険な状態になっても、ブレーキやアクセルの効きが悪いので、すぐには回避できないのです。危険に対して「早めに、予防的に」回避することが大切です。



4 水の中に危険がある: 見えない水の中にも、浅瀬や暗礁など、様々な危険があります。

5 逃げられない: 周りは水。非常時にすぐにはそこから逃げることができません。だから艇をいつも安全な状況に置かなければなりません。

6 後ろ向き, 視界の制限: 漕手は進行方向に対して後ろ向きに座るので、進行方向を確認するためには、舵手なし艇では漕手は頻繁に後ろを振り返って、進行方向の安全を確認します。舵手つき艇では、フロントコックス艇ではコックスは進行方向の確認は容易ですが、スターンコックス艇では漕手の体にさえぎられ、進行方向に死角が生じます。

2 最小限の操舵, 最大限の操舵 Maximum or Minimum Control

練習では、ラダーコントロールを最小限にし、両舷の漕力の不均衡を是正するよう漕手に要求することがあります。多少の艇の曲がり(サイド負け)を残し、漕手に努力させるのです。

しかしレースでは、確実に艇を直進させるように注意しましょう。ラダー操作はわずかながら損失になるのは当然ですが、だからといって操作が後手にまわると、艇が曲がれば曲がるほど結局は大きな労力(サイド負けした漕手側の一時的な過負荷)か勝っているサイドの漕力低下、または大きな操舵を払わなければならなくなります。

操舵は、「早いタイミング」で、「ゆっくりした角速度」で、「最小限の舵角」で引くことが重要です。



ラダーを大きく切ると、大きな減速要因となる。

(www.nlroei.nl より、オランダのヘッドレース2004より)