

新版・図解ヨットレース戦術集

株式会社 舵社

## 刊行に寄せる (初版)

ベルリン大会の或る一日、私はスター・クラスの競走を見た。最後のマークを廻って1番の艇(国籍は忘れた)、それから約100米遅れて2番艇(ドイツの艇であった)、後の競艇はかなり遅れていた。ゴールまでは真のぼりで1,600米ある。このまま走ればうしろのドイツの艇は勝ち目はない。風の有利な方へ逃げようとする。逃げられては100米のリードがあぶなくなる。先行艇はかぶせてタックする。後の艇はまたタックして逃げる。タック、タックの攻防であった。そしてついにゴールでは、ドイツの艇がジブだけ先にゴールした。

私はそれまでも、またそれ以後にも随分多くのレースを見ている。然し、これほどレースらしいレースを見たことはない。

私はドイツに遠征する2年ほど前に、カリーの本を発見して、ヨットレースの基本的知識を得てはいたが、これは机上の空論に近いと思えた。理論編の或る部分などは理解に苦しんだ所さえあった。その一部がドイツへ行ってから実際に出来るようになって、選手一同でカリーを見なおした事などもあった。カリーはそのくらい、実践者としての高い技術の上に組立てられていたのである。私はその時、その理論通りの競走を見たのである。

それから20余年経っている。然しカリーは依然として、ヨット乗りの聖書である。先ずこれから始めなければならない。

カリーの本は、この本の序にあるようにわが国でも既に2~3の人が訳出している。それも絶本になって、或るヨット部などではガリ版のテキストを作ったりしていた。

私の家で毎週金曜日の夜開かれる若いヨット乗り達の集りで、時々、戸田君、

山路君、塩田君等が片隅で議論していたが、それがこの本を作るための、各項にわたっての検討だったのである。この人達の技量は、おそらく私達がドイツに行った時のそれよりすぐれていると思う。

その人達が一々理解し検討して作ったこの本は、カリーの原書よりは一層価値あるものと私は思っている。

1957年4月

日本ヨット協会理事長 小沢吉太郎

## はしがき（初版）

セーリングボートの世界は非常に本の少ない世界である。特に日本に於てはこのことを痛感させられる。その中でドイツのカリー博士の帆走理論と戦術集とは、ヨットマンにとって必要欠くべからざるものと云えよう。これらの本は、初版が出てから既に25年を経過したのであるが、今日に於ても矢張り、第一線級の書籍たる資格は失われていない。

本書の原文は戦前、向笠広次氏により「舵」誌上に訳出され、現在のオールド・ヨットマン(?)諸公に対して、大いに裨益したものであるが、当時とは比較にならぬほど大きくなった今日のヨット界に於て、特に若いレースマン達の間には、この種の書物の要望が非常に高まっている。

この本は、その声に応える意味でまとめ上げたものであるが、前記、向笠氏のものを底本とし、戦後ガリ版で出された養田隆一氏の訳本を参考に、当時からのものとは若干変更された競技規則に対しては、現行のものにマッチするように改めて編述した。

なお、1932年刊英語版の“Racing Tactics in Questions and Answers”と校合したのであるが、どうも日本語にしてもピンと来ない言葉も少なくない(例えば On a close reach, On a broad reach等)それ故に一応カリーが定義づけているものを巻末に記して参考とし、他は競技規則に準じ、それには慣用語で書く事にした。

この戦術集の解説は、堀江喜三氏の「ヨット・競技と練習」の中で親切に述べられているので、本書と併せ読まれば、なお一層カリーの云わんとしている事が明瞭となろう。

※小沢吉太郎氏は現在、財団法人日本ヨット協会最高顧問

本書の刊行に際し、種々御教示を賜った向笠広次氏、養田隆一氏、安田貞次氏、小沢吉太郎氏及び土肥勝由氏に厚く御礼を申し上げる。

昭和32年春浅き日に

編纂担当	戸	田	孝	昭
	塩	田		清
	山	路	恒	夫

## 改訂版の監修にあたって

国際ヨット競技規則は4年ごとに改正されるが、4年間はまったく変ることではない。従って今回の改正では、はっきりと1981-84年規則と表示されている。

今回は定義および帆走規定に関しては大きな変更はないが、それ以外の条項では第II章、第VI章が大幅に変更され、また付則についてもセールボード競技規則、日没後継続されるレースについての規定が新設され、反対に公式競技運営要領の削除など目立った改正箇所が非常に多い。

しかし、数多くの改正点があっても、レーサーが競技規則を活用するについての基本には変ることではない。

すなわち、競技規則とは“海上における衝突の予防、船舶交通の安全”を目的とする海上衝突予防法をベースに、ヨットレースを行うに当って細目を規定し、衝突を予防し安全に且公正に、速力と技を競うために定められたものである。

従って勝たんがための卑劣な手段、行動を取ることなく、また正しく帆走しているヨットを<sup>せど</sup>惑わすような競技規則の運用をすることなく、正々堂々戦うべきである。

この精神は基本原則として初頭に明記されている。なお、基本原則には今回“ヨットの責任”が旧ルール第II章1.3但し書から昇格し新しく規定された。これは“ヨットの責任はそのヨット自身にある”とする伝統的精神を今日のヨットマンにも明確にし、近年何かトラブルが起ると他に責任転嫁をしようとする風潮を戒め、シーマンの心得をはっきりさせたものと言えよう。

終りに、レースに参加するに当っては競技規則をよく理解し、基本原則に従みがき、タクティクスを研究し、レースに勝利を収められるよう望む次第である。

1981年 11 月

米 澤 一



## 目 次

刊行に寄せる	3
はしがき	5
1977年競技規則の改正について	7
緒 言	13
ヨットレース必勝の秘訣	13
戦術的技能	13
風の利用に対する技能	17
セーリングに関する技能	17
速やかな思考と速やかな動作	21
I 競技規則	31
II スタート	57
III クローズホールド	71
IV ウインドアビーム	105
V 追 風	119
VI マーク回航	135
附図	163
付録 I.Y.R.U.競技規則(1981年)	165

新版・図解ヨットレース戦術集

## 緒 言

カリーの名著「レーシング・タクチクス」には、巻頭まず「ヨットレース必勝の秘訣」と云う、長文のイントロダクションが掲げられている。これは、すべてのヨット競技者にとって、きわめて重大な教訓に満ちた一文である。読者は、カリーの戦術に学ぶ前に、まずこの一項により、知識と心がまえの根底を固めておく必要がある。

### ヨットレース必勝の秘訣

「いつでも、同じスキッパーが勝つのはなぜだろう？ 何が、成功の原因なのだろう？」——これまでに何度も、このような質問を受けたが、そのたびに返事に窮する。私自身にも、突嗟にその理由は判然としなかったし、また元来このような疑問は、決して一口で答えられるような簡単なものではないのである。

優秀な性質と能力とは、ある程度、後天的知識に依存するものであり、またある程度は、感覚と称する天賦の性格によるものであり、その総和が、ヨットレースにおける勝利をもたらすのである。レースに勝つための要件を、その重要性に従って分類すると、次のようになる。

1. 戦術的技能
2. 風の利用に対する技能
3. セーリングに関する技能
4. 速やかな思考と速やかな動作

さらにこの他に、気象の知識、忍耐、専心、自信、人の心の動きを知ること、勇気、先見、警戒心——などである。

#### 戦術的技能

ヨットレースの戦術というのは、レースにおける戦いの方法を意味するもの

である。この戦術に対する一般の人々の理解は、歴史が浅いために、非常に重要なものであるにもかかわらず軽く扱われ、特に古いヨットマンたちによって、どんなに偏見をもって見られたかは、実に驚くばかりである。

レースは、主として攻撃と防禦とから成立っており、単にコースを完走するという古い方法では、もはや勝利は得られないことは誰でも否定できないであろう。後続する相手に対しては防禦を、先行する相手に対しては攻撃をしなければならぬのである。

高度に発達した現在のレースにおいては、単に風上からの攻撃だけではすまされなくなっている。何の知識もなく風上から攻撃すれば、失敗するか、さもなければ、自分の優勢な位置を失なうだけになってしまうだろう。戦術のベテランは、あらゆるレースにおいて勝たなければならないし、またもしも遅れている場合でも、ゴールまでには多数の相手を追い越し得るものでなければならない。

ごく最近までは、「風上位置」と「ブランケット」の方法以外には、戦術については何も知られていなかった。その後、戦術はずっと複雑になり、今日では20以上の種々な戦術と、50におよぶマーク回航法が存在するようになった。「風上位置」は、「風下位置」にその歩を譲らざるを得なくなったが、前に「ヨットレーシング」を出版した頃は、経験あるヨットマンたちにも嘲笑され、ましてや一般の人たちには小馬鹿にされたものであった。その当時は、セールをシバーさせたり、故意にブレーキをかけたりして危機を脱する方法や、勝利を獲る方法を戦法と認めたものは、さらになかった。

そしてまた、クローズホールドのコースで、タッキングの回数が勝敗を決定することもあり得ることを、考える人すらなかったのである。

戦術の例として、問III-22 (101頁) を例にとって説明してみよう。

AとBとは、次のマークに向かってクローズホールドのコースを帆走している。問題は、「Bはどのようなコースをとって、マークに向かうべきか?」と云うものである。

ここで一般的に考えられるのは、次のようなことである。Aはセーフリーワードポジションにあり、BはAのセールに当たった風が、曲がって入って来る位置なので遅れてしまう。だから、Bはタッキングすべきであろうか? (図②)、風向が変わり易く、マークが岸近くにある場合は、確かにその作戦が正しいだろう。しかし、広い水面で風にも変化がない場合は、この方法は明らかに失敗である。もしBが、このコースを走るならば、マーク到達までにタッキングを3回もしなければならない。その結果、Bは甚しく遅れて、Aをマークのところでスターボードタックで押えることもできなくなる(スターボードタックのところで押えるのは、風が違う状態ならばすこぶる効果的なのであるが)。それではBは、どうしたら良いのだろう。BはAをこのまま押えて行けば、タッキングできないことをよく考えなければならない。Bがもう少し遅れた位置にあっても、同じことが云える。従って、Bは悪い位置にいるにもかかわらず、マークに向かって走れるまで、このコースを続けるべきである(図①)。Bに続いてAがタッキングするが、早くタッキングしたBの方が、先にマークを回ることになる。こうすれば、両艇のタッキングによって、自動的に戦略的位置が交換され、今度はAが不利な立場になる訳である。

この例のように、風の変化、航路権、タッキングの回数、マーク回航の内側位置などの諸条件が、一時に起きてくるのであるが、その重要度の軽重の判断を誤らぬようにしなければならない。

このように、1対1の攻防に、多くの場合は3,4艇が入り乱れて、急速なチームワークをとらなければならない場合が生じてくる。この攻撃と防禦の作戦の組み合わせは、ちょうどチェスゲームと同じように、無数の方法が生まれてくるのである。

このあたりで、スナイプ級のような小型艇に乗る人と、大型艇に乗る人との差異について一言しよう。優秀な小型ヨットマンは、常に優秀な大型ヨットマンであるが、優秀な大型ヨットマンは、必ずしも優秀な小型ヨットマンと

は云えない。大型ヨットマンの技量というものは、ことに優秀な艇を持っている場合には、しばしばその判定に困難を生ずる。それは、艇の速力や運動性などが弱点を隠し、誤謬も目につかなくしてしまうからである。これに反して、小型ヨットマンの場合には、すぐその技量を判別できる。操縦の技量も、大型艇の大きなイナーシャをもってすれば、眼に見えて遅れるようなことはないけれども、小型艇の場合は、簡単に速力が落ちてしまうのである。大型艇のスキッパーたちが、新しい戦術などは、大型艇では問題にならないと考えるならば、それは非常な誤謬であり、自分の無能に対するいい逃げ口上に過ぎない。

それどころか、大型艇こそ戦術の効果が、最もよく現われるものなのである。大型艇の運動量大きいことは、十分に考慮されるべきであるが、小型艇では、高等な戦術は一般に利用できない。従って、風上位置からの攻撃が最も効果があり、その他の戦術は、あまり有効ではないのである。もちろん、戦術がどこまで適用できるかということは、ある程度までその艇の速力に関係してくる。例えば、風下突破（問Ⅲ-7の①、③・78頁）は、大きな速力の幅を持ち、極めて微妙な風速の変化に対しても反応する艇でなければ、行ない得ないものである。

ヨットレースにおいて、「ついてない」というような言葉を使うのは、正当なことではない。何故ならば、常に優秀なスキッパーが幸運に恵まれる、と決まったわけではないからである。もちろん、思いもかけぬ風のいたずらで負けることはある。しかし、スキッパーの責任とはいえない唯一つの場合は、次のような時である。マークをトップで回航した艇が、次のクローズホールドのコースで、自分に続いてくる第2および第3の相手の方に向かって行った場合、その後から来た第4、第5、第6の艇が、約90度の角度で違ったコースに向かい、2つのグループに分かれた場合である。もし後者のグループの方が風が良かったら、自分のグループではトップになり得ても、別のグループに敗れてしまうことがある。これは、未知の海面でのレースに、しばしば起こる場面であって、これに対してはスキッパーを非難することはできないだろう。

## 風の利用に対する技能

第2に重要なのは、風に対する技術である。もしも戦術だけが勝敗の鍵であるならば、ヨットレースぐらい退屈なレースはないだろう。しかし実際には、風に関する技術と戦術との組み合わせが、無数の変化を創り出すのである。それ故に、戦術の機械的な丸暗記よりも、むしろ戦術の応用に際しての理知的な思考の方が、優れた解答を生み出すのである。例えば、風が前方または側方に回った場合、あるいは全くその方向が変わった場合に、相手に対する作戦をどう変化させたら良いかという問題は、常にスキッパーの頭を悩ますのである。艇の型が変われば戦法は異なり、風の強さが変われば戦術は違ってくるのである。

そしてある相手が、何か画策し始めれば戦法は変わり、しかも戦法と風とは両立しない場合がしばしば存在する。有望な攻撃を断念して、有利な風を使わなければならなかったり、戦略的防禦位置を放棄しなければならないことも起こるのである。例えば突風の吹く中で、モンテカルロの賭博者のように、「勝ちまくろう」と思って、“風と共にトップまで去りぬ”と云うようなこともあり得るのである。これはことに、戦術に自信のないスキッパーの性格的な特性であって、自分の腕に頼らず、運命のみに自身をゆだねている人たちである。

強風の中を突っ走るのは、非常に魅力であろう。しかしこのスリルは、大きな危険を持っており、しかも時においては、そのスリルよりもはるかに大きな危険を秘めている。それ故に、私は次のように考え方が変わって来た。すなわち防禦さえすれば、良い位置に立ったならば、戦略的なその位置だけを考えるべきだと。折角トップに立っていたのに、風のみ利用に心を奪われて、トップを失なった苦い経験を持っている人は、2度と同じ間違いを繰り返すことはしないであろう。

## セーリングに関する技能

3番目に重要なことは、セーリングに関する技能であって、セールを最良の

状態に機装し、そしてそれを使用し、さらに艇をトリムし、センターボードを上下するなどを意味するのである。それは、艇を速く走らせる技術であって、経験が大きく物を云うのである。どんな状態で艇が速かったか、シートはどのくらい締めれば良いか、センターボードはどのくらい下げれば良いか、ラダーはどのくらい下げれば良いかなどということは、すべて経験が教えてくれる。科学的な教育と、工学的および流体力学的知識は、これらの問題の解決には、ぜひ必要である。どのジブを使用すべきか、通風効果はどんな場合に現われるか、スピナーカーはメインスルに対してどう展開すべきか、これらの問題は、皆それらの場合について、実験するのは容易ではない。

例えばアビームで帆走する時、艇は非常に良く滑り、メインスルとジブを適当に締めると、通風効果があることを知っている。そしてその通風効果は、メインスルの気流が乱れない場合にだけ存在する。またセンターボード艇は、強風中でヒールさせてはならないということも重要なことである。力の平行四辺形や、水中の形状抵抗に関することを良く知っている者でなければ、これを正しく判断することができない。

経験の豊富な小型艇のスキッパーは、波によって突風の来る時期と、強さと、方向とを知り、それに対処するために、クルーに風上側に乗り出させる用意をしている。そして艇がこれ以上ヒールできない場合には、メインシートを出してこれに処する。レース経験の多いスキッパーは、強風中で正確に、メインシートを操作できるヨットマンが非常に少ないのを知っているだろう。私の体験から言えば、私と同乗してシートで満足と思われたのは、僅かに2人であった。ちょうど本職のダンサーが、踊っている最中ほんの少ししか肩を動かさないように、強風の中でシートとバランスとで、艇のヒールアングルを、ほとんど不変に保たなければならないのである。

昔から技術的な過失、ことに体験の多いスキッパーの過失は、微風を望むことである。小型艇のスキッパーならば、かつて1度は、「艇の魂が風であるならば、全速力こそその生命である」と認めたはずである。また、むりやりに艇

を風上に切り上げて走らせるのは、戦術的に要求された場合だけであって、僅か2~3の場合に限られてしまうのであるが、このようなことは、誰でも忘れ勝ちなものである。

「走れ、走れ、全力で走れ」と、私は常にクルーに対して、どなってもらった。全速力で走れば勝つことを、十分知っていたにもかかわらず、数年前までは、この伝染性疾患から逃れ出ることができず、最近になってやっと、それに打ち勝つことができるようになった。

経験あるヨットマンの説によれば、スキッパーの90パーセントが、互いにこの伝染病にかかって、お互いに悩んでいると云っている。しかし、強風になると事情は一変する。この場合には、でき得る限り切り上げて走らなければならない。時には、セールをシバーしても、切り上がらなければならない。私は、クローズホールドのコースでは、次のようにして走っている。

波がない場合は、シートをしっかり締めて、クルーは十分バランスをとり、ペナントは考慮せず、ただ艇を直立させて走るのである。突風が来ればラフィングし、風上へ風上へと走るのである。すなわちセールへの圧力が増加するのを、すべて風上への高さに換えるのである。

帆走技術の中には、ティラーの正しい使い方も含まれる。大型艇の場合には、これを柔らかく慎重に動かし、小型艇の場合には、比較的早く急激に操作するということが別問題として、操舵の大切なことは、艇を最も速いコース上に置き、しかも操舵によるスピードのロス、最少限に止めることである。ここで、通風効果の設定が問題になってくる。コースを変えて、通風効果が現われるならば、そうすべきである。

例えば、クォーターで走っている場合に、突風が来て艇首を風下に向けたとする。すると、気流は乱れて通風効果は減ずる。しかし、水の抵抗は速度の自乗に比例して増加するので、もしその突風を十分に利用し得たとしても、艇の速力はそれほど増加しない。突風が去れば、艇首を風上に向けて、前と同じような気流の状態にする。もしうまくこの状態に戻せば、通風効果ができた艇は、

もう少し早く走るだろう。この通風効果のでき始めに、艇をラフィングできるようになるには、それほど長い経験は必要ではないのである。優秀なるスキッパーはこの連続気流がどうしてでき、どうして消えるかを、あらゆる帆走位置で知っていなければならない。気流は、風の入射角が増加した場合（艇首を風下に向けた場合）、入射角が減少した場合よりも、長く連続的に流れる。それ故に、再び良好な状態にするのには、相当長く、しかも強くラフィングしなければならないこともある。しかしそれに設定されたら、気流を乱さずに、かなりベアアウェイすることはできる。

もうひとつ重要なことは、センターボード艇がプレーニングする時の通風効果である。この場合、できる限り長くプレーニングさせることである。ここで問題となるのは、いつ、どうしてプレーニングが終わるかということである。もちろん、突風が過ぎ去れば、プレーニングは終わる。しかし、それならば何故、ムラのない風の中でも、すぐプレーニングは終わってしまうのであろうか。これに対しては、次のような答があるのみである。

すなわちメインスルの風下の気流が、乱れてしまうからである。この事情は、アイスヨットの場合によく似ている。艇がプレーニングした瞬間、すなわち艇速が2倍にもなった瞬間に、各セールのシートをずっと締め込まなければならない。そうしなければ、風の入射角が小さくなりすぎるからである。もしも艇速を落さないようにするなら、実際にシートを、そのように正しく引き込まなければならない。突風が去ってしまっても、なおプレーニングの時間を延ばそうとするならば、終わる瞬間に、急激にラフィングするのである。これは極めて、迅速にしなければならない。それは、風が静まれば、セールはあまり締めすぎているので、メインスルの風下で気流が乱れてしまう危険があるからである。

一度その通風が乱れたら、艇がプレーニングを止めるまでに元の状態に戻すことは、到底できないことであって、次の突風まで待たなければならない。普通のプレーニングの最後の瞬間に、私が艇を風上に向けるのを見て、私のクル

ーはしばしば驚いていた。そして、「通風効果が終わる寸前だ」と主張しても、彼らは疑わしげに頭を振るだけであった。しかしながら、この操作の実際的な効果は、疑いなく成功する。

#### 速やかな思考と速やかな動作

速やかに考えることと、速やかに行なうこととは、別の問題である。スキッパーの中には、迅速に思考するが、決断力がないために、すぐにそれを行為に移せない人がある。これと反対に、考えるのが遅かったり、あるいは全然考えないけれども、他の人の助言や好機に、極めて迅速に行動する人もある。外科医が、思考と行動を迅速になさなければならないのと同様に、スポーツマンにとっても、このことは非常に重要である。潜在意識は、無意識の内に3つまたは4つの思考を、同時に実行することができる。ネットプレーの卓越したテニスの選手は、少なくともその動作において、優秀なヨットマンである。

眼によって捉えた像は、神経路を通して脳に伝えられ、脳はそれを概念に変え、その場合の処置を決定する。この決定は、命令として他の神経路を通して、それぞれの筋肉に伝えられ、筋肉はその命令を運動に移す。この全過程は潜在意識によって、ほんの1/10秒という信じられないほどの短時間しかかからない。これをもっと良く理解するために、次のような体験を思い出していただきたい。ドアのノックで深い眠りからさまされる場合、ノックの最初の音が、その人に長い夢を見させる。その夢は2回目の音で終わり、すっかり眼を醒ます。その時間は、ほんの数秒にすぎないのであるが、夢は数時間も続いたように思われる。この短い時間に脳の潜在意識は、意識下の脳ならば、10分間は必要と思われることを、その幻想の中で行なってしまったのである。眼覚まし時計も、同じような現象を起こさせることがある。長い夢が、眼覚まし時計の音と共に始まり、それが鳴り止む前に終わる。

次に、思考が動作に移されることを考えてみよう。その速さは、練習によって得られるものである。私はいつも、このことでは自分が最も速くありたいと、



強く願っていた。この伝達の迅速には、1にも2にも練習あるのみであるから、私のクルーにこの練習をさせるために、艀装の時から艇が岸を離れる時まで、あらゆる動作を大急ぎでやらせるようにした。私は何時もクルーに、「まだ遅い」、「もっと早く」、「もっともっと早く」と云ってせかせるが、彼らがレース中に迅速な行動をとり得るようになったのは、このためである。

迅速な動作をなすには、それよりもっと速く思考しなければならない。これによって、相手に奇襲することもでき、そして勝つこともできる。相手が防禦方法を思いついても、それを有効に行なうには遅くなる。戦術的能力が等しい場合には、それを行なう速さが勝敗を決する。常に相手より少しでも速く考え、速く行なうことによって、相手を混乱させ、神経質にさせてしまう。

風向が急に変わったら、スピナーカーを最初に張る人間にならなければならない。このことは、常にスキッパーの迅速な決断力を、判定するよい要素である。

思考と行動の、最も顕著なものはスタートである。スタートの技術は、戦術的能力、迅速な思考と行動、鋭い観察、それに十分なる経験から成り立っている。迅速に考え、そして行なうスキッパーのスタートを、例をとって示そう。

スタート5分前の号砲が鳴り響いた。スタートにおける戦術は、もう決まっている。しかし、その実行の細目はこれからである。スタートマークは、2つともライン上にあるかどうか、どちら側がどのくらいずれているかを確認する。周りを見渡す。Aがスタートの練習をしている。ほとんどの艇は、風上のマークを狙っているらしい。そこでは紛争が起こるだろう。一番危険な相手は、どこにいるだろうか。Bはどこだろうか。突風は！ スタートの瞬間に、突風はライン上まで来るだろうか、あるいは、過ぎ去ってしまうだろうか。

これは、重大な問題である。これによって、風上スタートか、風下スタートかが決まる。Cは明らかに、スターボードタックでスタートラインへの道を妨害するつもりである。われわれの風下艇がラフィングしてくると、ライフィング

するようなことはないか。危い、引返そう。ベアアウェイ、ジャイブ。相手はみな位置が一変した。みんなスタートラインに向かって行く。あと30秒！ スタートの戦法を変えなければならぬ。タッキング、フルスピード、スタートの号砲とともに、速く動けるのは1艇だけだ。Gは他艇をブランケットしている。風上マークのそばには、入り込む余地はもうない。無理をしてはならない。われわれのとるべき方法はひとつしかない。風上グループの風下からのスタート。全速力で、風下突破をやることだ。リコールを心配して、スピードを落としている艇がある。われわれはスピードを出して、後ろから敵の中に突込む。このイナーシャで、FとGのブランケットを突破できるか。メンスルがシバーする。1~2秒たてば、ブランケット・コーンを突破したかどうか分かる。シブがまた風を受けた。時計を見る。あと5秒！ ちょっとベアアウェイ。よしフルスピード。号砲が鳴った。もっと速く。リコールナンバーは？ よし、われわれではない。艇内は静粛。セーフリーワードポジションになるように、ラフィングしてEを攻撃。よしEは遅れ始めた。風下突破をされぬように、少しベアアウェイして全速で走ろう。これでよし。風下艇はブランケットできた。われわれがトップだ。

最も良いスタートというのは、スタートラインを最初に通過することではなく、スタートしてから後に、トップに出て走ることである。最良のスタートの重要性を考える時、ライフィングの少ないのに驚かされる。

私の考えでは、優秀なスキッパーとは、7回のスタートに対して、1回はライフィングをやるくらいでなければならない。ライフィングを全くしないのは、臆病なのである。7回目のスタートでライフィングしたとしても、6回のスタートをもっと早くすれば、その成績は上がるだろう。私はこの7対1の比率を標準として、もっと大胆にやるべきだと信ずる。こうすれば、10回のレースの中、5回ぐらいはスタートの号砲とともに、スタートラインを横切り、7回ぐらいは号砲後に、他艇の先頭に立つことができるだろう。

スタートラインへの走り方には、次のような練習方法がある。スタートライ



ンから走り去り、タッキングをして元のライン上に戻って来るのに要する距離と時間を見積り、それをストップウォッチで正確に測れば、その見積った時間がその距離に対して正しいかが判明し、それによってのみ、その風の強さが正確に評価できるのである。もしもできるならば、スタートラインに直角に走らずに、斜めの方向から向かうべきである。こうすれば、ラインに比較的近い距離にあり、ラフィングしたりベアアウェイして時間を加減することもできる。特別の場合として、参加艇数の少ない時は、スタートラインに沿って走り、号砲と同時に艇を回して、スタートすることもできる。

各人の急激な環境の変化に対する、反応速度を測定する方法はたくさんある。すなわち、人間は意識的または無意識的にあることを考え、またそれを行ない得るか否かを知る方法である。私は非常に簡単な、ひとつの方法を試験してみたが、その正確さは、各自試してみれば確認することができよう。それは、突然思いがけない発砲（例えば警報とかゴールインを知らせる音とか）に対して、いろいろな人の反応を注意してみるのである。そうすると、反応の強さおよび反応を示すまでの時間が、各人によって著しく違うのが分かるだろう。一番びっくりしたからといって、臆病な人とは限らないのであって、迅速に考える人は、びっくりするまでの時間が短い。そしてすぐ落ち着いて、外観からは何の障害も見せないで、やりかけの仕事をまた続ける。普通のスポーツマンも瞬間的にびっくりするが、まだ砲声の消えぬ間に平静に戻ってしまう。しかるに老人や子供は、砲声が止んでしまってから、しばらく経って驚くことがある。また冷静な、あるいは静かな性格の人は、ほとんど目につくような反応を示さない。しかし彼らの反応速度は速いものなのである。

次には気象の知識、忍耐、専心、自信、人の心の動きを知ること、勇気、慎重などについて述べよう。

気象に通じていれば、天候の悪化や雷雨などを予知することができるし、その天候が変わる前にリーフするかどうか、大小どちらのジブを張るかなどの、

正しい判断を下すことができる。1例をあげれば、雲の去来が速ければ、その中の速い気流が上層から下層に達するのはいつで、水面を騒がすのはどのくらいの時間か、などと判定できる。これらは、レースの勝敗を決定する鍵となる問題なのである。

レース中における忍耐もまた、主要な役割を演ずる。数時間に及ぶ微風のレースで、スタートからゴールまで思考を集中して頑張り続けることや、好きなものを食べたいという気持ちを起こさないようにするのは、誰にでもできることではない。

自信、勇気、慎重、人の心の動きを知ることなどは、能力というよりも、むしろ性格の特性に属するものである。性格がよく表現されるものは、スポーツをおいてない。ゴルフでも、テニスでもそうである。ゴルフの動作を見ていると、その性格がはっきり分かり、またその人が、ストロークを数える能力までも知ることができる。テニスの選手の一挙手一投足は、その人の性格、例えば正直、高慢、細事に拘泥しない気質などがよく現われる。

コートからアウトした球を、いつも相手に拾わせるか、あるいは自分で拾うか、人に詫げるか、ボーイをこきつかうか、勝ったらおごるかなどは、些細なことではあるが、スポーツマンのひとつの型として注目値するものであろう。

古いことわざに、「ヨットレースは人格を害する」と云うのがあるが、果してそうだろうか。常日頃、最も平和を愛するヨットマンが、レースが終了してから非常に興奮し、憎悪に満ちた顔で、狂わしげに走り回っているのを見ることがある。また、他人の勝利に対しては、決して祝意を示さない人もいる。特に初心者が、まだ十分に成長しないために、日常生活には決して見せないような、性格の特徴を示すことは絶対に間違いない。不幸なことには、それはクラブ相互の間だけではなく、同じクラブ内のメンバー同志でも起こることがあるが、こんな悲しいことはない。悪いことをする者は、大てい是不平の多い性格の人間であって、常に不平を云い、とるに足らぬことを一々抗議し、訴訟問題を起こすのである。そのような人間は、云うならば自称名人なのである。しかし、

ヨットレースにおいては、もうひとつ考えなければならない問題がある。それは、自分と相手との技術の関係である。技術的に劣っているスキッパーは、レースに敗れると、それを技術の差とは思わず、艇で負けたと思ひ込むのである。しかもその劣等感、次第に成長してゆく。

ヨットレースは、単なる肉体的なスポーツではなく、知的なスポーツである。それ故に、経験はレースの勝敗に、重大な役割を演ずるのはもちろんだけれども、矢張り敗れた場合には、素直に知的な敗北と認めるべきである。若いスキッパーがイチかバチかを狙って失敗した場合には、勝者に対して抗議をすることがある。とにかく抗議は、例外なく弱さ、すなわち初心者の象徴である。ヨットマンが、レース経験を積み積むほど、その態度は立派で礼儀正しくなり、抗議も少なくなることは、誰でも認めている。それ故に、ヨットレースはより高く、より理想的なスポーツの価値を理解するものなのである。相手の勝利を共に喜び、それを尊重してやるのがスポーツマンである。

この点では、英国人を見習う価値があるだろう。この国のスポーツマンは、さっぱりと敗北を認めて、弁解は決してしない。そして勝者を尊重する。

自信。これは一向目立たぬものであるが、勝利の背後には、非常に大きな役を演じている。「勝とう」、「必ず勝てる」、「絶対に負けない」——この自信こそ、スキッパーには不可欠な要素である。同様にクルーは、「私たちのスキッパーは、きっと勝つ」「どんな相手でも、歯が立たぬ」と云う信頼が、スキッパーに対してなければならない。例えば、ボクシングの選手がリングに上がる時は、「必ず相手を、ノックアウトさせてやる」と考えるのも、自惚れの表現ではなく、むしろこの際、絶対に欠くべからざる要素なのである。

もしレース中に、クルーがスキッパーに、「相手が段々追いついて来る」「相手はきっと追いつくだろう」などと語って、スキッパーを不安にしたとすれば、それはどんな影響を与えるだろうか。これを反対に、「相手はまた遅れた」、「相手はとてついで来られない」などと伝えれば、その影響は反対になるだろ

う。クルーは、スキッパーに対して、絶対的な信頼を持たなければならない。たとえそうでない場合にも、不信を示すことは絶対に控えなければならない。

私はかつて、ある下手くそなスキッパーのクルーとして、レースに参加したことがある。もし私が彼から、その貧弱な自信の一片でも取り去ったら、結果は目茶苦茶なものになってしまっただろう。私はそのスキッパーに、「うまい」、「素晴らしい」と語り、その結果、実力以上のものを得た。これと同じ意味で私は、自分のクルーの悪口を云うスキッパーを軽蔑する。たとえクルーが、何か失敗をやらかしたとしても、それはスキッパーの責任である。何故ならば、そのクルーを選んだのは彼であり、レース前にそれ相当の練習をさせなかったからである。

絶対的な自信、それがレースを勝利に導びく秘訣である、と断言するのは私1人ではあるまい。

次に、人の心の動きを知ることにについて記そう。

スキッパーは相手をよく研究し、よく知っていなければならない。競争相手というものは、意地の悪いものなのである。例えば、ニコニコしながら急激にラフィングしたり、ラフィングするような様子を見せるが、それをしなかったり、何でもかんでも抗議を出したりする。また、フェアプレーしかしない人や、攻撃に対する正しい反撃を知っている人や、見せかけの攻撃にすぐだまされる人や、いろいろな人があるものである。

勇気と慎重の関係も、レースにおいて重要なものである。強風の中で、十分に相手をリードしているゴール間近かで、さらに勇敢な行為を人に見せびらかすのは、勇敢とは云い難い。不必要なスピナーカーを張って、優勝はおろか、マストまで失ってしまうこともあり得るのである。このような操法は、悪趣味以外の何ものでもなく、特に初心者が、このようなことをやるのであって、真のスポーツマンの為すべきことではない。しかし遅れている場合には、事情が全然違って来る。「沈か、勝利か」と云うのが、とるべき態度である。スピナー

ネーカーのみならず、たとえ半分しか風圧を受けないセールでも張るべきである。

性格的弱点で、リードを失なった瞬間に、自信まで失なってしまうスキッパーがある。その瞬間にこのようなスキッパーは、ほとんど闘魂を捨てて、無茶な投機的行動に移る。しかしこんなことで、勝てるはずはない。相手に追い抜かれたら、「やっと面白くなってきた」と、自分に云い聞かせなければならない。「リードを奪われたのではなく、レースが新しく始まったのだ」と考えなければならない。このような位置は、何の戦術も用いずに、技術だけで1哩もリードしている場合よりも、戦術家にとってはずっと面白く、また価値があるものなのである。

最後に、一般的観点からヨットマンの精神および性格を考察してみると、大體次の3つに分けることができる。

その1は、後天的にヨット技術を身につけた人たちで、2番目は、先天的な才能を有する人たちである。3番目のグループは、その両者を併せ有する人たちである。云いかえれば努力型、天才型、常勝型の3つである。

同様に、テニスの選手にもこの分類は当てはまる。それは努力的練習によって熟達した人で、どんな球でも確実に打ち返すが、スピーディなところはなく、観衆にとっては退屈だが、頼もしい選手なのである。

第2のグループに入る人は、速いテンポと鋭さがあり、見ていると非常に面白いが、常に頼りになるとは限らない選手である。しかし調子の良い日には、大勝利を取めることがある。

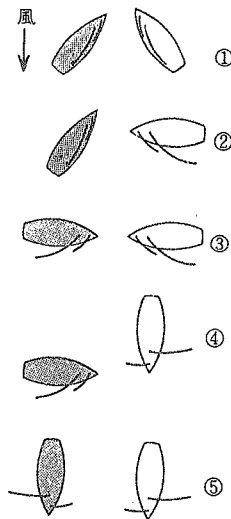
第3群は、名人級に属する選手であって、あらゆる点で価値ある、迅速なしかも確実なゲームをする人である。

名人級のヨットマンは、過失のない迅速な行動をし、レースの初めから終わりまでを、意識してやり遂げる点で傑出している。あらゆることを意識して行なうことが、彼らの勝利への秘訣である。彼らは運命には頼らない。彼らは自らの運命を、自ら築くのである。ことに彼らは、敗れた場合には、なぜ敗れた

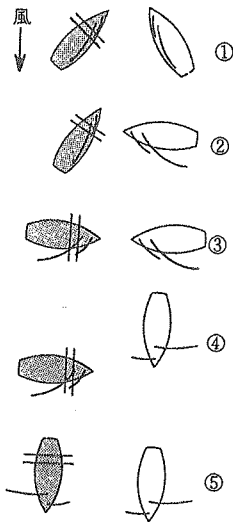
かを知っているのである。

## I 競技規則

問I-1 各々の場合、どちらの艇に航路権があるか？

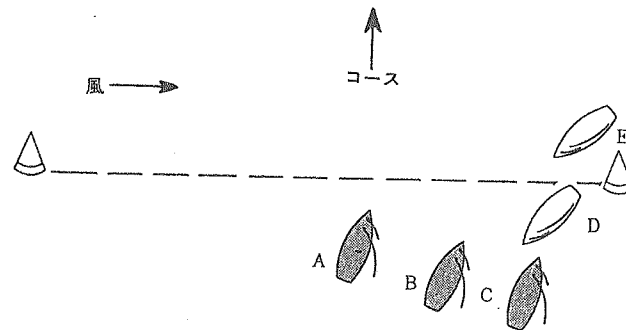


- 答 ①スターボードタック艇に、航路権がある。〔36〕  
 ②スターボードタック艇は、クローズホールド、フリーにかかわらず、ポートタック艇よりも権利がある。〔36〕  
 ③スターボードタック艇に、航路権がある。〔36〕  
 ④スターボードタック艇は、ポートタックのフリー艇よりも権利がある。〔36〕  
 ⑤スターボードタック艇に、航路権がある。  
 スターボードタック艇は、すべての場合に航路権がある。〔36〕



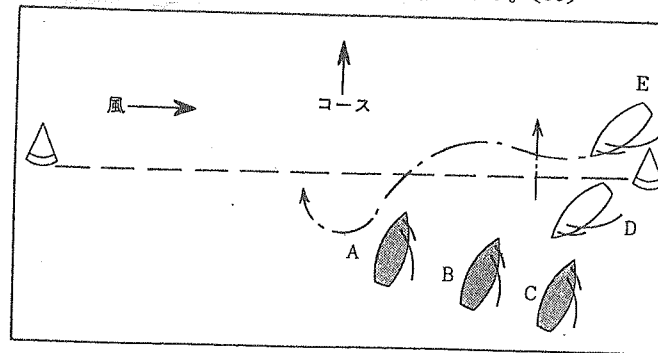
問I-2 どの艇に航路権があるか？

- ①スタート号砲後の場合  
 ②スタート号砲前の場合

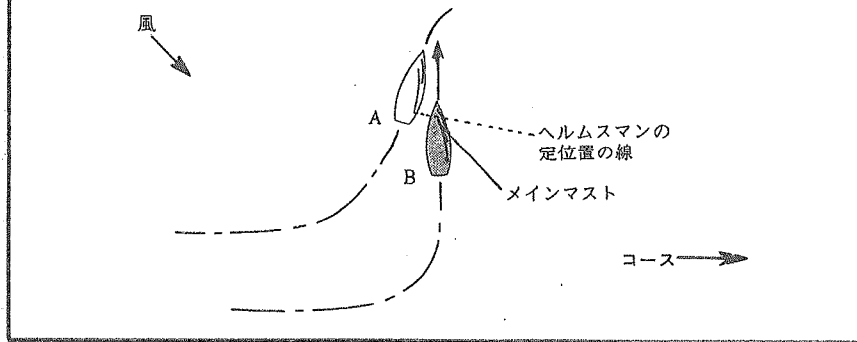


- 答 ①スタート号砲後は、Eはこれに向かって来る艇、A、B、およびCを避けなければならない。〔44-1(a)〕  
 Dは、航路権があるが〔36〕、スタートラインの正しい側に復帰した場合には、A、B、Cの各艇がDを避けるのに十分なルームと、時間的な余裕を与えなければならない。〔44-1(b)〕

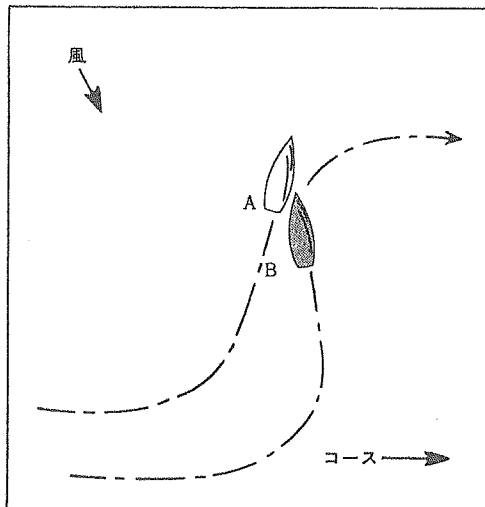
②スタート号砲前の場合は、DおよびEに航路権がある。〔36〕



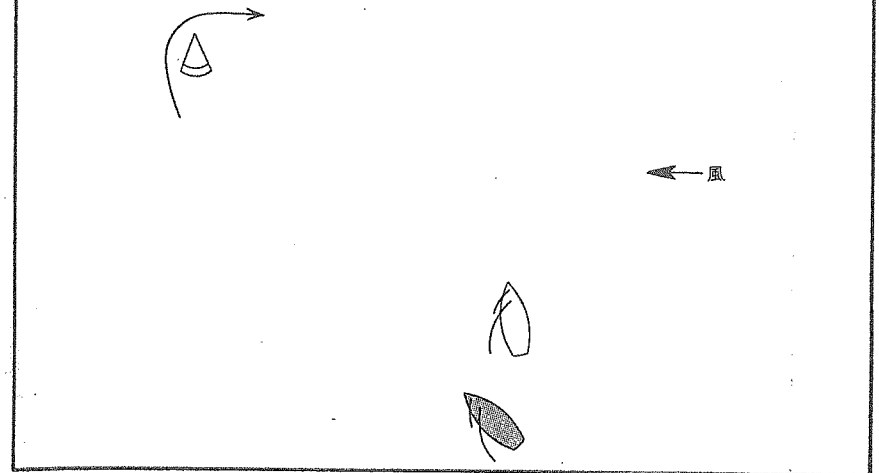
問I-3 Bは、このコースを続けても良いか？（ラフィングマッチの結果）



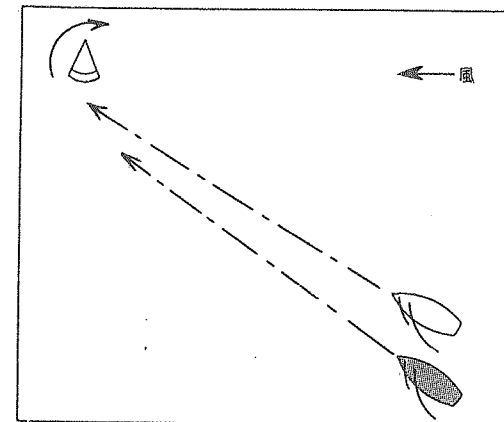
答 良くない。Bは、そのメインマストが、Aのヘルムスマンの通常位置する場所の真横より後になった時、プロパーコースに向けて、あるいはそれ以下にベアアウェイして帆走しなければならない。〔38-2〕



問I-4 先行艇は、ベアアウェイして、後続艇をブランケットしても良いか。



答 良い。プロパーコースまではベアアウェイしても良い。〔39〕



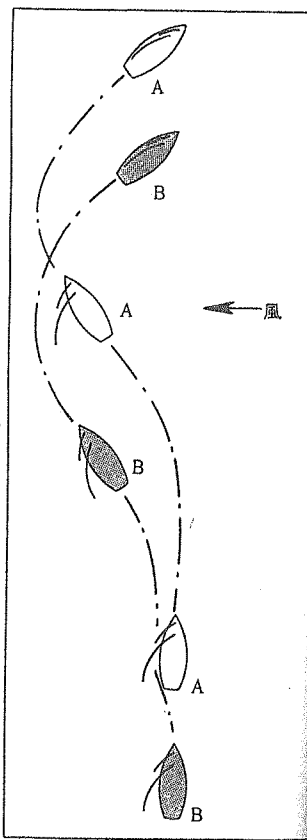
問I-5 Aは任意にラフィング又はベアアウェイしても良いか？



← 風

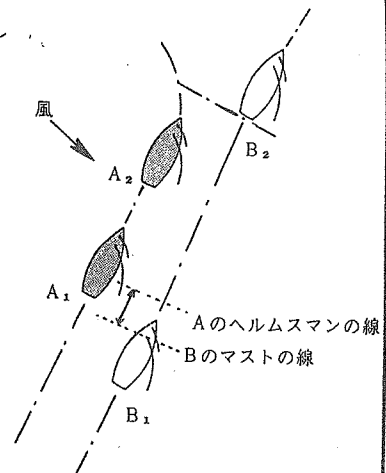
答 良い。AはBが風下艇、又は風下側を通過するコースを帆走中のクリアスターンの艇で、明らかにAの3艇身以内でない限り、任意に帆走することができるが、3艇身以内にいる場合は、プロパーコースより風下に帆走してはならない。〔39〕

ラフィングは、Bがマストアビームになるまではできる。マスト・アビームとなればAはプロパーコース、あるいはそれより風下のコースを帆走しなければならない。〔38-1〕



問I-6 BはAに対して、任意にラフして良いか。

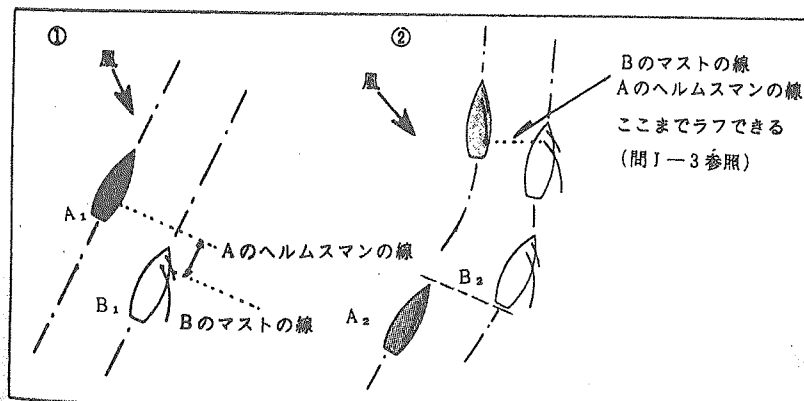
- ① A<sub>1</sub>, B<sub>1</sub>では？
- ② A<sub>2</sub>, B<sub>2</sub>では？



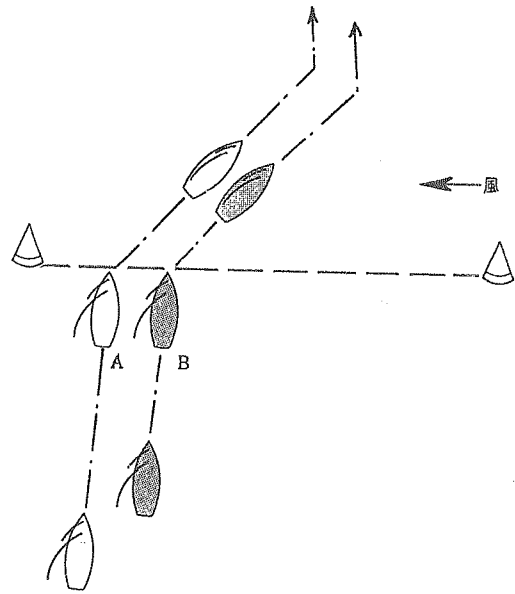
答 ① 良くない。BはクリアスターンよりAの風下側にオーバーラップしたから。〔37-3〕〔38-2〕

また、オーバーラップした時点でマストアビームとなるためBはそのプロパーコースより風上を帆走してはならない。〔37-3〕〔38-2〕

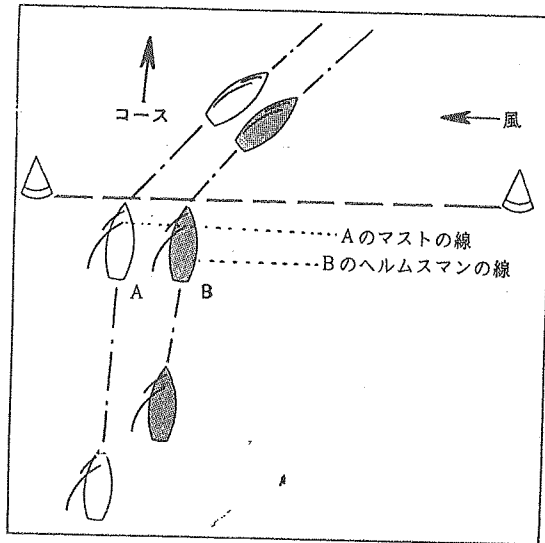
② 良い。BがAのクリア・ヘッドとなり一端オーバーラップが解消され、新たなオーバーラップとなるから。〔38-1〕



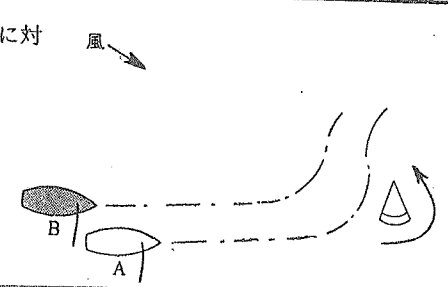
問I-7 図の位置でスタート信号が出た時、AはBに対してラフしても良いか？



答 良い。Aは、Bのヘルムスマンがその通常位置する場所から真横を見た場合、Aのメインマストの後方にあるから、ラフィングしても良い。〔38-1, 38-3〕  
しかし、スタートラインを離れるまでは、緩慢に行なわなければならない。〔40〕

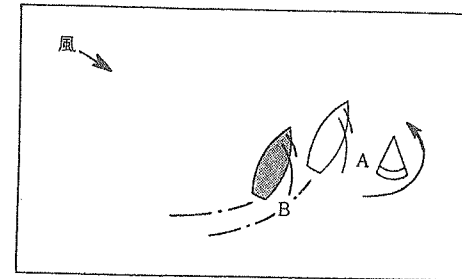


問I-8 Aは、マーク到達前に、Bに対してラフしても良いか？



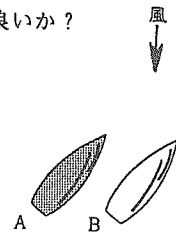
答 良い。Aは、Bのヘルムスマンが(その通常位置する場所から真横を見た場合)、Aのメインマスト後方であれば、いくらでもラフしても良い。〔38-1〕

ただし、内側の風上艇であるBを、マークの反対側につれて行く場合は、マークまで2艇身以内となる前に、この旨、声をかけてラフィングを開始すると共に、Aもマークの反対側に帆走しなければならない。〔42-1-(d)〕



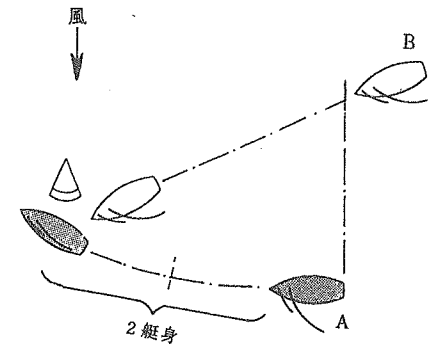


問I-9 Bはタッキングしても良いか？

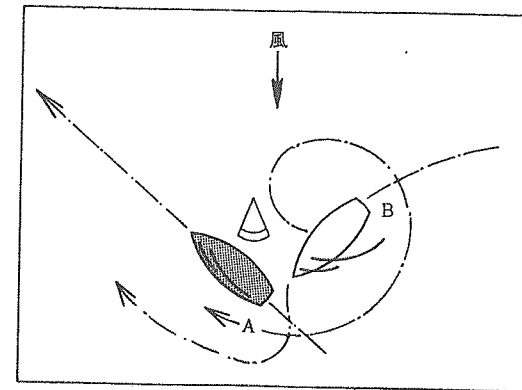


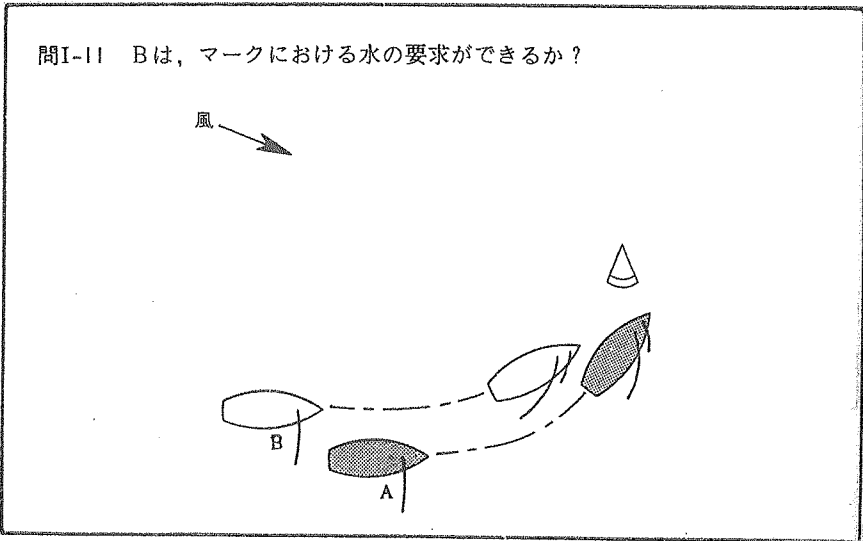
答 良くない。Bはタッキングしてはいけない。タッキング中のヨットは、帆走中のヨットを避けなければならない〔41-1〕、タッキングして航路権を得ようとするヨットは、タッキングが完了するまでの間は、スターボードタック又はポートタックの他のヨットが、そのコースの変更を開始しなくてもすむように、他のヨットとの間隔を十分にとらない限り、タックしてはならない。〔41-2〕

問I-10 Bは、マークにおける水の要求ができるか？

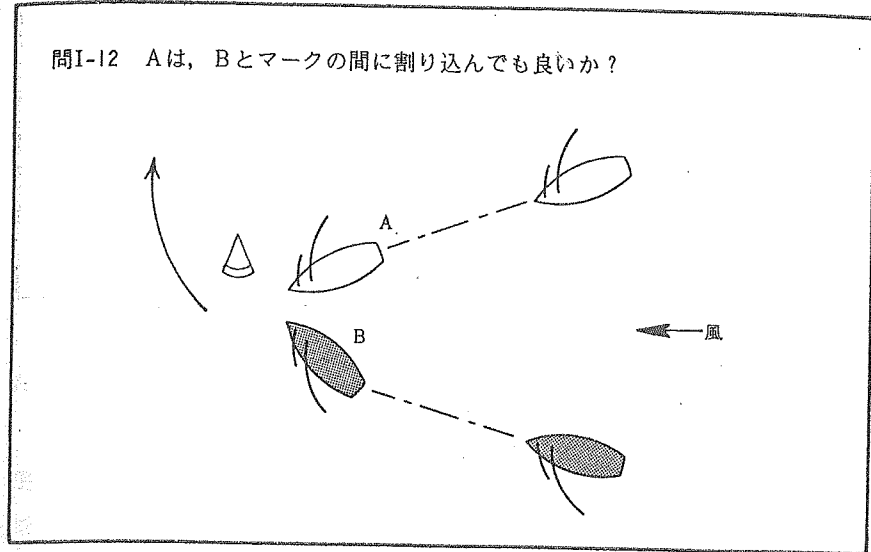
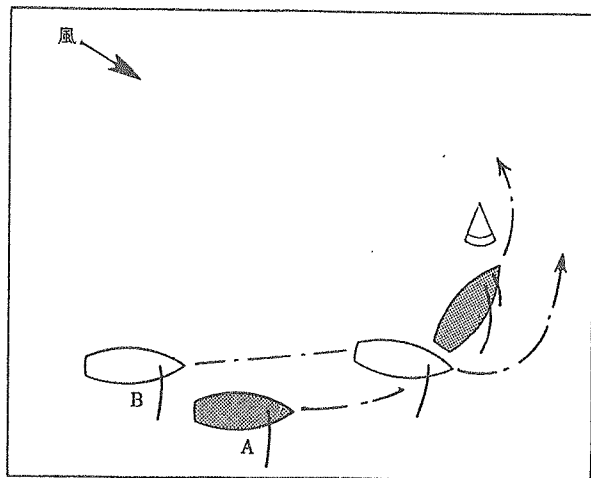


答 できない。Aが、すでにマークの2艇身以内に到達しているときに、オーバーラップしていないからである。〔42-3-(a)-(ii)〕





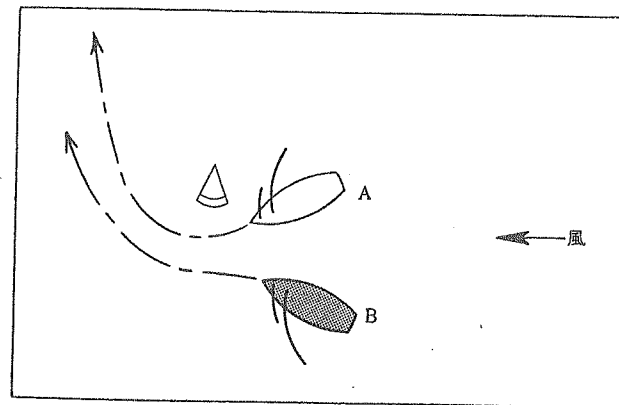
答 できない。Aが、マークの2艇身以内に入ってから、オーバーラップしてはならないからである。[42-3(a)-ii]

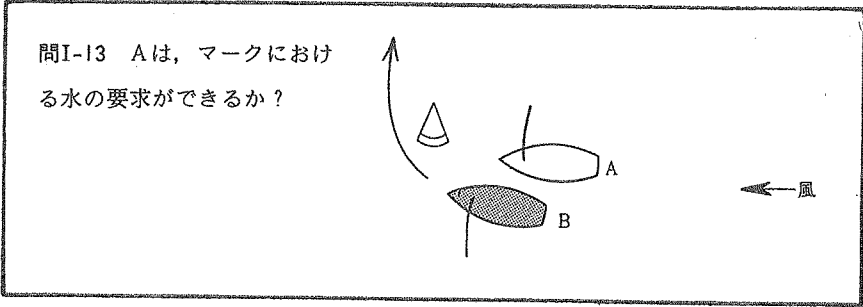


答 良い。Aは、Bがマークの2艇身以内となる前に、オーバーラップしているから、水の要求ができる。[42-1-(a)]

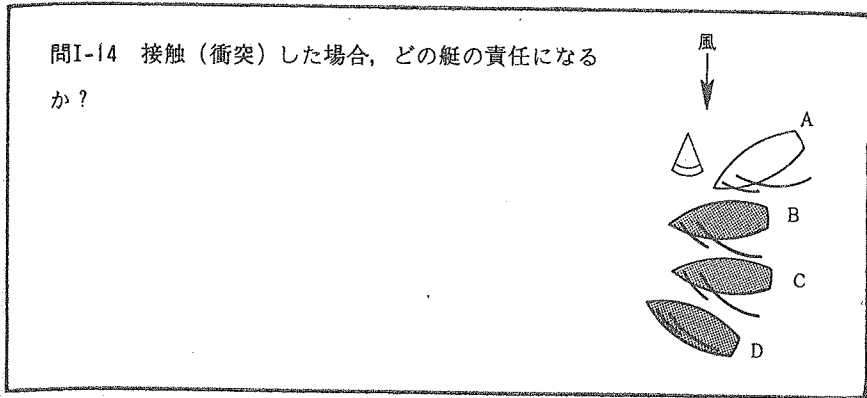
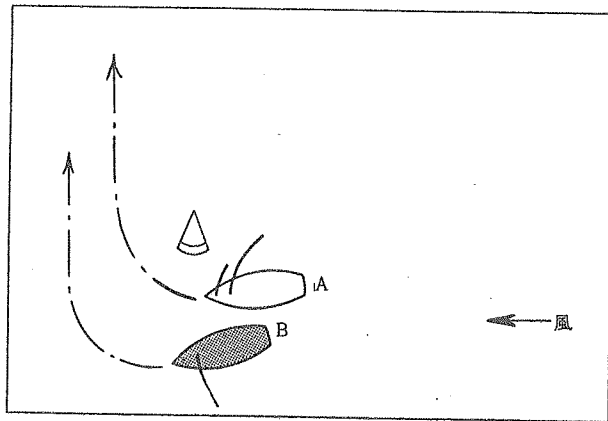
内側のヨットが、次のマークに向かうプロパーコースをとるために、ジャイブしなければならない場合には、最初の適当な機会にジャイブしなければならない。

[42-1-(b)]





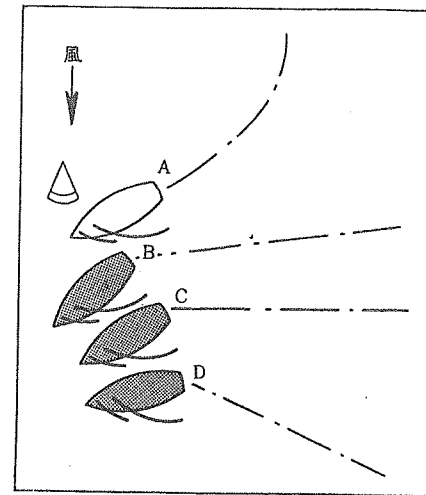
答 できる。Aは、オーバーラップしたままマークを回航しようとしているから、Bはその余地を与えなければならない。〔42-1-(a)〕



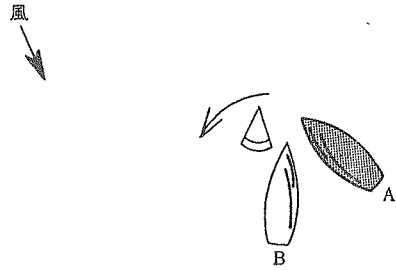
答 Aは、Bとオーバーラップしているから、BはマークにおいてAに水を与えなければならない。〔42-1-(a)〕

従って、CはBに、DはCに回航の余地を与えなければならない。しかし、もっと外側の第6の艇、第7の艇では、内側艇のセールに視界を遮られて、どれぐらいの余地を与えれば良いのか、判断ができないだろう。

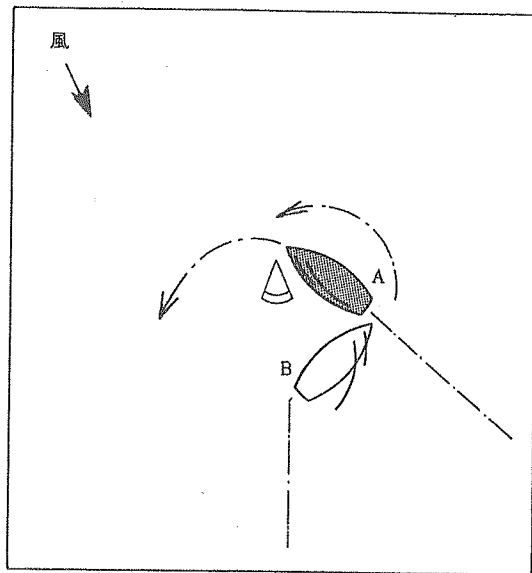
経験ある審判員だったら、このような場合には、これらの艇を失格させるようなことはしないだろう。



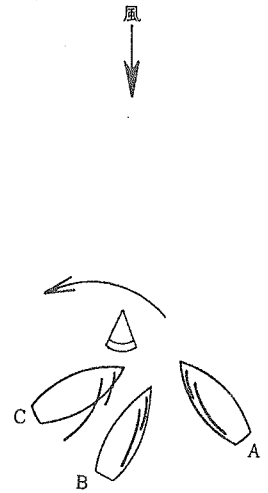
問I-15 Bは、マークとAとの間に割り込んでも良いか？



答 良くない。Bは、マークとAとの間に割り込んではいけない。AとBは、共にクローズボールドで、反対のタックであるから〔42-1-(a)〕は適用されず、〔36〕および〔41〕の適用を受ける。〔42-1-(c)〕

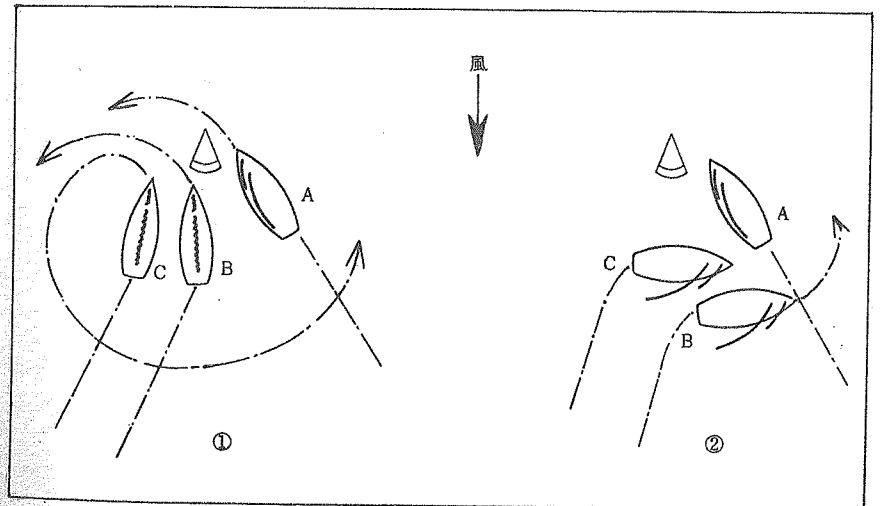


問I-16 どの艇に航路権があるか？

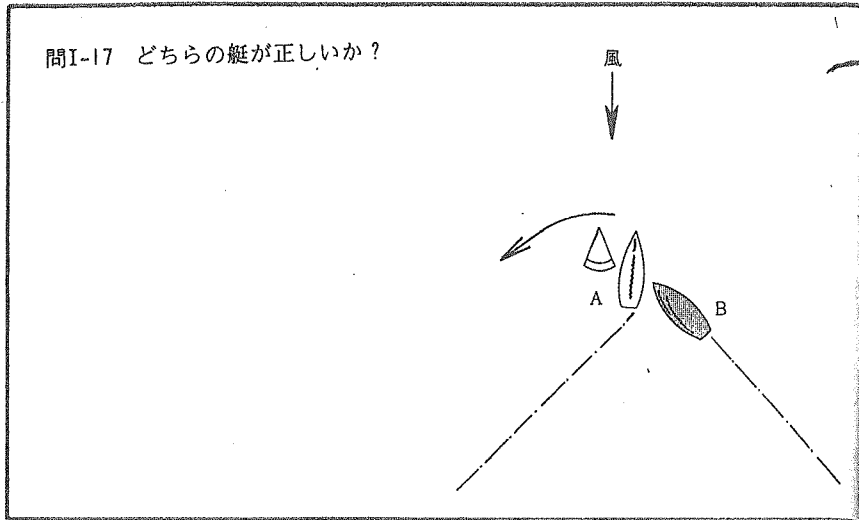


答 Aに航路権がある。問題I-15と同じく、BはAを避けなければならない。従って、AはBに対しては、航路における障害物であり、CはBを考慮しなければならない。〔43-1〕(図①)

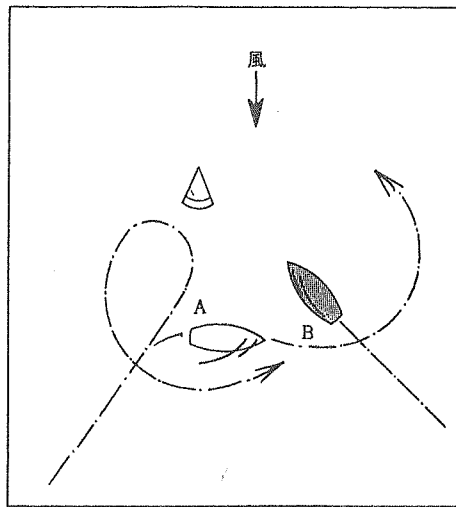
しかし、Bがベアアウェイして、Aの艇尾を回ることができ、Cもそれを望むならば、BはCに対して余地を与えなければならない。〔42-1-(a)〕(図②)



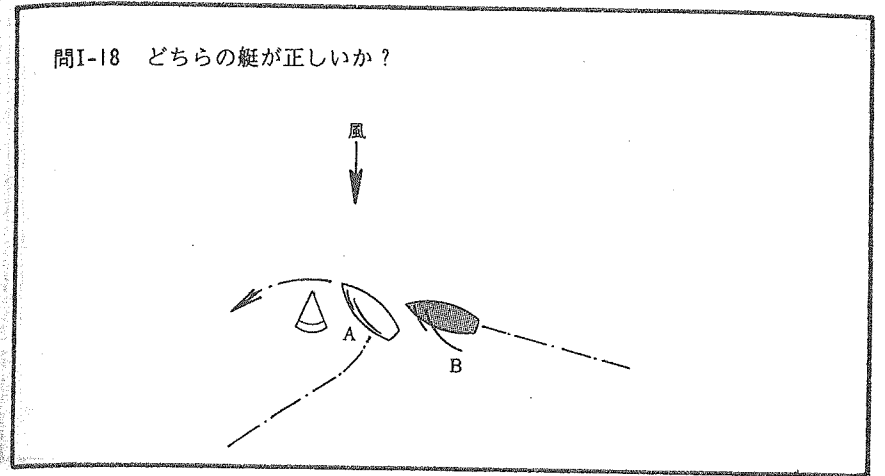
問I-17 どちらの艇が正しいか？



答 Bが正しい。Bはスターボードタックだから、Aに水を与える必要はない。Aはマーク到達前に、ベアアウェイしてBを避けなければならない。〔36, 41および42-1(c)〕

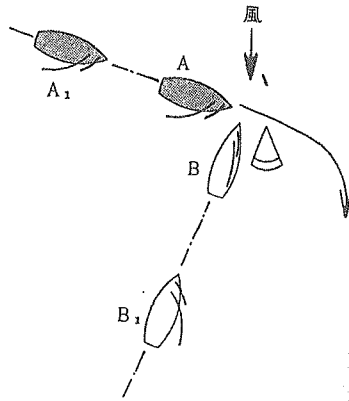


問I-18 どちらの艇が正しいか？

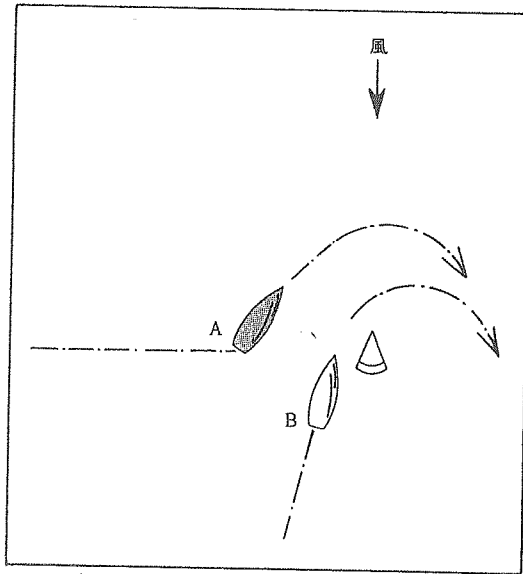


答 Aは、タッキングの終了を立証することによって、このコースを維持することができる。〔42-3-(a)-(ii)〕

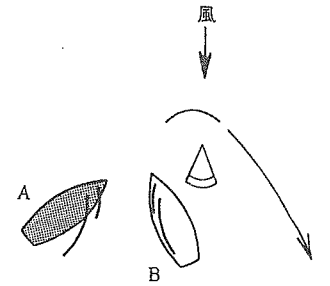
問I-19 どちらの艇に航路権があるか？



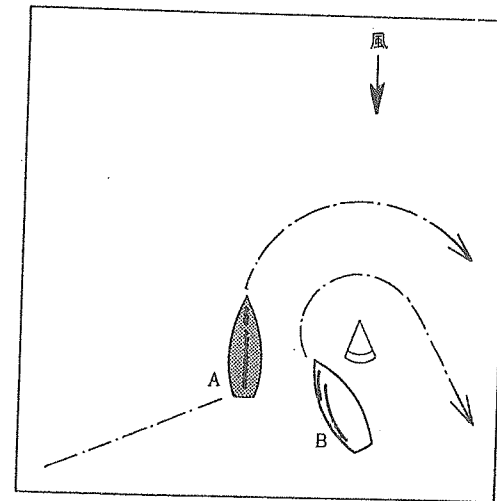
答 Aは風上艇であるから、Bに航路権がある。〔37-1〕〔42-1-(a)〕

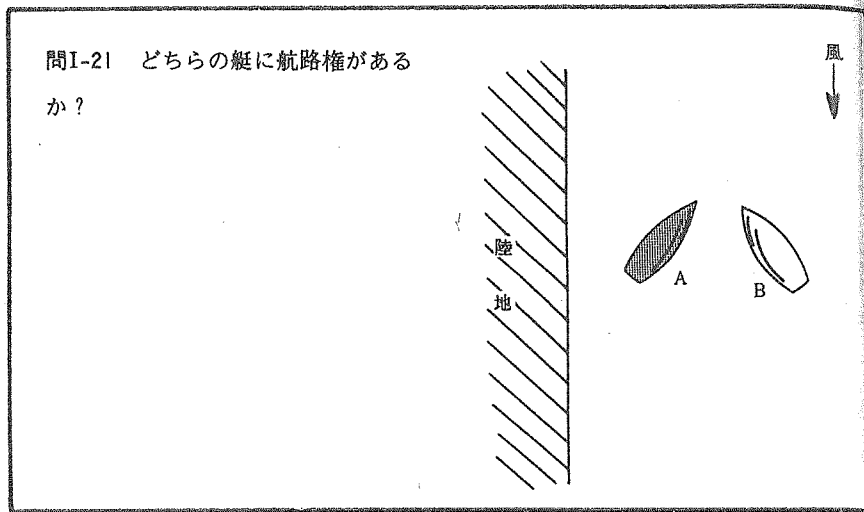


問I-20 どちらの艇に航路権があるか？



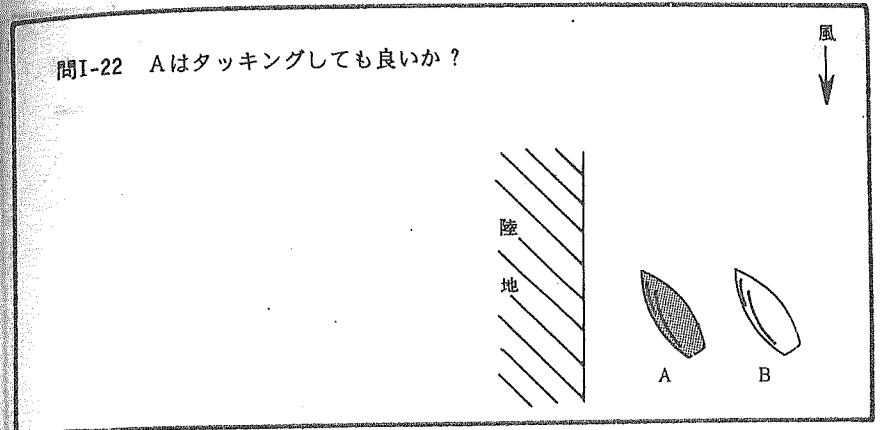
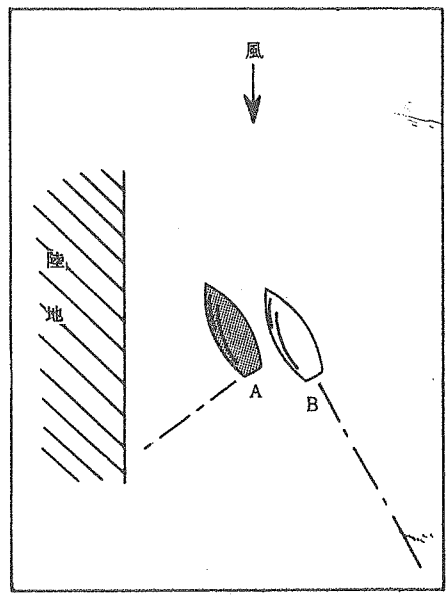
答 Bはスターボードタックであるから、Bに航路権がある。〔36〕  
Aはラフするか、場合によってはタッキングしなければならない。





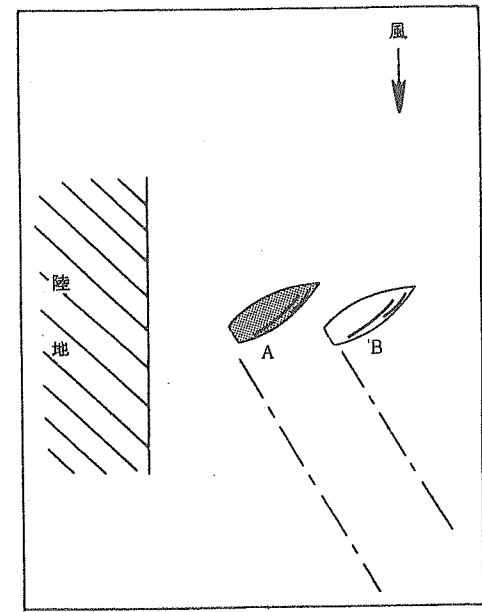
答 Bに航路権がある。〔36〕

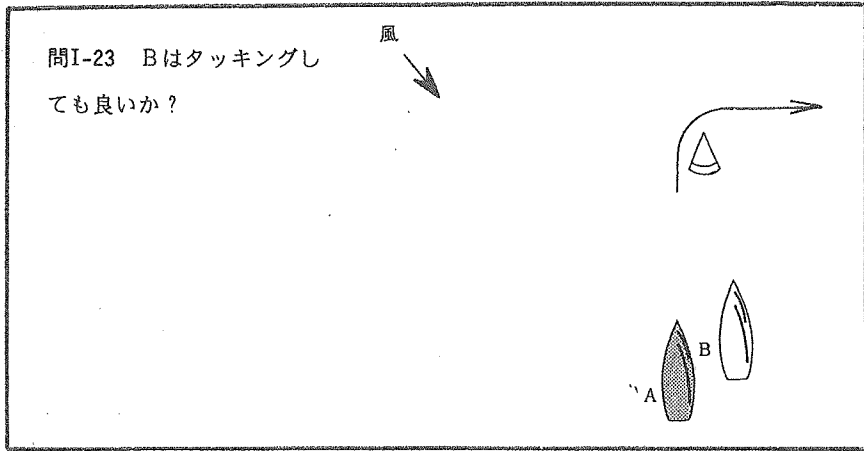
〔43-1〕の適用を受けるのは、同一のタックにある場合だけである。



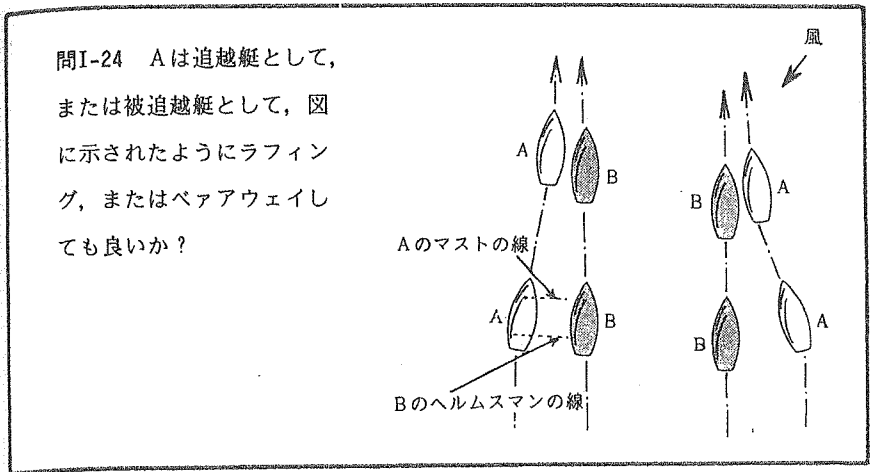
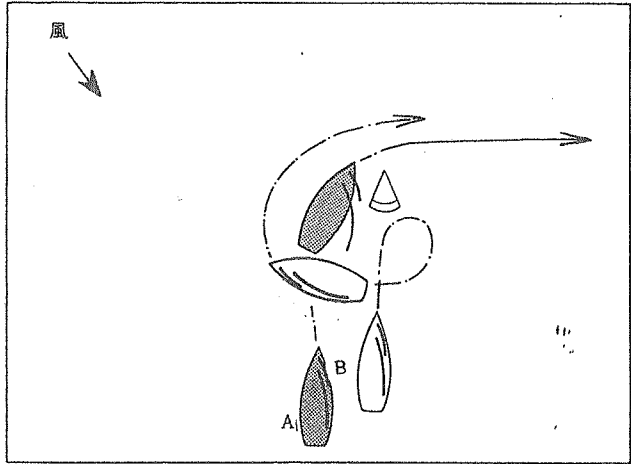
答 良い。Aは、障害物を避けてタックする必要があり、タックすればBと衝突してしまうので、タックするルームをくれと声をかけてから、Aはタッキングしても良い。

航路上に障害物があるために、BはAの呼びかけに応じて、Aを避けなければならない。〔43-1〕





答 良くない。〔43-3-(a)〕によれば、「声をかけられたヨットが、マークでもある障害物を交わすことができる場合には、声をかけたヨットには、タッキングして相手艇にルームを求める権利はない……」



答 良い。Aは図示されたコースをとっても良い。

- ①被追越艇として風下にある場合、Aは任意にラフィングしても良い。〔38-1〕
- ②追越艇として風下にある場合、AはBに、Aを避けるのに十分なルームと時間的余裕を与えなければならない。〔37-3〕
- ③追越艇として、また被追越艇として風上にある場合、Aはベアウェイして、速力を増すことは一向にさしつかえない。しかし、Bのコースを妨害したり、コースを変えさせるまではベアウェイしてはいけない。〔37-1〕

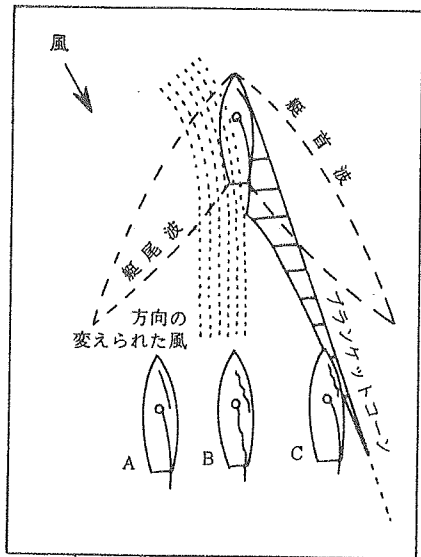


II スタート

問II-1 2つの基本的な競争位置とはどんなものか？

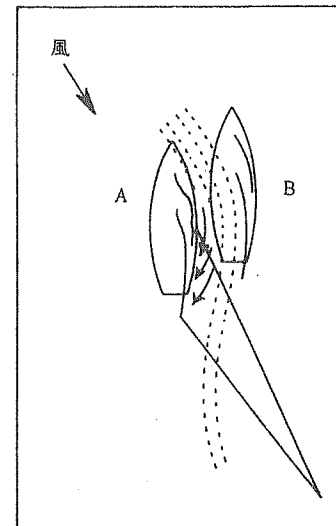
答 ① hopeless position (Hopeless Position 略して H.P.) A, B および C の各艇は、あらゆる位置の中で、最も都合の悪い位置にある。そのため hopeless position と呼ばれる。もしも先行艇が上手に走りさえすれば、A, B, C がこれを攻撃する方法は存在しない。

A と B は、先行艇のセールによって方向を変えられた気流 (すなわちより小さな入射角で当たる風) の中にあり、C は blanketing cone (Blanketing Cone: 先行艇のセールによって妨げられた風) の影響を受ける。従って A, B および C は遅れるばかりである。この都合の悪い状態は、先行艇の艇首波、および艇尾波という障害物によって一層悪くなる。

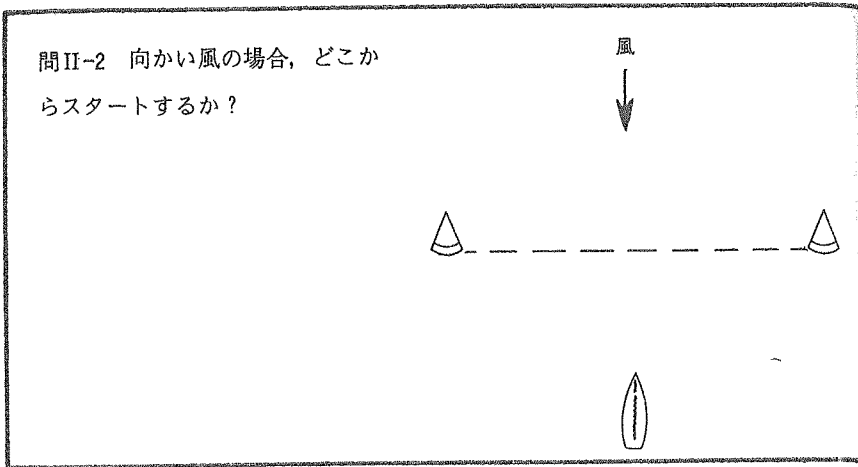


② safe leeward position (Safe Leeward Position 略して S.L.P.) B は、A の風下にあるにもかかわらず、絶対的に好都合かつ安全な位置にある。従って、safe leeward position と呼ばれる。B のセールに当たった風が、A のセールの風下側に当たるために、A はたちまち遅れる。この効果は、B の艇首が A の艇首よりも後ろでない限り存在する。しかし、12フィート程度の小型艇では、それよりも前でないとその効果はない。

A の位置が不都合なことは、マストの傾斜の度合を比較してみれば、明瞭に分かることである。

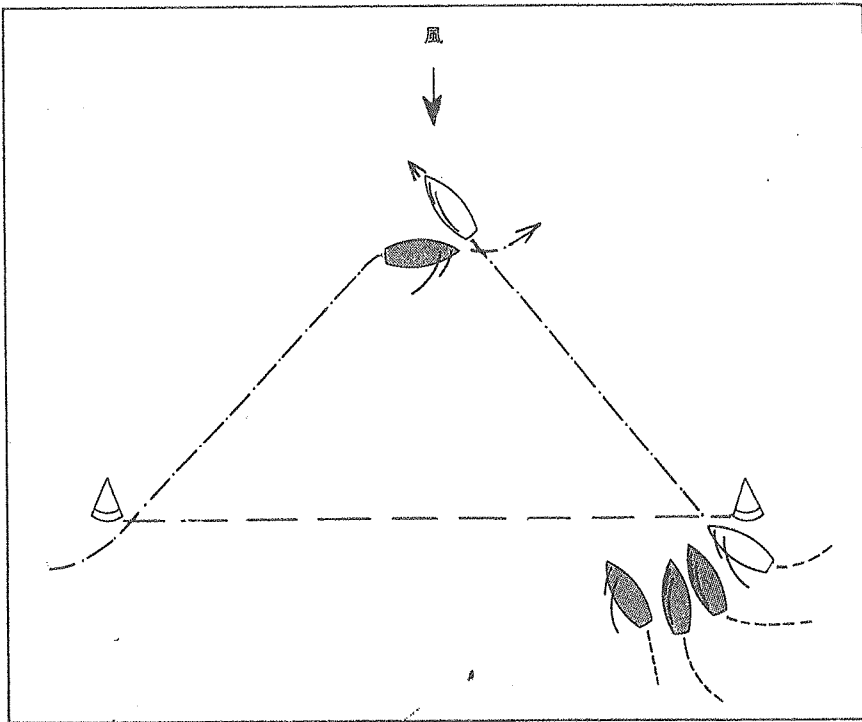


問II-2 向かい風の場合、どこからスタートするか？



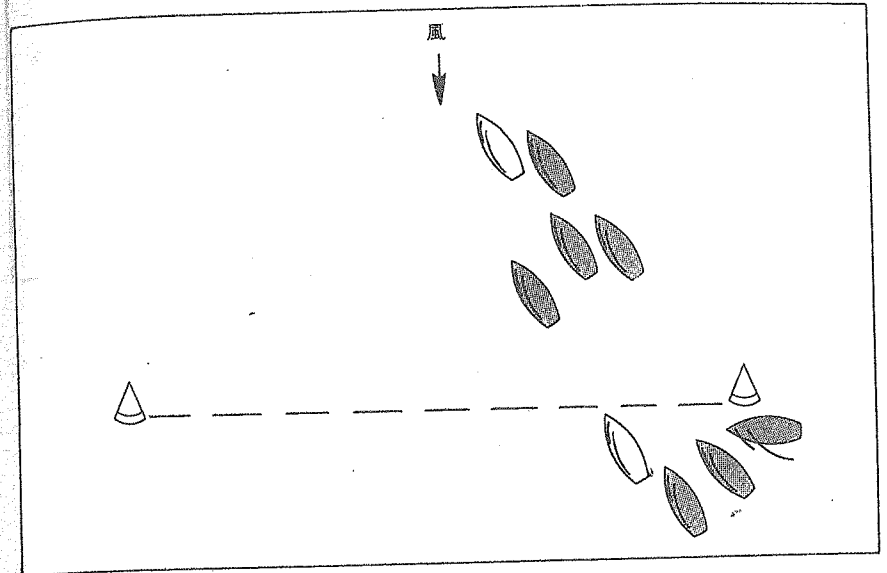
答 ①強風で、参加艇の多い場合。

スターボードタックで、かつマークに最も近い位置からスタートする。

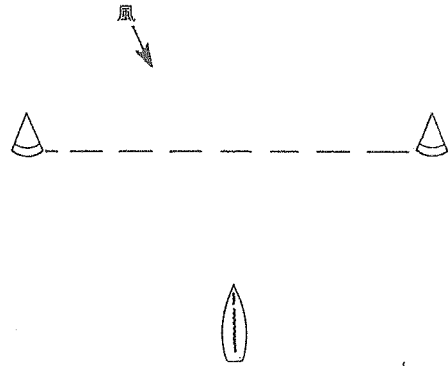


②軽風で、参加艇の少ない場合。

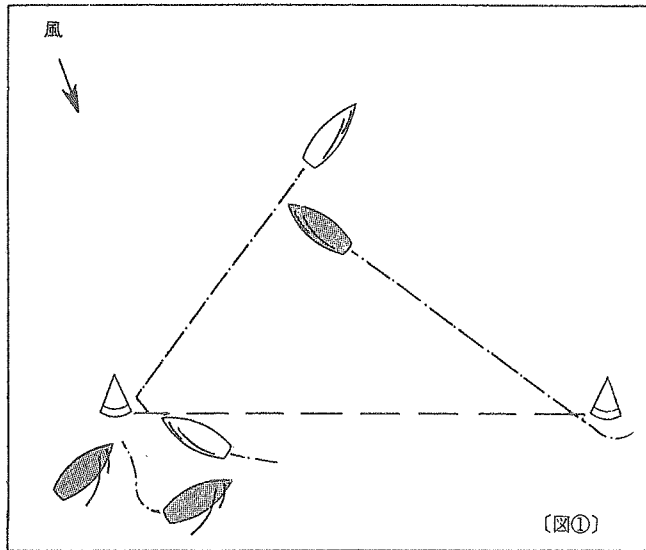
風上側のマークの所から、風下艇としてスタートする。この時、十分な速力をもって、セーフリーワードポジションに入らなければならない。



問II-3 この場合、どのようなスタートをするか？

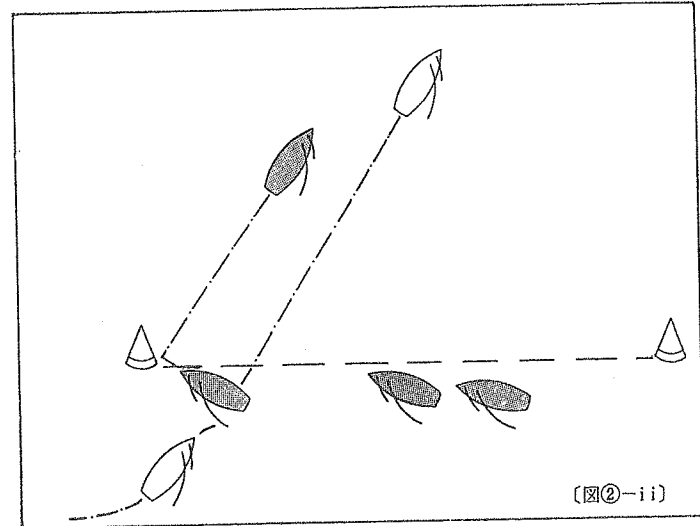
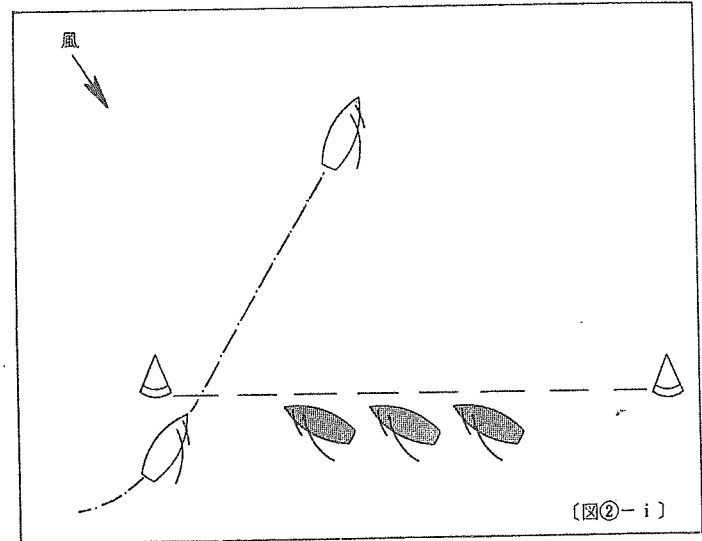


答 ①小型艇の場合は、スターボードタックでスタートせよ。ポートタックの艇を全部妨害し、その後タッキングせよ。(図①)

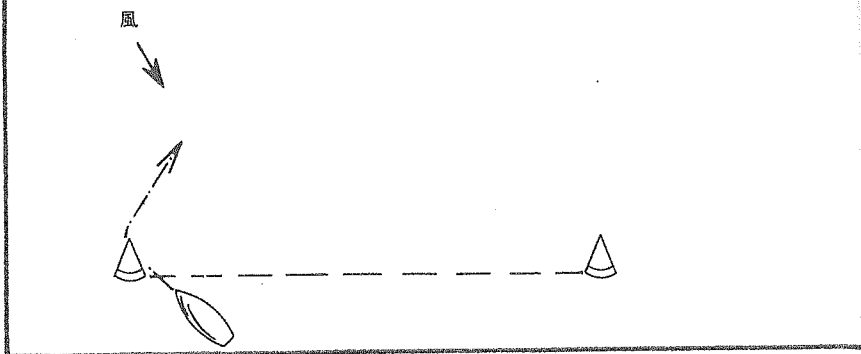


②大型艇の場合は、ポートタックでスタートせよ (タッキングによって、非常に速力を失なうから)。そして、スターボードタックの艇が妨害する前に、スタートラインを横切るようにする (図②-i)。

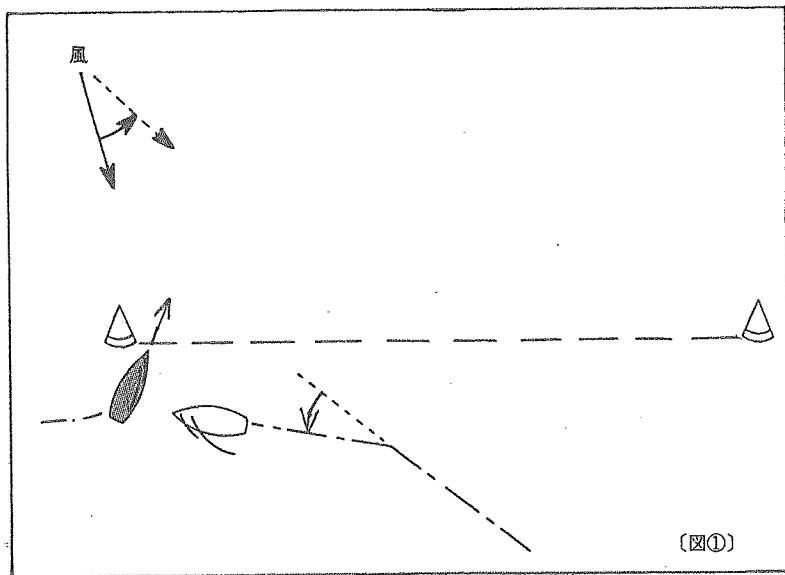
これが不成功ならば、速力を出して相手の後ろを回れ。それでもなお、先行することができる (図②-ii)。



問II-4 このスタートの利益、および不利益は何か？



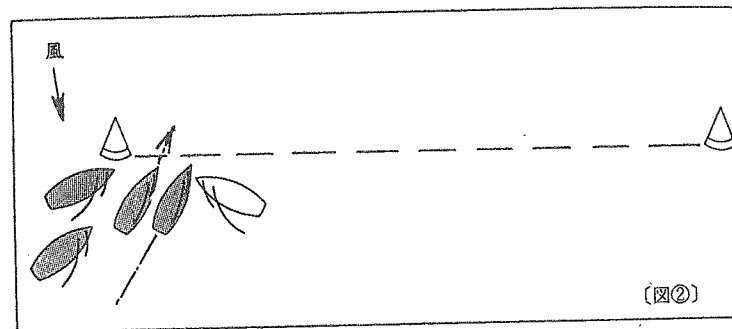
答 利益——ポートタックでスタートせんとする相手を遮断できる(問II-3図①参照)。  
不利益——①急激に風向が変化した場合には、スタートマークに到達できない。(図①)



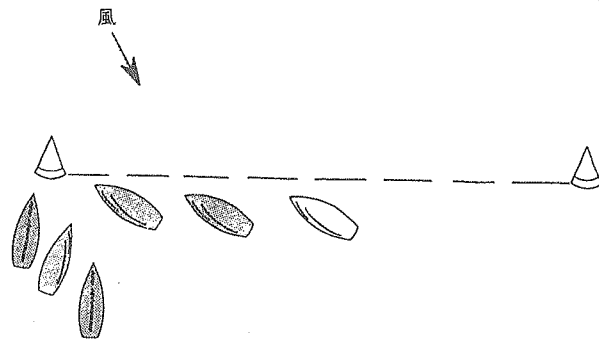
②風下のマークに到達するのが遅れた場合には、ポートタックの相手が通過してしまう(問II-3図②-i参照)。

③大型艇の場合には、タッキングにより非常に速力を失なう(問II-3図②-ii参照)。

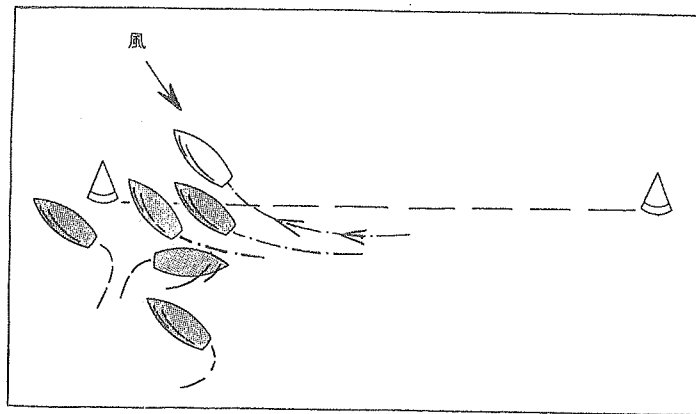
④もしもポートタックで来る最初の相手が、他の艇にじゃまされて航路を譲れなくなった場合には、衝突する危険がある。(図②)



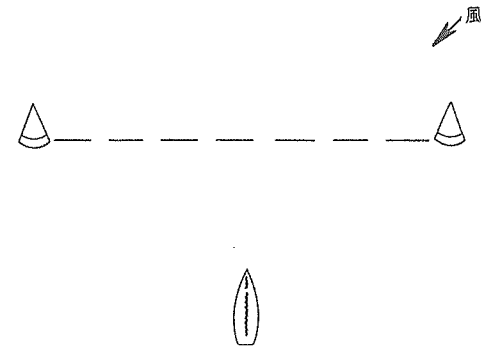
問II-5 他艇も、スターボードタックでスタートする場合にはどうするか？



答 他艇も同じスタートをしようとしていることを認めたら、まず最初に、自分の艇を「問」の図のように後方に置き。そして次に、スタートラインに沿って全速力で走って、相手が十分な速力を出す前に追越せ。

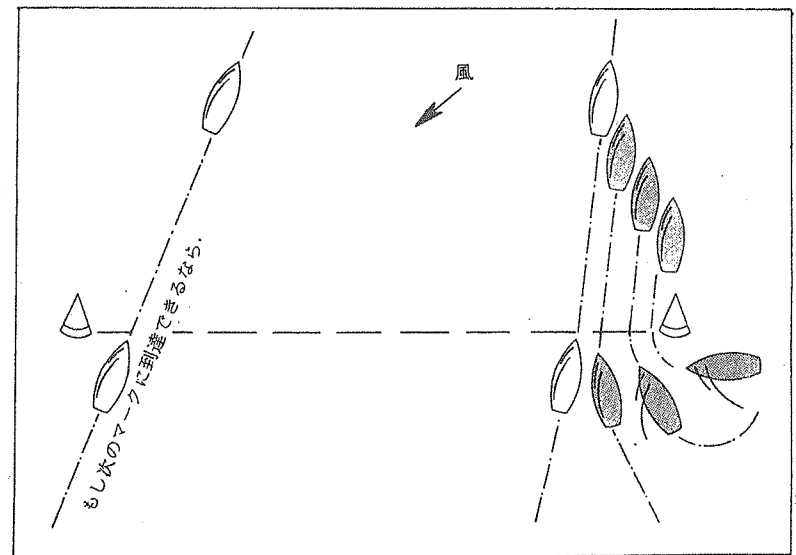


問II-6 クローズリーチの場合は、どこからスタートするか？

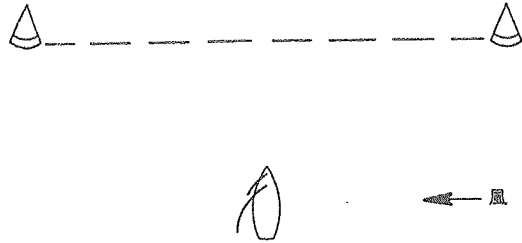


答 風上マークの附近から、スタートしようとする艇群の、風下からスタートせよ (S.L.P.)。しかも、発艇信号と同時に！

次のマークに到達し得る場合にのみ、風下マークの近くからスタートしても良い。



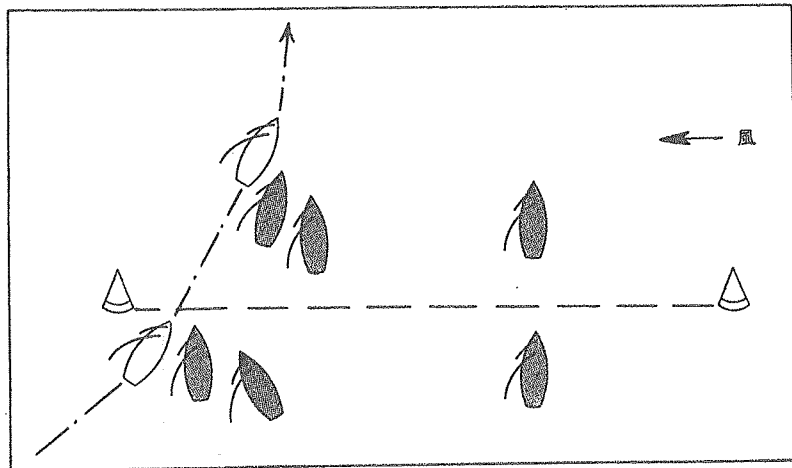
問II-7 アビームの場合は、どこからスタートするか？



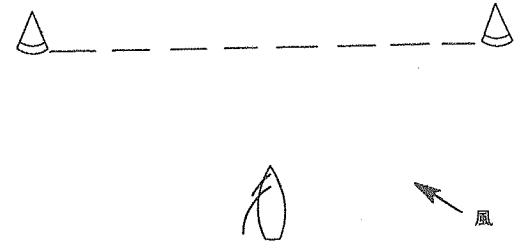
答 一番風下から！ (S.L.P.で)

ただし、ブランケットされる危険があるので、できるだけ迅速にスタートする必要がある。スタートラインまでの距離と速度を調節するために、斜めにラインを切るようにせよ。

なお、スタートライン到達前にスタートの号砲が鳴っても、マークとの間に余地がある限り、プロパーコースに向ける必要はない。

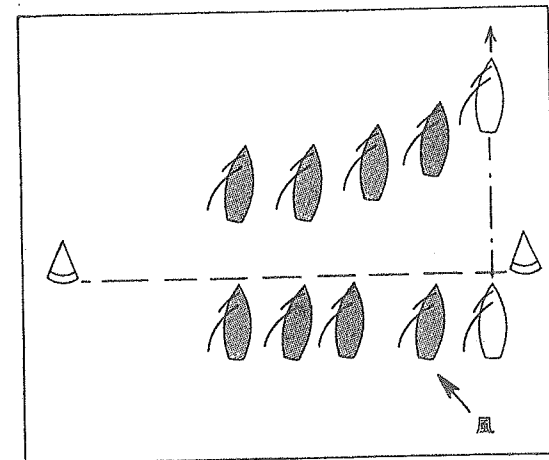


問II-8 クォーターの場合は、どこからスタートするか？

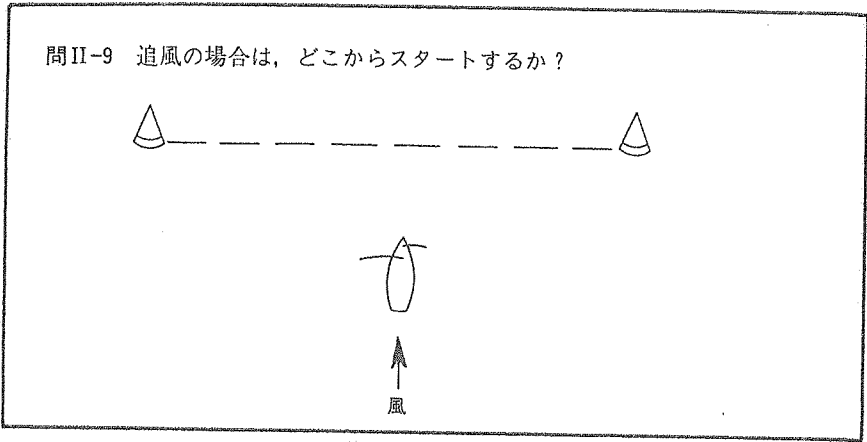


答 風上から！

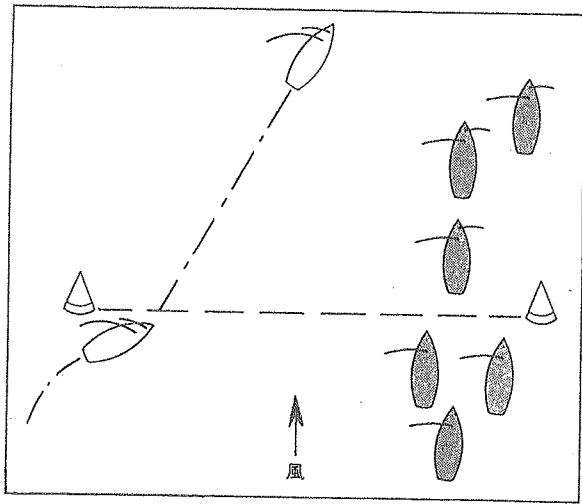
風下突破は、スタートラインの中央より風下側から、スタートする艇が1艇もない場合でなければ成功しない。



問II-9 追風の場合は、どこからスタートするか？



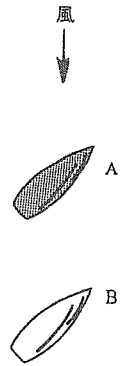
答 風下から！ (追風より、クォーターから風を受けた方が、速力が速いから)



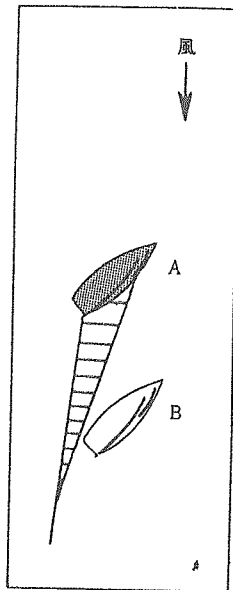
### III クローズホールド



問III-1 Bは、ブランケットされているか？



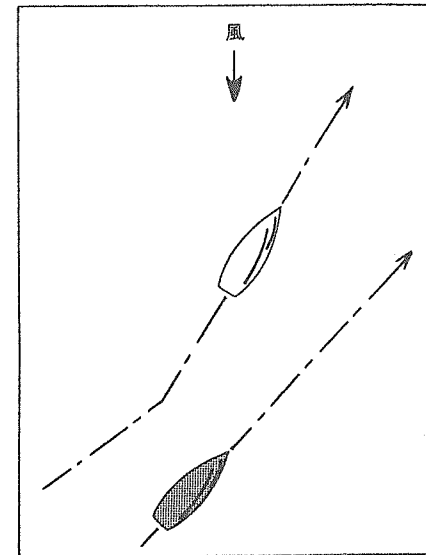
答 Bは、ブランケットされていない。ブランケットイングコーンは、風の方向に生ずるのではなく、マストの上のペナントが示す「見かけの風」の方向に生ずるものである。



問III-2 相手がこのコースを続ける場合、先行艇はどのようなコースをとるべきか？



答 先行艇は、相手をブランケットするために、さらに引き離して走るのを断念して、できるだけ切り上がって走るべきである。先行艇のリードが、少なければ少ないほど、相手が行なうかもしれないタッキングに対して、十分に備えなければならない。先行艇のヘルムスマンは、クルーに相手から眼を離さないようにさせる必要がある。

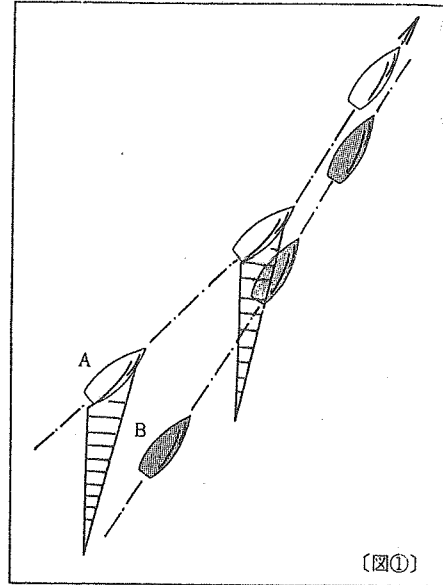


問III-3 Aは、この位置ではどうすべきか？

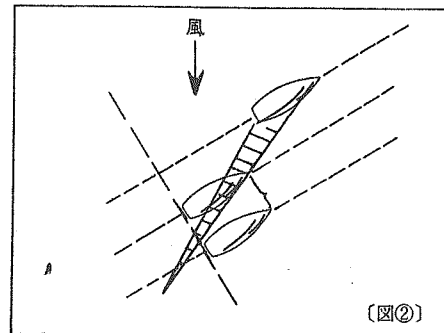


答 Aは、ベアウェイして速力を増し、相手をブランケットせよ。この戦法は、Aの艇首がBの艇首より後ろにならない限り、常に成功する（もちろんAは、Bのコースを妨害してはならない）。(図①)

図②は、両艇間の間隔が縮めば、それによって相手をブランケットできることを示している。

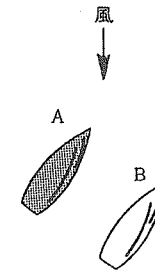


〔図①〕

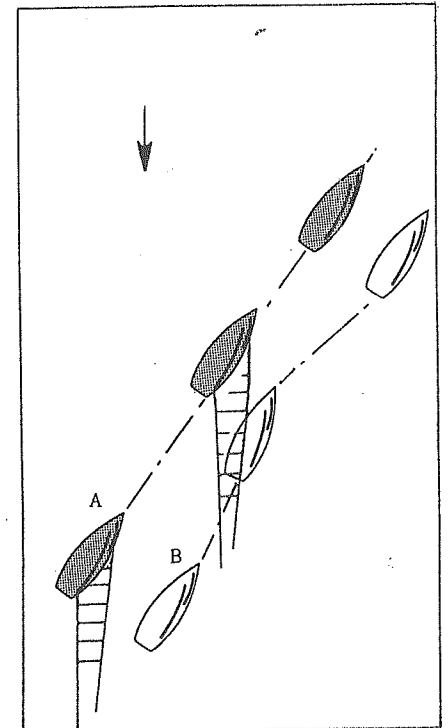
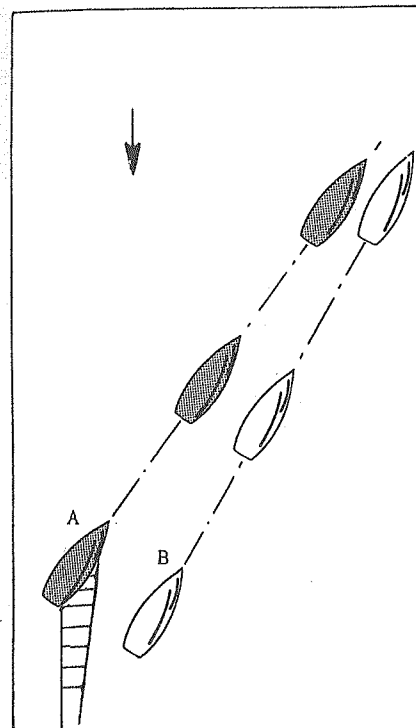


〔図②〕

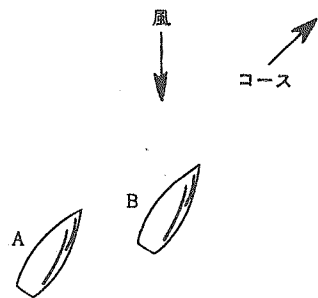
問III-4 Bは、どのように航走すべきか？



答 Bは、できるだけ切り上がって S.L.P. に達するように努力せよ。しかしこの時、相手の艇速に十分注意しなければならない。Aのブランケットングコーンは、Bのすぐ後ろにあるからである。従って、相手の方が優勢であると知ったら、Bは直ちに切り上げて走るのを止めて、速力を増すようにしなければならない。

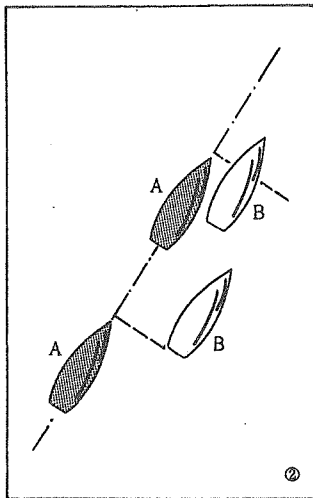
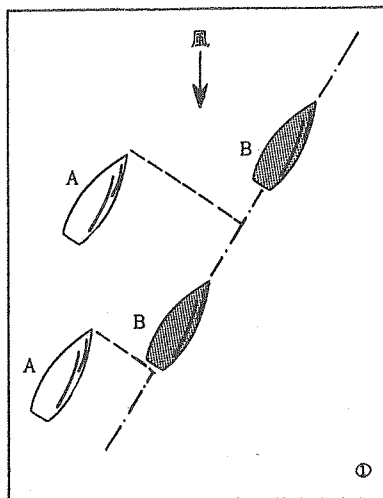


問III-5 AとBは、どのように航走すべきか？

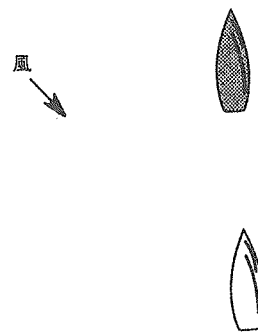


答 Aは、できるだけ風に対する高さをとらなければならない。こうすることによって、ホープレスではない平行位置につくことができる（多少遅れることがあっても）（図①）。

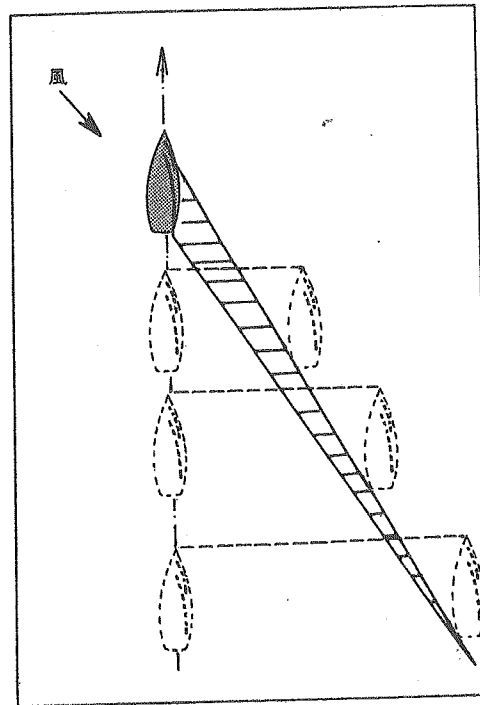
Bは風上に切り上がって走るべきである。たとえ、それによって最初に速力が若干落ちてても。その目的は、S.L.P.に達するためである（図②）。



問III-6 クローズホールドにおける風下突破は、相手のすぐ後ろと、ずっと後ろの場合とどちらが容易か？



答 風下突破は、相手のすぐ後ろでなされるべきである。相手と離れていれば、それだけベアアウェイしなければブランケットイングコーンを突破できず、また突破しても風に対する高さをそれだけ余計に失なうからである。

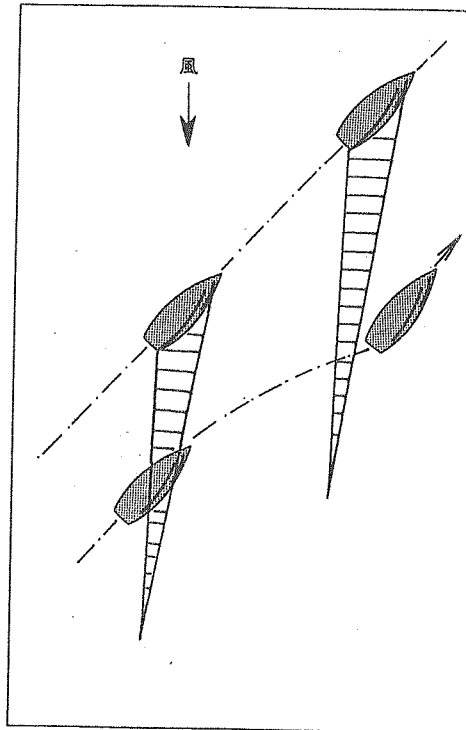


問III-7 クローズホールドにおいて先行艇が常に（すなわち、こちらがタッキングすれば同時にタッキングして）、こちらをブランケットする場合、その風上艇に対して、どのような攻撃の可能性はあるか？

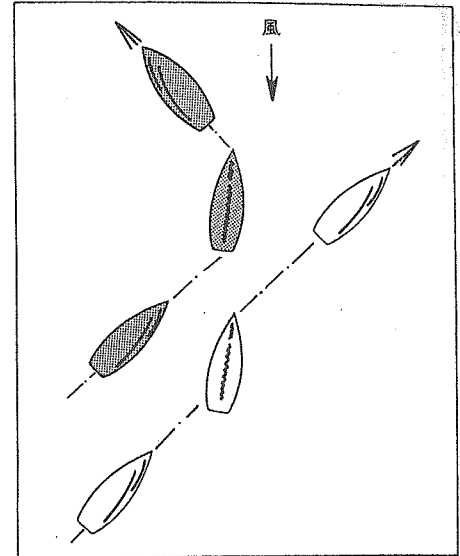


答 ①第1攻撃法——風下突破

艇をベアアウェイして速力を増し、これによって相手のブランケットイングコーンを突破するようにする。もしも艇速が増さない場合でも、両艇の間隔が開けば、そのコーンは後ろに行ってしまう（問III-3図②参照）しかし、相手も同時にベアアウェイして来る場合には、攻撃は失敗する。



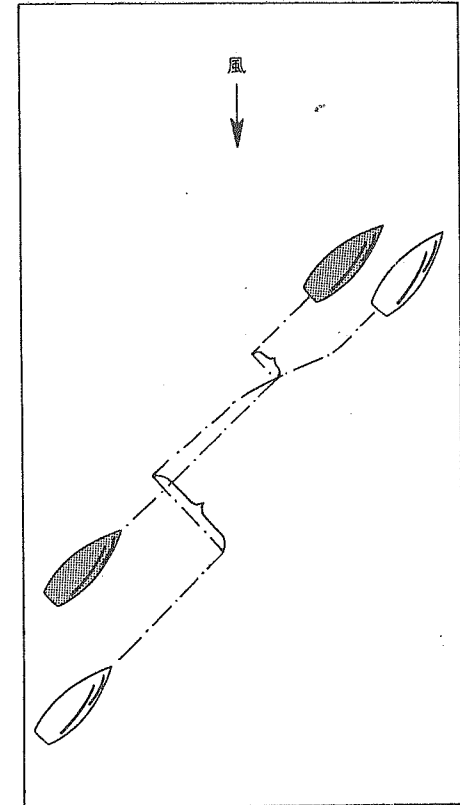
②第2攻撃法——偽のタッキングを装い、大声で号令をかける。すなわちタッキングを始めるが、相手がタッキングを始める瞬間に、元のコースに戻る。



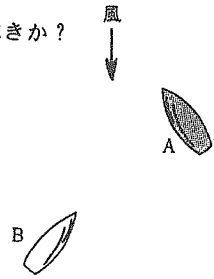
③第3攻撃法——ダブルタッキング

なるべく相手に気づかれないようにタッキングをせよ（相手が忙しい時に、小声で号令をかけて）。相手がこれを発見して、同じくタッキングをする瞬間に、再びタッキングせよ。今度は相手も気を付けているから、直ちにタッキングをする。相手は、相つぐ2度のタッキングで停止状態に陥るので、この一瞬を利用して、全速力で風下突破をせよ。

両艇の速度の差は、1回目と2回目のタッキング間のコースが、自艇では長いのに反し相手は短いので、十分な速力を得るに至らないために生ずるものである（この方法は、艇速の速いものほど成功する）。

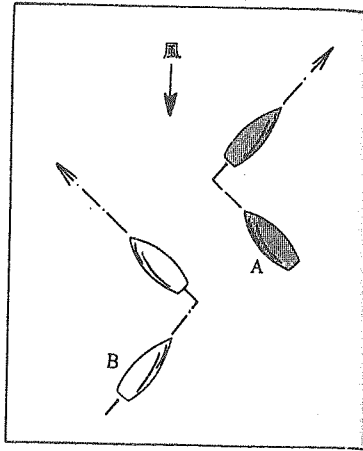


問III-8 Bは何に注意し、何をなすべきか？

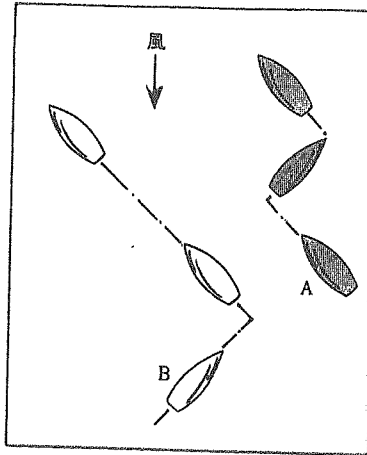


答 ①Bは、いつでも相手がタッキングして、自分をブランケットする可能性があることに、注意しなければならない。

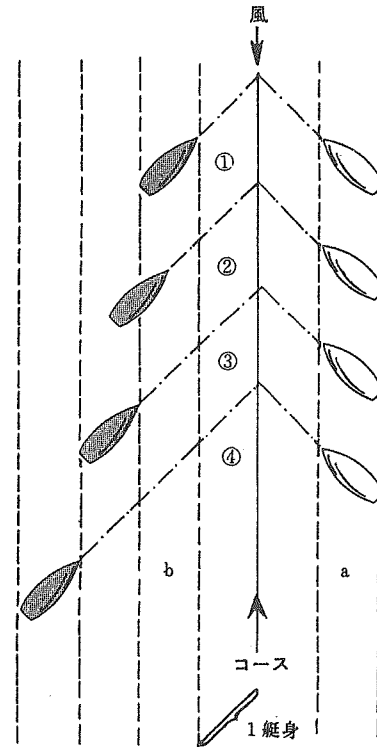
防禦法——直ちに「逆タッキング」をせよ。すなわち、Aがポートタックになる瞬間に、Bはスターボードタックにすれば良い。



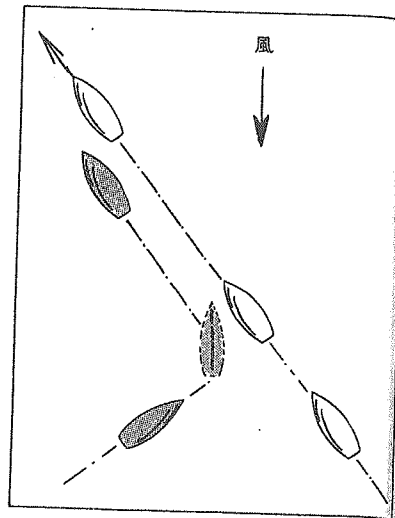
②Aが、さらにタッキングしても、Aは2回続けてタッキングするので速力を失なうから、ブランケットは成功せず、Bは風下を突破することができる。



問III-9 スターボード艇 (a) およびポート艇 (b) は、①~④の場合、それぞれどんな方法をとれば良いか？

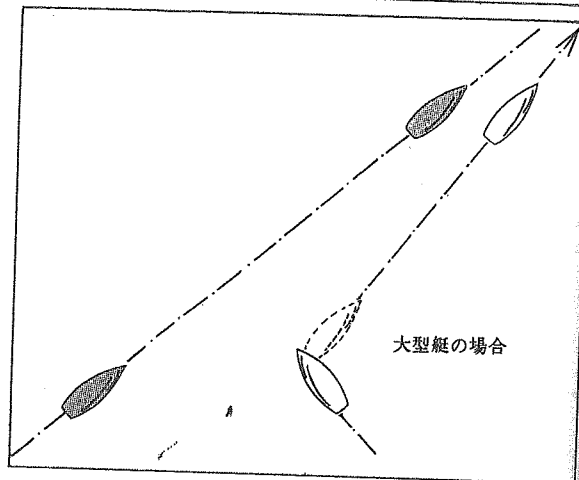
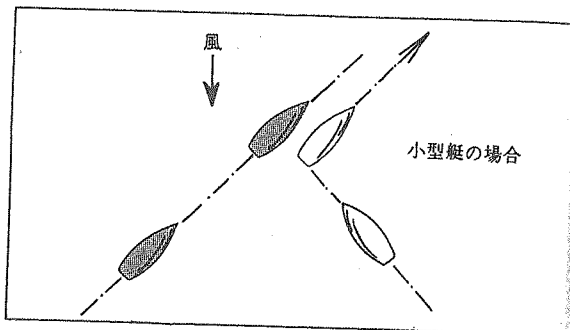


答 ① a——スターボードタックのままのコースを続け、相手をタッキングさせよ。

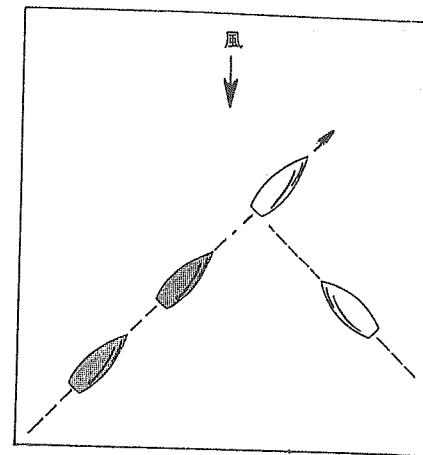


② a——小型艇の場合、相手の艇首と交差する直前にタッキングせよ(「風下タッキング」)。

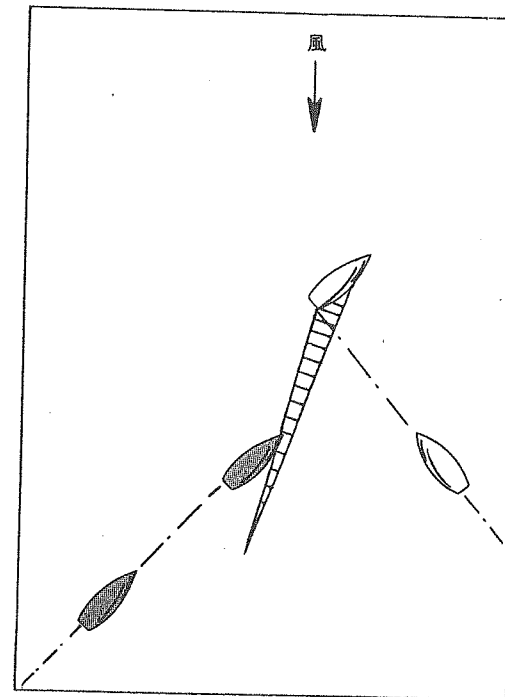
大型艇の場合——直ちにタッキングせよ。



③ a——相手のコースの上に行ってから、タッキングせよ。そして、相手を自艇の航跡の中に置け。

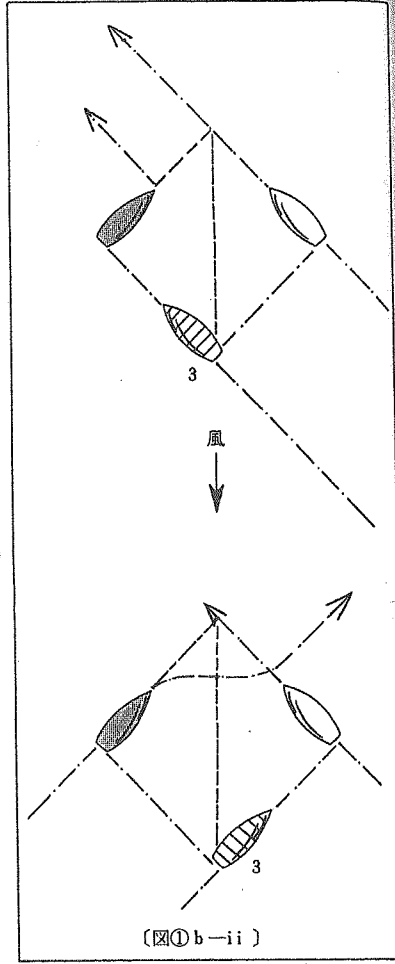
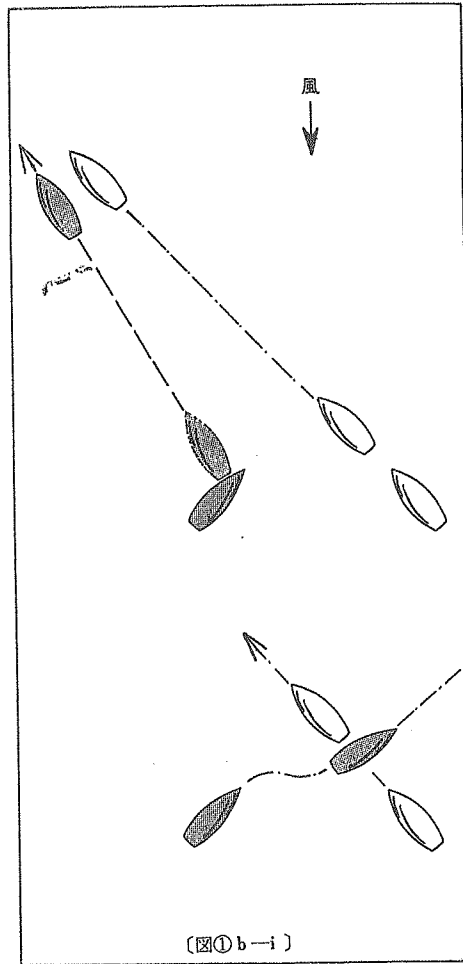


④ a——相手の前方を横切り、ブランケットの中に入れよ。

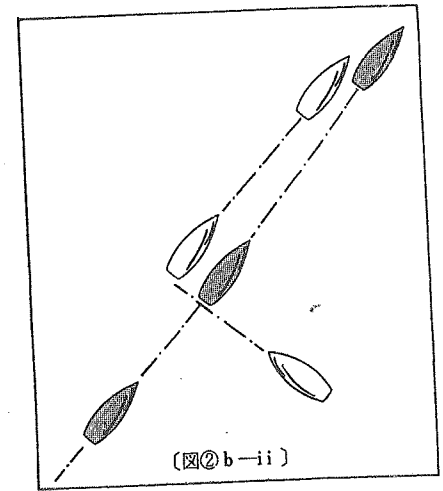
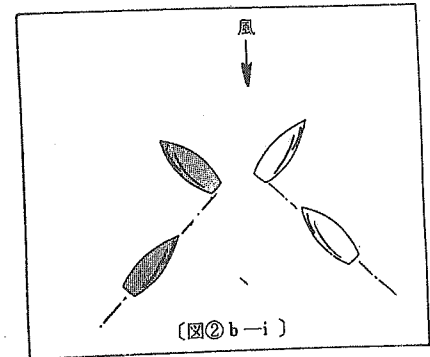


①b——直ちにタッキングするか、またはベアアウェイして速力を増した後、再び切り上がって走るかする。(図①b-i参照)この決定は、第3の艇の位置による。

第3の艇がスターボードタックの場合は(図①b-ii上)、タッキングをして第3の艇をブランケットする一方、風下より第1の艇を攻撃せよ。しかし、第3の艇がポートタックならば、第1の艇との戦闘は断念して、もっぱら第3の艇のみを考慮せよ(図①b-ii下)。



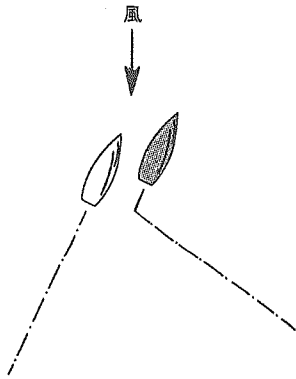
②b——相手と同時にタッキングせよ。「逆タッキング」(図②b-i)。もし相手が、前を通過して風上でタッキングするならば、風下突破は容易である。相手は船脚を失なうから、その間に風下を突破できる(図②b-ii)。



③b——相手が風上でタッキングをする場合には、まず風下突破を試みよ。この戦法は、大型艇の場合には成功しやすい。相手はタッキングによって速力を失なうからである。風下突破に失敗するか、または相手が自分の前でタッキングする場合には、直ちに逆タッキングをせよ(図②b-iと同様)。

④b——相手がタッキングするまで待つて、その後直ちにタッキングせよ(「逆タッキング」)。風下突破は、ほとんど成功しない。

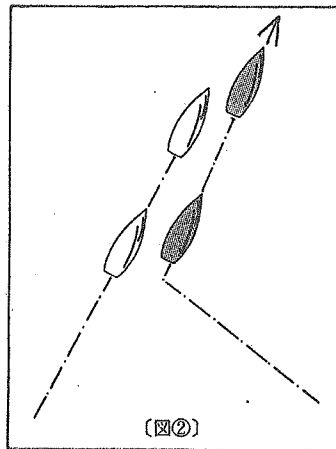
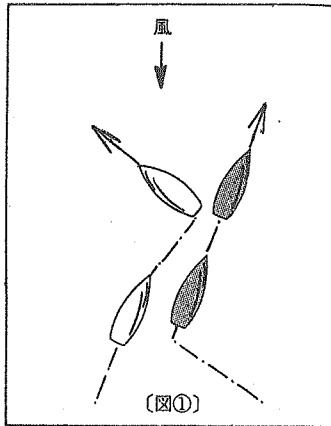
問III-10 クローズホールドのコースにおいて、  
相手が風下からタッキングして攻撃して来た  
場合、どのような戦法をとるか？



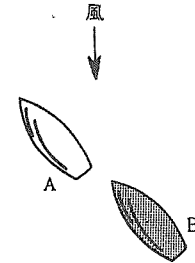
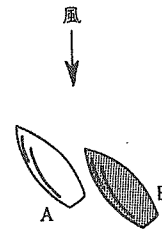
答 まず、少し艇をベアアウェイして相手を追  
越すようにせよ。これが成功しない場合には、  
直ぐにタッキングせよ。(図①)

タッキングしなければ、遅れてしまうだろう。

(図②)

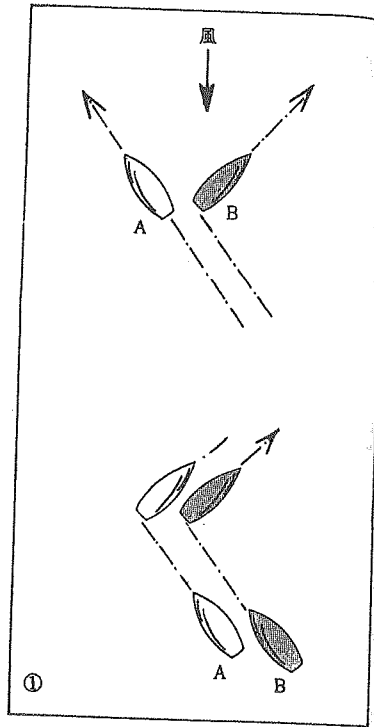


問III-11 ①および②の場合、Bがタッキングしたら、Aはどうすれば良いか？

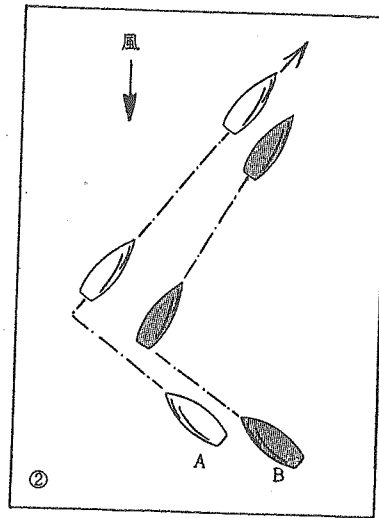




答 ①の場合——Aは少なくとも、なお数艇身はそのコースを続けなければならない(図①)。Bに対するセーフリーワードポジションを失なうことになるから(位置の交換), Bと一緒に、すぐタッキングすることは絶対にいけない。

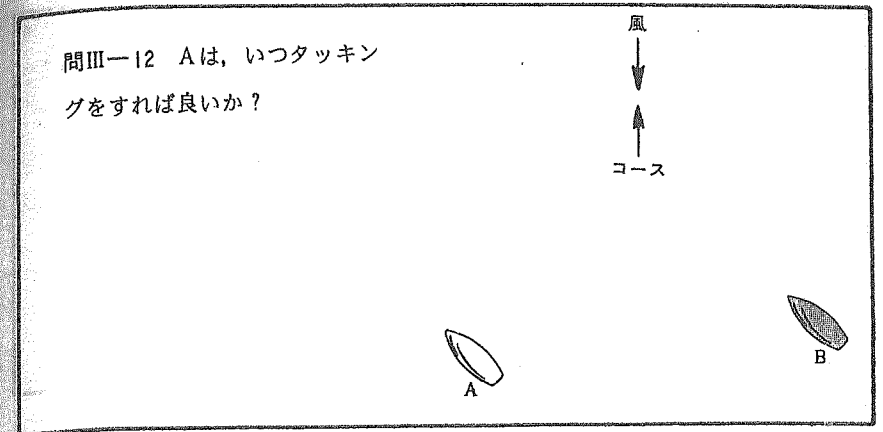


②の場合——Aは大至急でタッキングせよ。そして、直ちに全速力で走り、相手をブランクットするように努めなければならない。もしAが、Bと同時にタッキングしない場合には、Aは極めて不利な立場になる。次に両艇が出会う時は、相手はスターボードタックだからである。

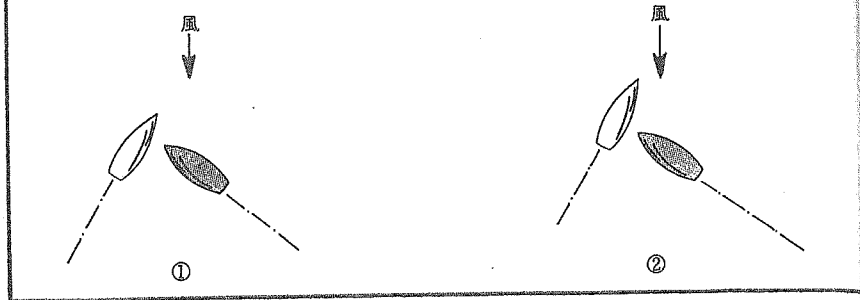


問III-12 Aは、いつタッキングをすれば良いか？

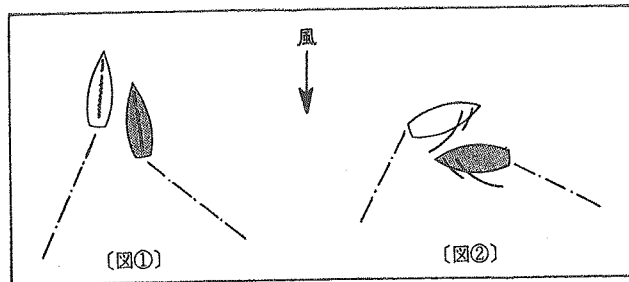
答 2回タッキングしてもなお敵をリードし得る自信がなければ、Aはさし当たりタッキングすべきではない。  
急いでタッキングを行なって、敗北を決定的にするような行動は、できるだけ避けなければならない。



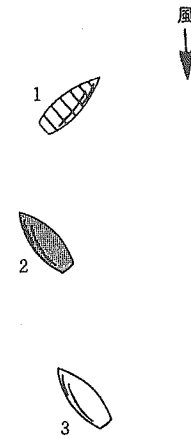
問III-13 どうすれば、この切迫した危険（衝突）を避けることができるか？



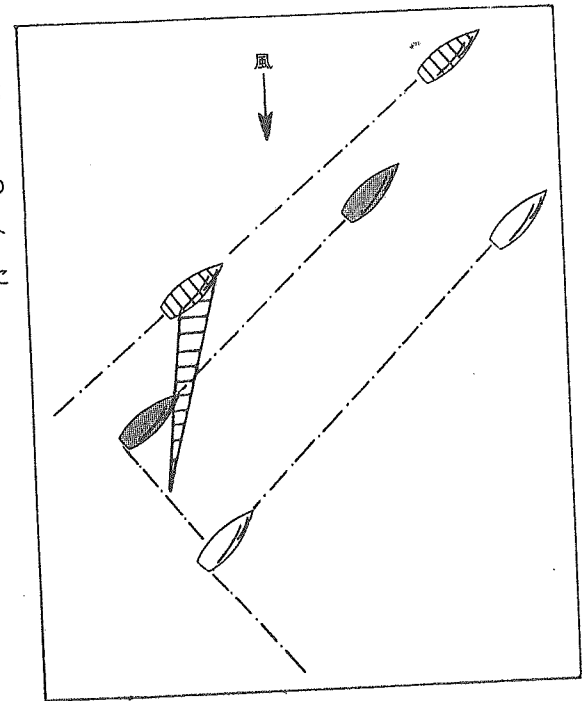
答 両艇が同じ処置をとれば、衝突は避けられる。すなわち両艇が共にラフィングするか、ベアアウェイするかである。スターボードタックの艇が、相手の艇の中央または、それより艇首寄りに衝突しそうな時（図①）には、両艇ともラフィングしなければならない。もしそれが、中央より艇尾の方に当たりそうな時（図②）には、両艇とも急激にベアアウェイしなければならない。



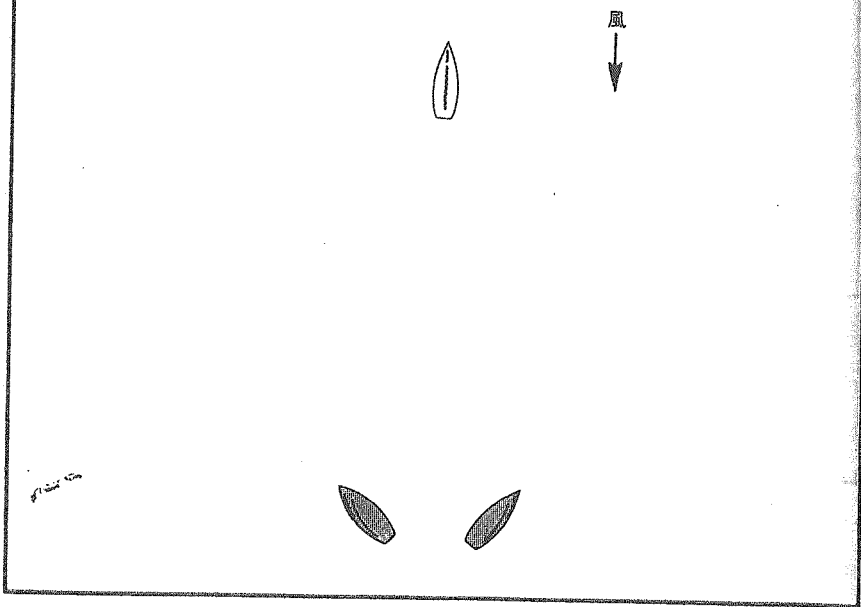
問III-14 第3の艇は、どうやって先行艇を攻撃するか？



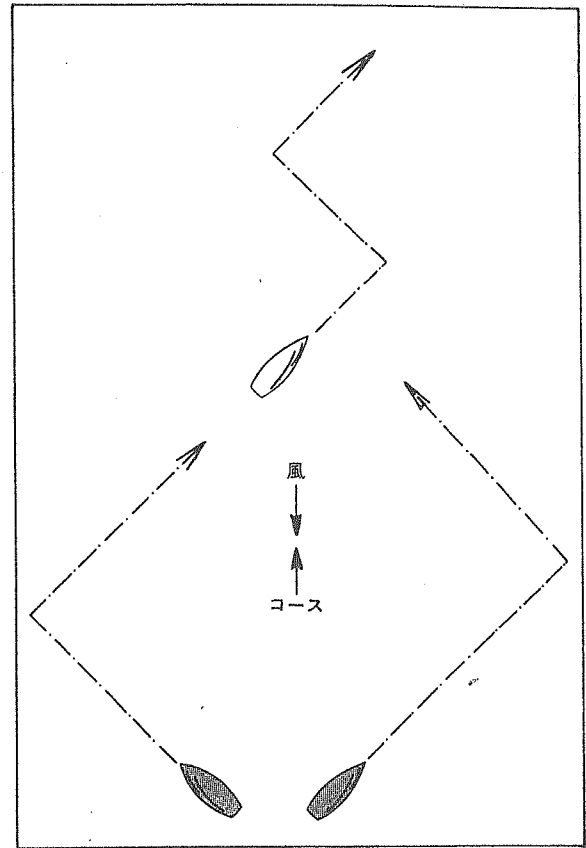
答 間接的戦闘法を用い、直ちにタッキングせよ。もし第2の艇が、これにつられてタッキングしてくれば、第2の艇は第1の艇にブランケットされるか、または航跡の中に入ることになる。



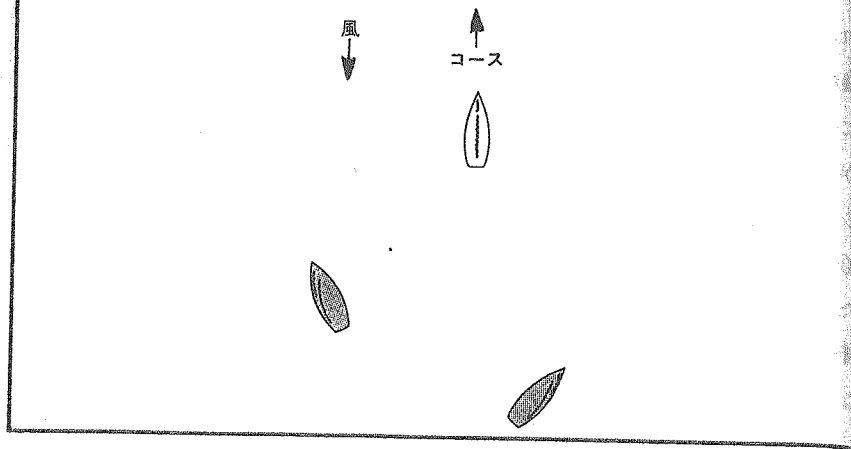
問III-15 先行艇は、どのようなコースを引くべきか？



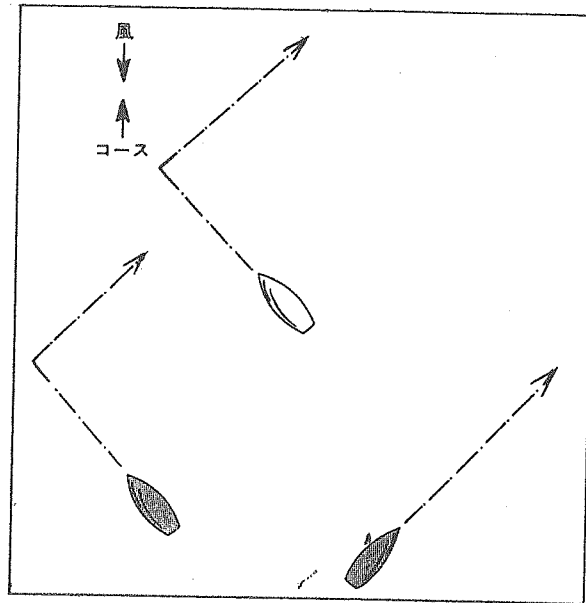
答 先行艇は、後続艇の中間をショートレグで走れば良い。そうすれば、後続の相手が首位を奪いに来ても、随時防ぐことができる。そしてまた、ショートレグを引いた場合、誤まったレグを引いたとしても、その損害は普通の場合の半分にはすぎない。



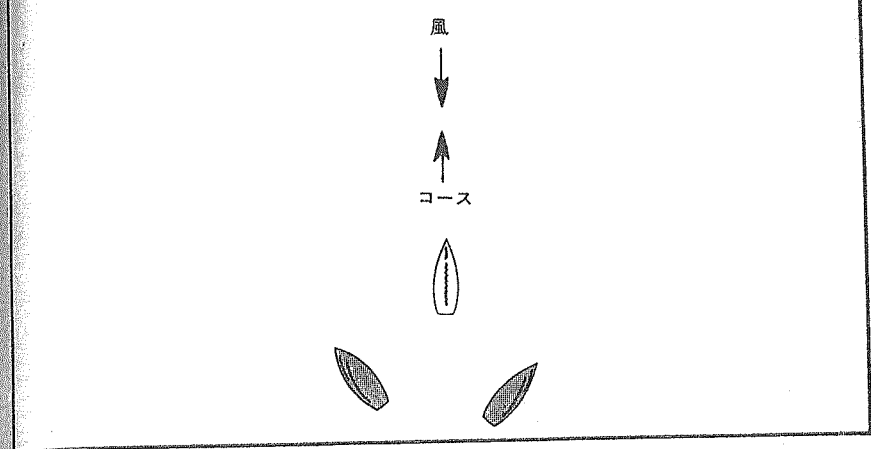
問III-16 先行艇は、どのようなコースを引くべきか？



答 先行艇は、自分のすぐ後ろの相手に向かうべきである。従って、スターボードタックで走らなければならない。しかし、その相手がタッキングしたら、それをブランケットするまで走り続けることは止めて、第3の艇を考慮して直ちにタッキングすべきである。



問III-17 先行艇は、どのようなコースを引くべきか？



答 先行艇は、危険性の多い相手をブランケットすべきである。

問III-18 7号艇はどうすれば良いか？

また、3号艇と5号艇はどうすれば良いか？

風  
↓  
↑  
コース

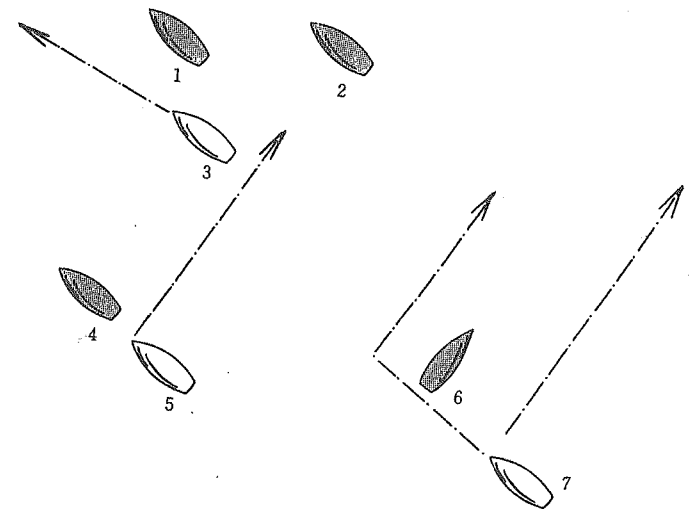


答 大部分の相手がスターボードタックであるから、7号艇は他艇と異なる風の状態に置くために、反対のコースを選ぶべきである。しかし最も近い相手（6号艇）にじやまされないようにすぐタッキングするか、あるいは6号艇の航跡を約2艇身通り越してから、タッキングすべきである。

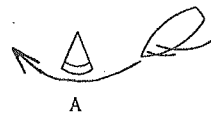
5号艇は、4号艇の航跡から逃れるため、タッキングすべきである。

3号艇が速力の速い艇ならば、ベアウェイして1号艇の風下突破をするべきで、遅い艇ならばタッキングすべきである。4号艇と5号艇がタッキングする場合には、1号艇と2号艇とが競り合うのを予想して、3号艇はタッキングすることも考えられる。

風  
↓  
↑  
コース



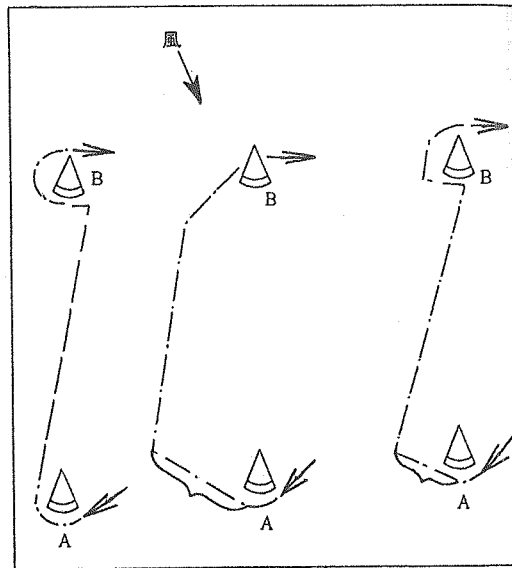
問III-19 AからBに向かう場合、どんなコースが適当か？ ただし、マークAとBの距離は約1浬とする。



答 直ちにタッキングせよ。スターボードタックのレグは、マークBのそばで、引くべきである。

スターボードタックのレグは、ここで初めて本当の長さが判断できるからである。

もちろん、マークの間隔が短い場合には、マーク回航後そのままスターボードタックで走り、1回のタッキングでマークに到達すべきである。

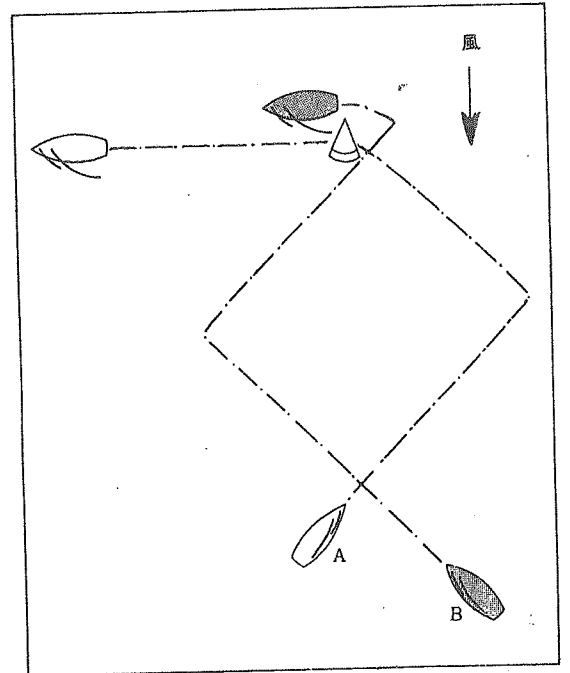


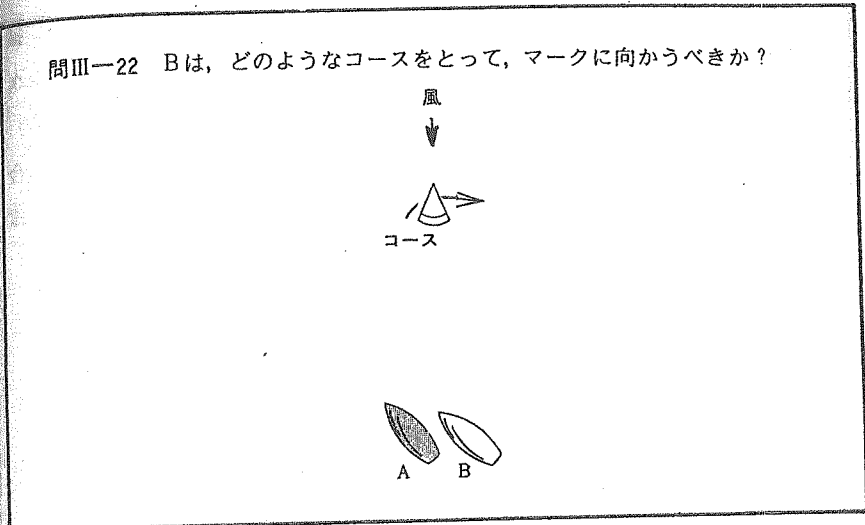
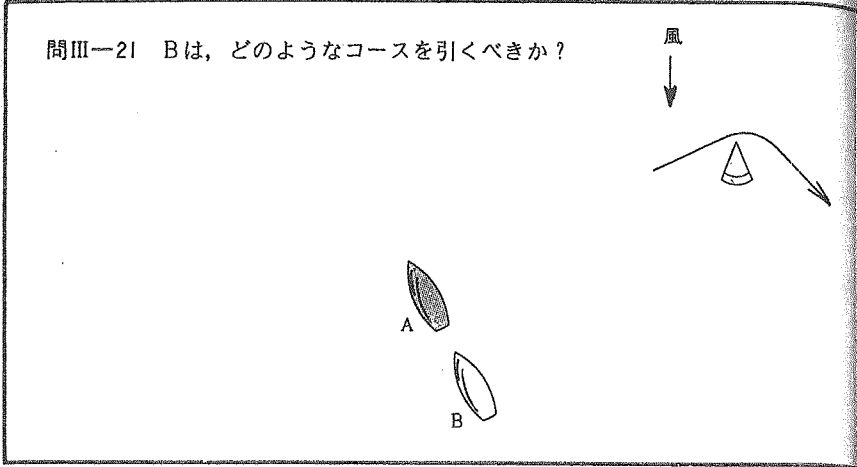
問III-20 Aは、どのようなコースを引くべきか？



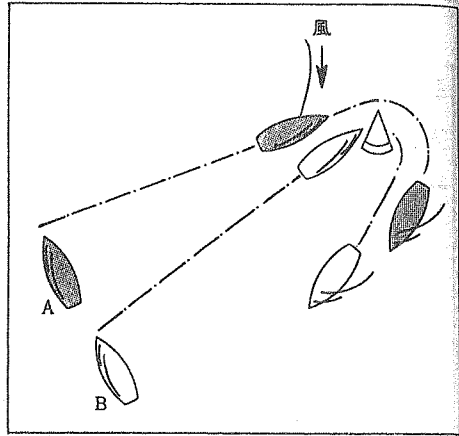
答 AはBをブランケットせずに、そのままのコースを続けるべきである。こうすればAは、相手が2回タッキングするのに比べて、Aは1回のタッキングでマークに到達し得るし、またもし最悪の事態の場合でも、マークの前でスターボードタックで相手をおさえることができる。

AがBの風上でタッキングすると、Aは3回タッキングすることになり、これによってリードの一部を失なう結果を招く。



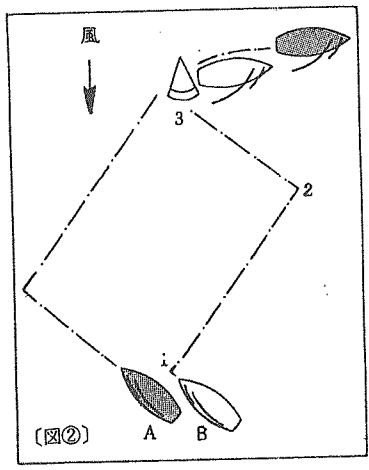
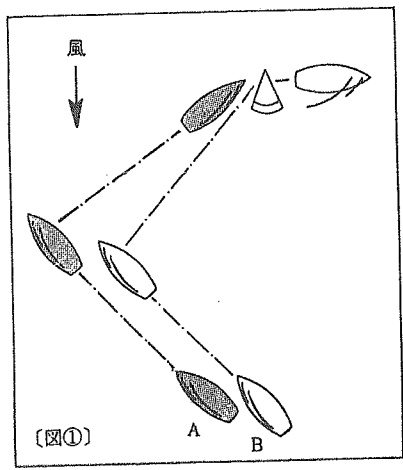


答 Bは、相手より先にタッキングすべきである。風の状態が良ければ、相手より早くマークに到達する望みがある。



答 Bは、最悪の位置にあるけれども、マークに向かって走れるようになるまで、このコースを続けるべきである。Aは、Bが権利あるタックであるために、Bがタッキングするまでは、タッキングできない(図①)。従って、BはAより早くタッキングでき、またマークにも近いので先に到達できる。

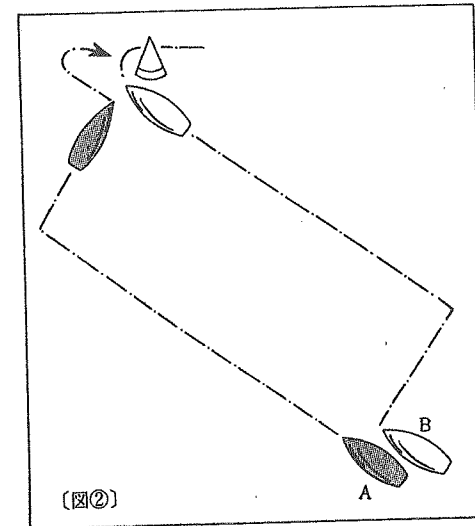
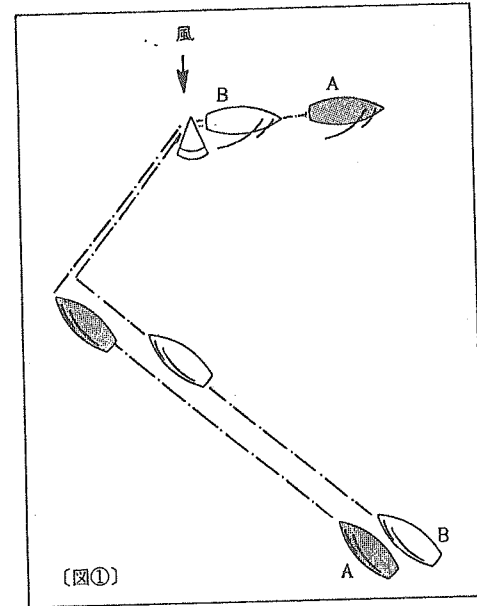
図②のようにBがタッキングすれば、マークを回るまでには、Bは3回タッキングしなければならないので、ただ1回のタッキングですむAより、ずっと遅れることになる。



問III-23 Bは、どのようなコースを引いて、  
マークに向かうべきか？

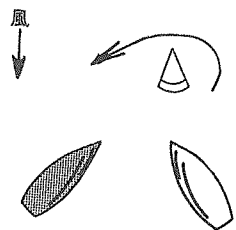


答 前の問題と異なる点は、スターボードタックのレグが、長いことである。そのため、BはAが S.L.P. のために、レグの終わりには、Aよりもずっと遅れてしまう(図①)。従ってこの場合には、図②のように走らなければならない。風が不規則な場合には、Bは2回タッキングしても、なおマークの前でスターボードタックで相手をおさえることができるかもしれないからである。

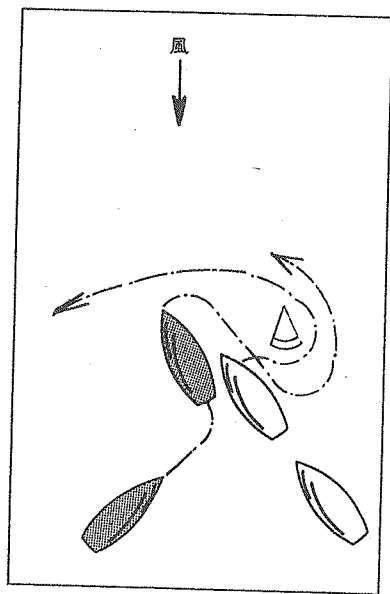




問III-24 マークに近い方の艇は、どのようなコースを引くべきか？



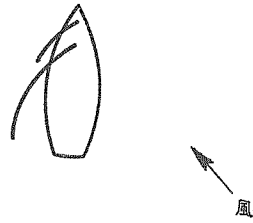
答 マークに近い艇は、まずポートタックでやって来る相手をタッキングさせ、その後タッキングすべきである。



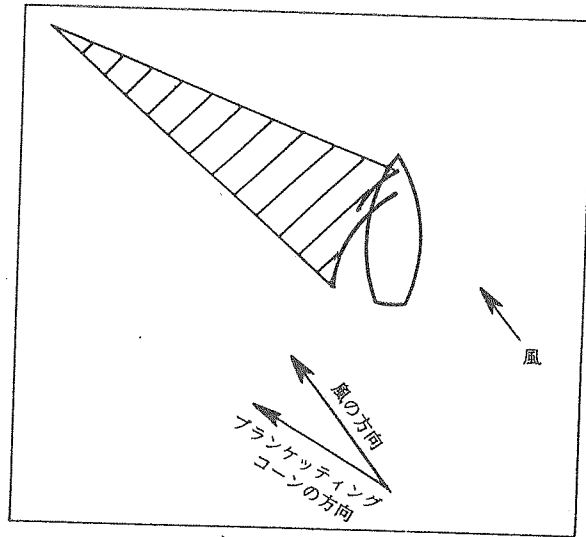
#### IV ウインドアビーム

問IV-1 フリーの場合、ブランケットイングコーンの位置はどのあたりか？

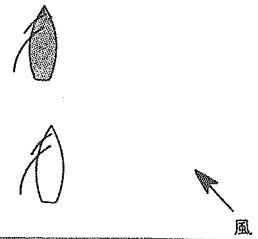
また、セールをトリムする場合に、最も大切なことは何か？



答 ①ブランケットイングコーンは、真の風の方向ではなく、艇の速度によって、その方向より多少後方に偏している。その方向は、ペナントによって知ることができる。  
 ②セールの位置について最も大切なことは、メインスルの風下におけるスロット効果 (Slot Effect), すなわち連続的に気流をしぼりながら流すことである。クローズホールドの場合には、このスロット効果は常に存在するが、フリーとなると、メインスルの風下の気流は乱れやすくなる。この連続的な気流は、ジブを適当に広く張り、メインスルを注意して取り扱うことによるのみ、保持され得るのである。

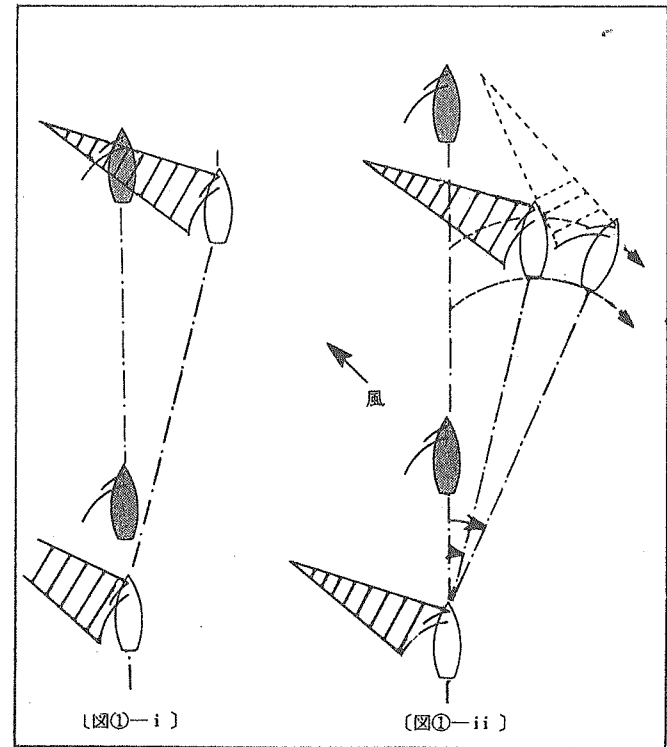


問IV-2 後続艇は、どのように攻撃すべきか？



答 ①後続艇は相手をブランケットするために、ラフィングしなければならない (図①-i)。この攻撃法は、相手の直後においてのみ可能である。それは、相手がずっと前にいる場合には、ラフィングする距離が長くなり、ブランケットイングコーンが相手のセールまでとどかないからである (図①-ii)。

1艇身以上遅れている場合には、風上または風下に、大きな弧を描いて迂回を試みるだけで、攻撃は問題にすべきでない。

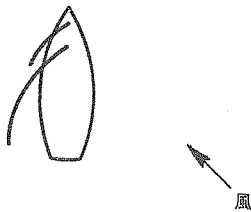


〔図①-i〕

〔図①-ii〕

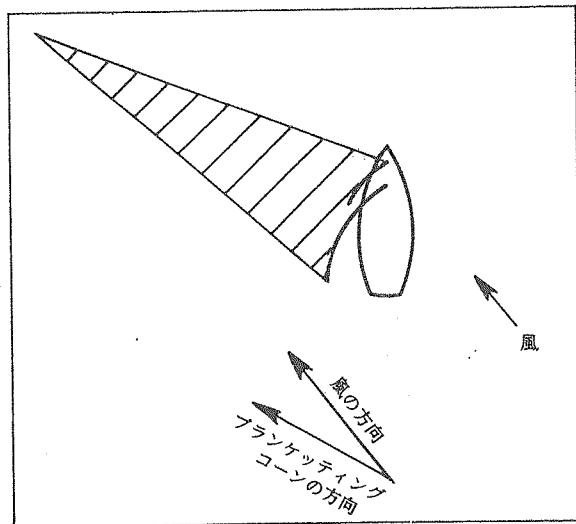
問IV-1 フリーの場合、ブランケティングコーンの位置はどのあたりか？

また、セールをトリムする場合に、最も大切なことは何か？

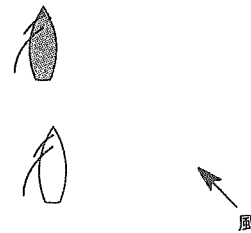


答 ①ブランケティングコーンは、真の風の方向ではなく、艇の速度によって、その方向より多少後方に偏している。その方向は、ペナントによって知ることができる。

②セールの位置について最も大切なことは、メインスルの風下におけるスロット効果 (Slot Effect), すなわち連続的に気流をしぼりながら流すことである。クローズホールドの場合には、このスロット効果は常に存在するが、フリーとなると、メインスルの風下の気流は乱れやすくなる。この連続的な気流は、ジブを適当に広く張り、メインスルを注意して取り扱うことによつてのみ、保持され得るのである。

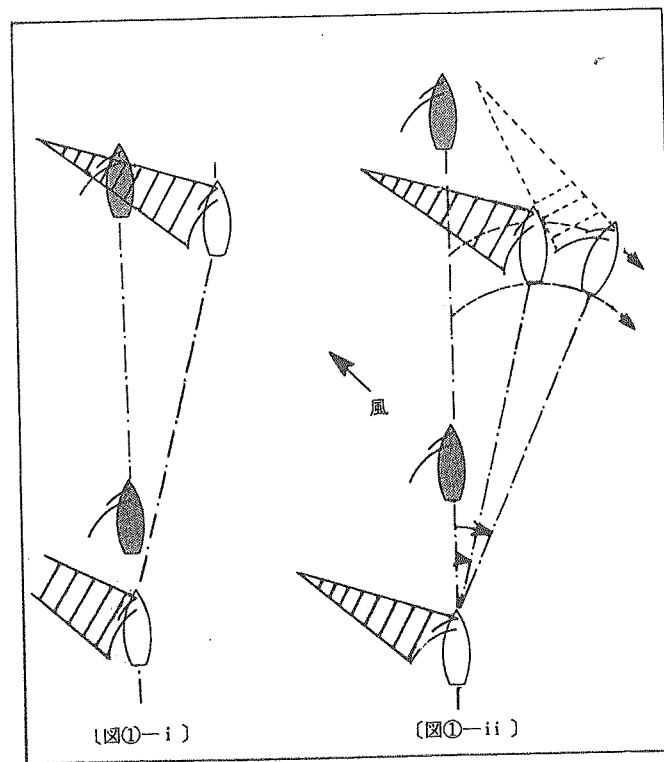


問IV-2 後続艇は、どのように攻撃すべきか？



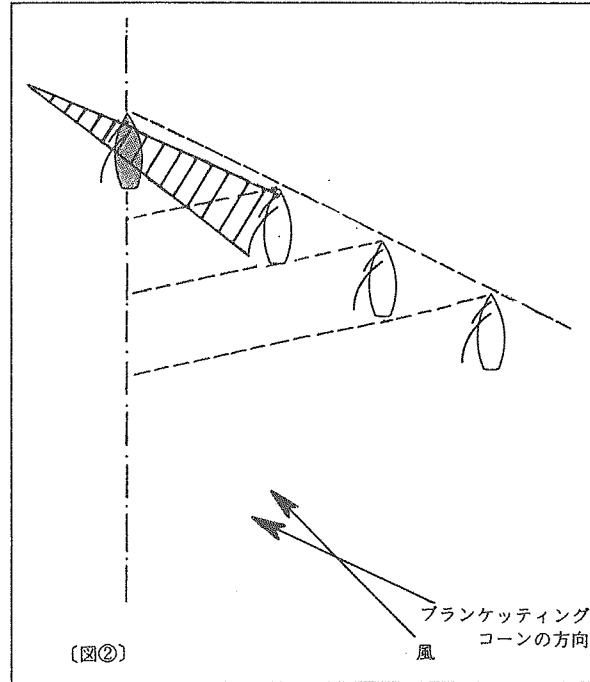
答 ①後続艇は相手をブランケットするために、ラフィングしなければならない (図①-i)。この攻撃法は、相手の直後においてのみ可能である。それは、相手がずっと前にいる場合には、ラフィングする距離が長くなり、ブランケティングコーンが相手のセールまでとどかないからである (図①-ii)。

1 艇身以上遅れている場合には、風上または風下に、大きな弧を描いて迂回を試みるだけで、攻撃は問題にすべきでない。

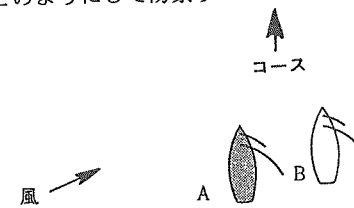


図②はクォーターの場合に、風上よりの攻撃は相手のすぐ後方においてのみ可能であるということ、分かりやすく理論的に示したものである。

相手のセールをブランケットするためには、後方の艇は、点線で示された風上位置に行く必要がある。これを見ると、風上に走る距離および相手との距離が、かなり大きい場合には、ブランケットの効果がなくなってくるがよく理解されよう。

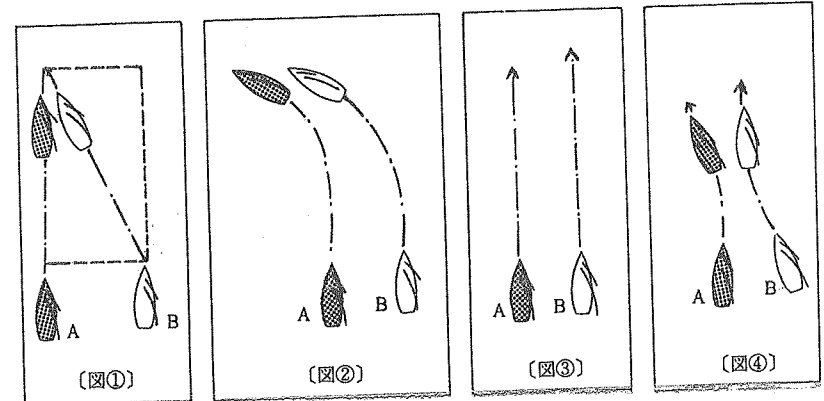


問IV-3 Bは、どのようにして防禦すべきか？

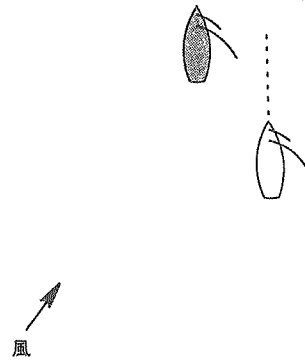


答 Bがこの位置を保持することは、極めて困難である (Bがもう少し前にいれば、ラフィングしさえすれば、簡単に保持できるのである)。風が一瞬振れたとしても、Bは相手のブランケットイングに陥ってしまう。図①のように風上に上っても、相手よりも長い距離、すなわち対角線上を走らなければならないから、S.L.P.に達せる見込みは半分ぐらいしかない。

相手が、同時に切り上がる場合も同様である。この場合は、Bは相手より大きな弧を描いて走らなければならないのである (図②)。従って、この防禦法としては、図③のようにどこまでもこのコースを続けるか、または図①のように風上に切り上がるか、それとも図④のようにその両者を組み合わせて用いるか (すなわち、まず少しラフィングし、相手がラフィングする瞬間にベアアウェイする) の3方法が考えられるが、このいずれを採るかは、艇の性能によって決定すべきである。おそらく、図④の方法が最も良い方法であろう。

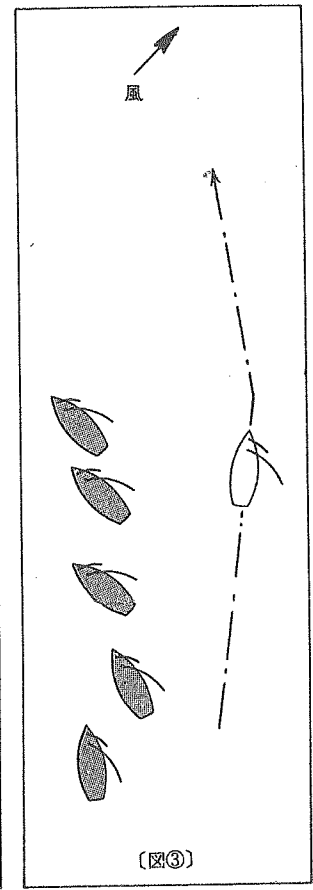
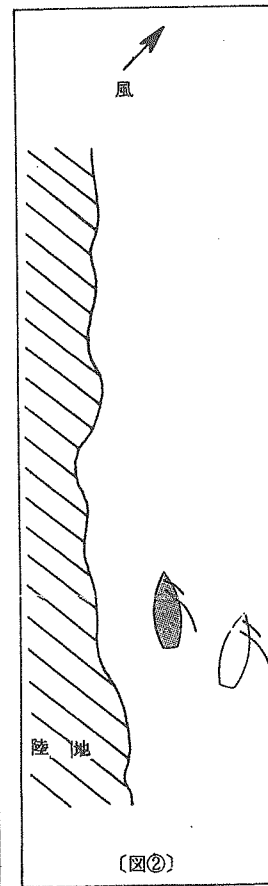
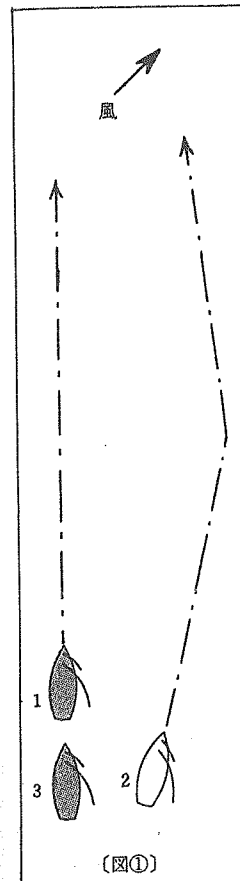


問IV-6 クォーターでの風下突破が可能な  
のは、どのような場合か？

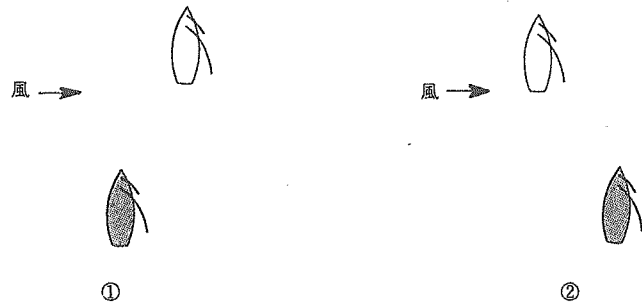


答 クォーターでの風下突破は通常不可能であるが、次の場合は例外として成功する。

- ①コースが長い場合（ベアウェイして、風下へコースを引き迂回する）。(図①)
- ②風がごく弱い場合（相手のブランケットイングコーンの効力が少ない）。
- ③陸からブランケットされている場合（相手は風上にいるから、陸のブランケットの影響がより大きい）。(図②)
- ④風向が急激に変化する場合（相手のブランケットイングコーンが、急に自分の後ろになることがある）。
- ⑤相手の直後に、第3の艇が続いている場合（相手はベアウェイして来ない）(図①)
- ⑥海面が広い場合（多数の艇が、互に風上に出ようとして、ラフィングマッチを行ないながらコースから離れてしまうことがある）。(図③)



問IV-7 先行艇にとって、どちらの位置の方が都合が良いか？



答 どちらでも良い。

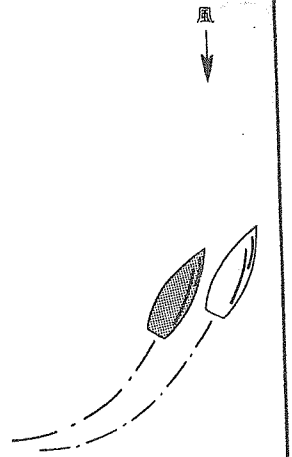
しかし、良く風上に切り上がる艇ならば、風下からの防禦（図①）の方が良い。そ

れは、

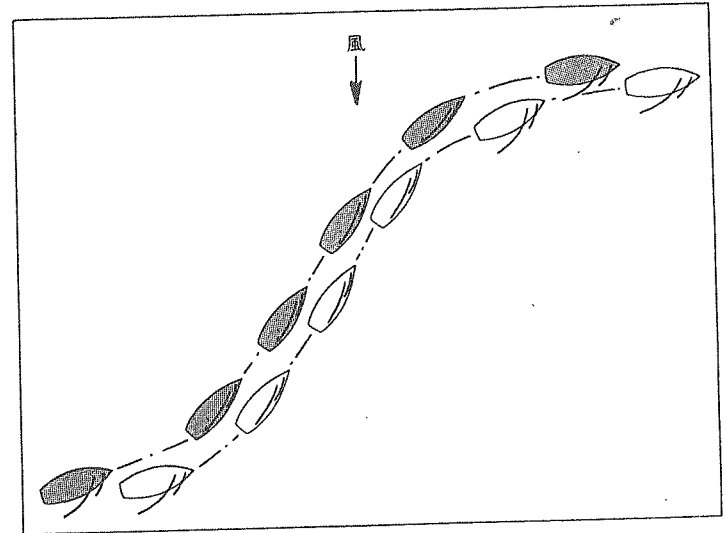
- ①相手の風下突破は確実に防げる。
- ②ラフィングマッチを避けるのは容易である。
- ③S.L.P.によって防禦できる。
- ④ラフィングして速力を増す可能性もある。

問IV-8 ラフィングマッチには、2通りの方法がある。どのような方法か？

またそれは、どのような場合に適用されるか？



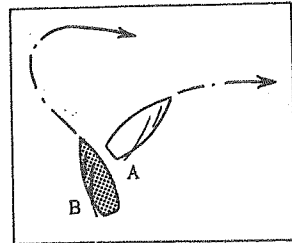
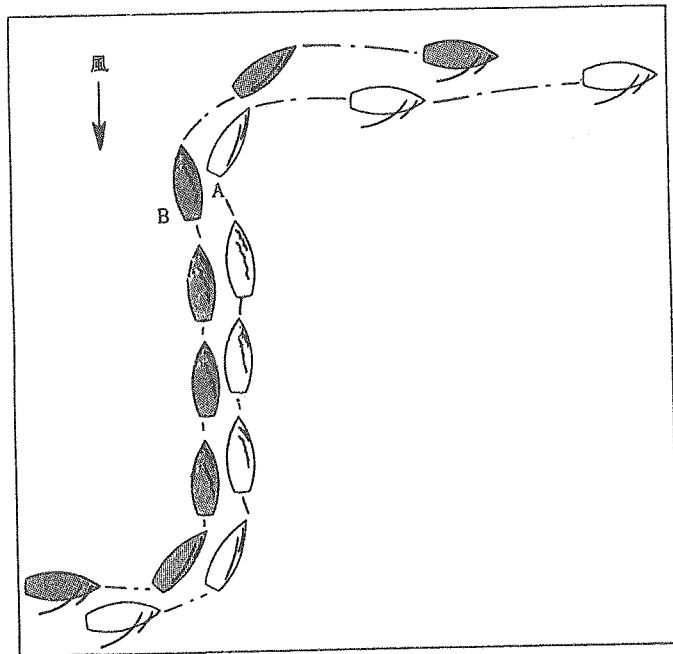
答 ①普通のラフィングマッチ——両艇が、互にラフィングして走るもので、この場合には風上艇は徐々に遅れる。



②極端なラフィングマッチ——風下艇は、自分の艇も風上の相手の艇も止まってしまうくらい強く、しかも長くラフィングする。そして、両艇が止まろうとする瞬間に、風下艇は急激にベアウェイする。そのため相手は、同時に風下に向かうことができなくなる。これがこの方法の秘訣である。

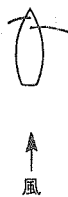
Bが再びコースに向けようと苦勞している間に、Aはそこから走り去ってしまう。この方法では、場合によっては、Bはタッキングさせられることさえある。

この2番目の方法は、時間が相当かかるので、第3の艇が近くにいない場合にのみ使うことができる。



## V 追 風

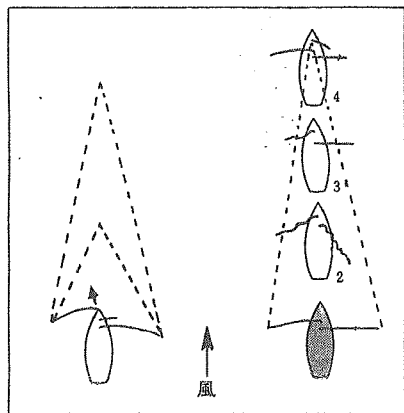
問V-1 追風の場合、ブランケットイングコーンはどこにできるか？ その届く範囲はどのくらいか？ また追風帆走で大切なことは何か？



答 ブランケットイングコーンは、セールと直角の方向にできる。その長さは、軽風の場合はマストの高さの1~2倍で、強風の場合は4倍ぐらいである。

追風の帆走で大切なのは、次の事柄である。

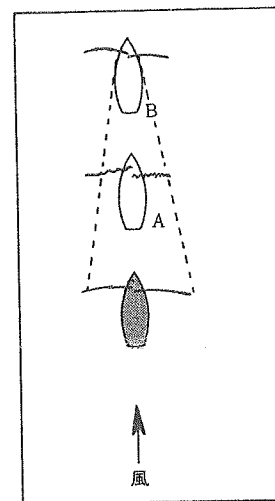
- ①メインシートをできるだけ出す。
- ②スピナーカーは、これに当たった風がメインスルの風下を打たないように、できるだけ前を出す。これによって、スピナーカーとメインスルの間に、都合よく風の流出する間隙が作られる。
- ③死点（デッド・ポイント）を避けよ。



問V-2 AとBのうち、どちらが強くブランケットされているか？



答 Aの方が、強くブランケットされている。ブランケットイングコーンは、Bの後方で終わっており、しかもAによって新たに作られることはないから、Bは僅かしか妨げられていない。

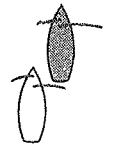
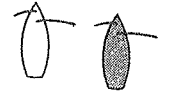
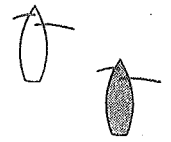




問V-3 追風での攻撃は、どうしたら良いか？



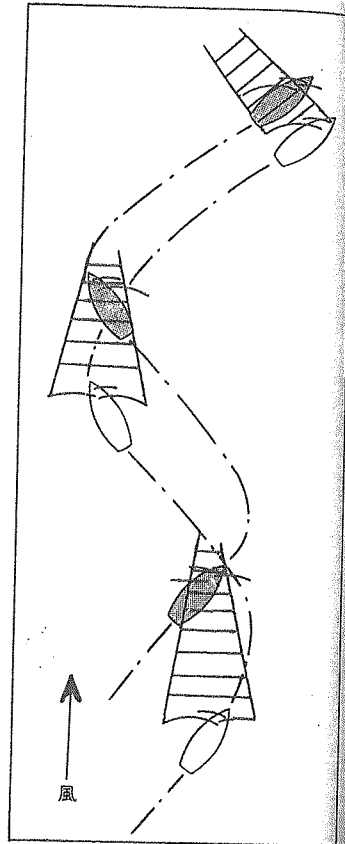
答 相手に極めて接近するまでは、正確に風上から相手をブランケットし、次いで風上を通過する（風上を通過すれば、相手のスピナーカーは最後までブランケットできる）。



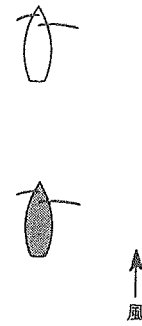
問V-4 先行艇がジャイピングする場合、攻撃艇はどうしたら良いか？



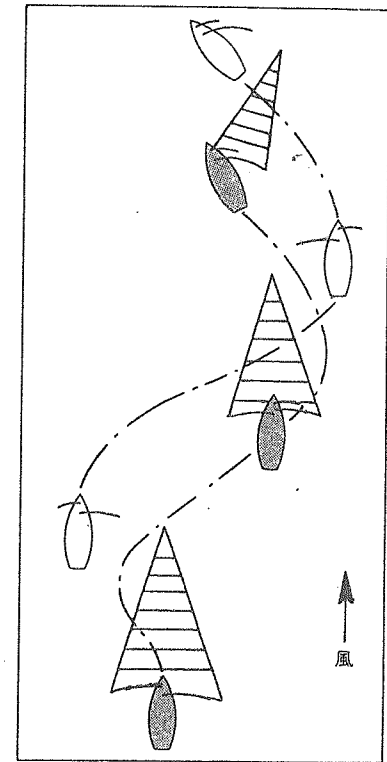
答 攻撃艇が相手をどこまでもブランケットするつもりならば、同時にジャイピングしなければならない。



問V-5 先行艇は、どのように防禦すべきか？



答 ラフィングし、ついでウエアリングする。これを繰り返して防禦する。ラフィングする場合に、相手が同時にラフィングしなければ、相手のブランケットはさけることができる。

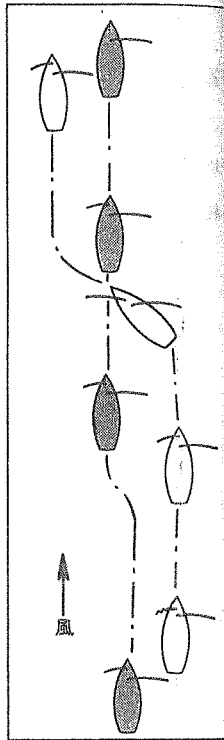


問V-6 相手からブランケットされて、ラフィングマッチをする時すでに遅しという場合にはどうするか？

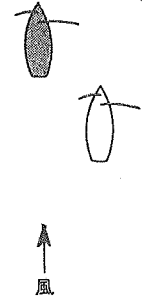


答 鋒先を変じて、直ちに攻撃に移る。

相手をやり過ごしてからラフィングし、相手を風上からブランケットする。

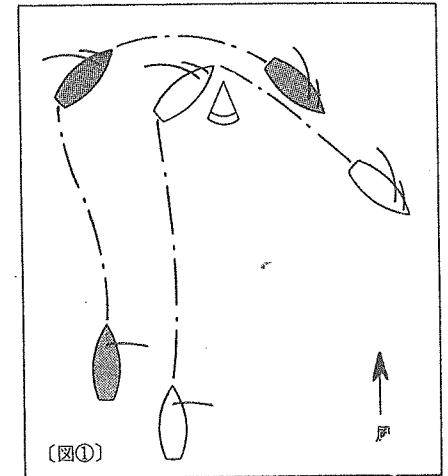


問V-7 追風の時、相手から離れて風下に走るのどんな場合か？

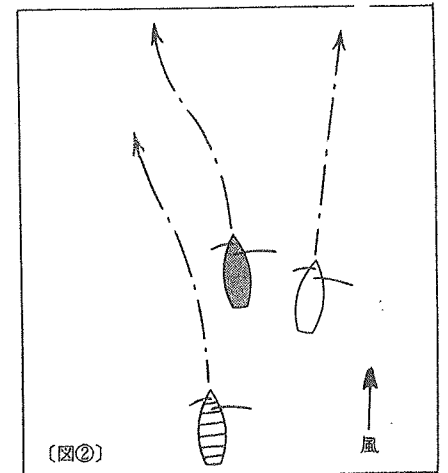


答 ただ次のような時だけである。

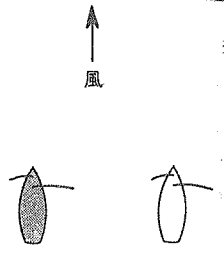
①次のマークが遠くなく、しかもこれを回航するのに、ジャイピングを要する場合。(図①)



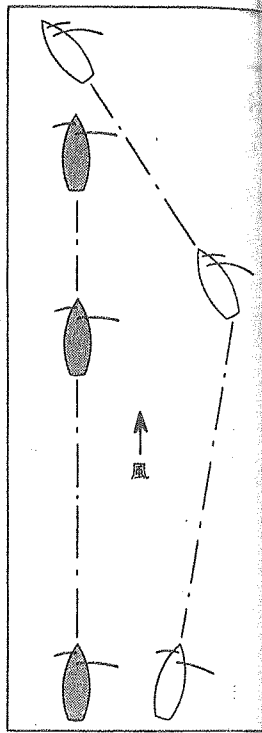
②相手が、第3の艇とラフィングマッチをすると予想される場合。(図②)



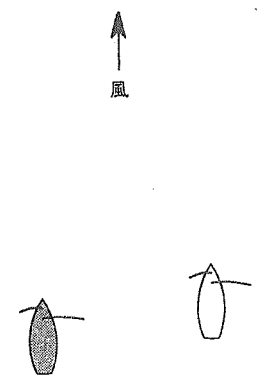
問V-8 追風の場合、風下突破はどのような方法で行なうか？



答 できるだけ風下へ走り(ただしその時、遅れてはいけない)、その後クォーターで速力を出して、相手のブランケットを突破するように試みる(この方法は、中程度またはそれ以下の風の場合だけに適用できる)(問V-9図①参照)。

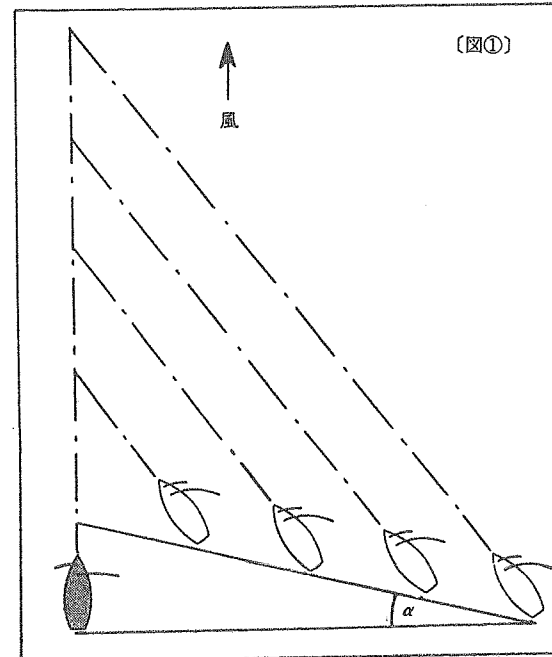


問V-9 先行艇は、相手の前を通り抜けて風上に出られるか？

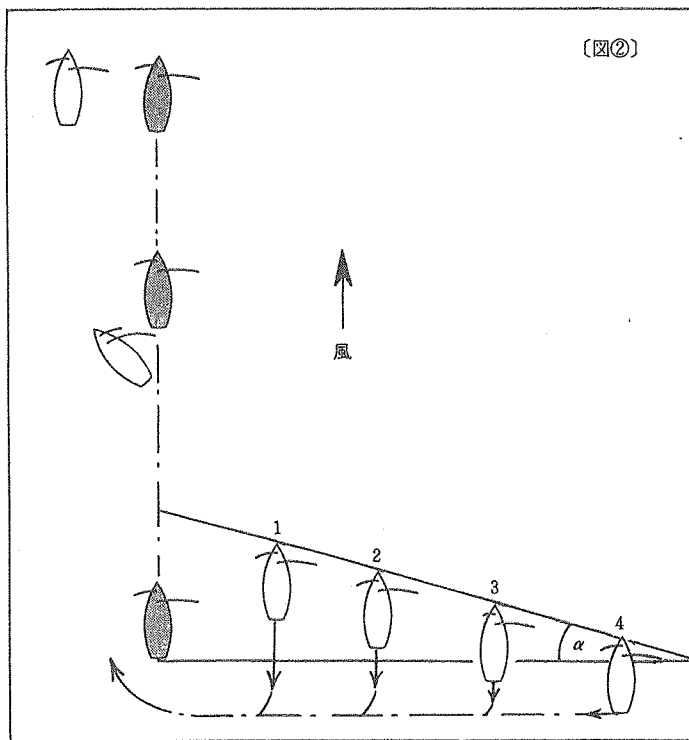


答 出られない。

① 相手のブランケットを突破するには、大体1~2艇身のリードが必要である。突破の可能性は、両艇間の横の距離にも関係する。この距離が大きいほど、少ないリードで突破し得る(強風の場合にはそうはいかない)。角 $\alpha$ は、クォーターのコースによる速力の増加率を示す。(図①)



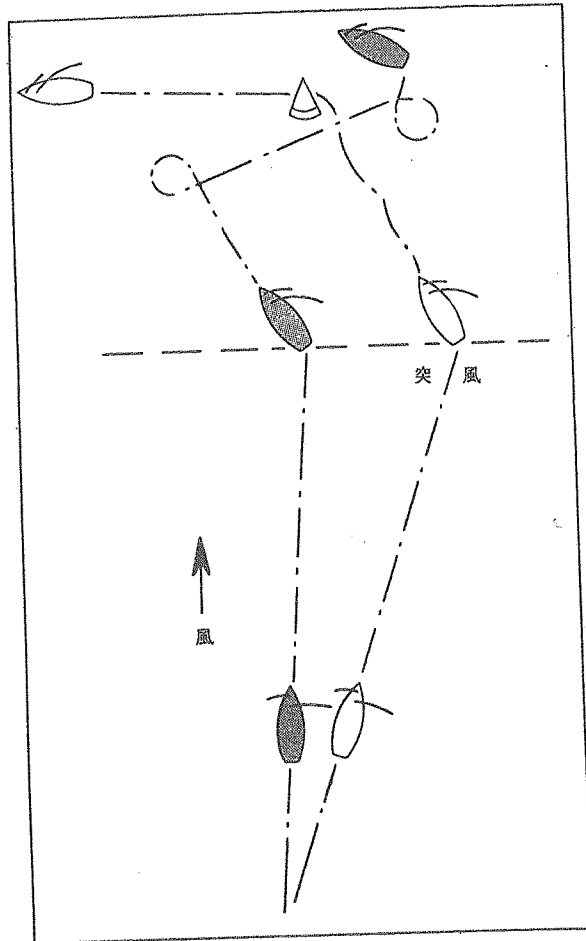
②艇が、角 $\alpha$ によって決定される線よりも後ろにある場合（1, 2, 3および4）には、風下突破は通常の風の状態では見込みがない。その時は、直ちにそれを止めて、風上を攻撃するのが正しい方法である。（図②）



問V—10 猛烈に風が強い場合、マークに向かってどんなコースをとったら良いか？



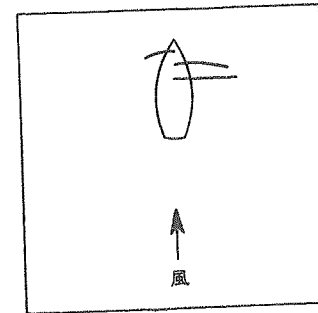
答 できるだけ風下にコースをとり、マーク回航に備えるべきである（「予備風下航行」）。こうしておけば、猛烈な突風に見舞われても、ラフティングして逃げられるし、マークの手前で、危険なジャイピングをする必要もない。



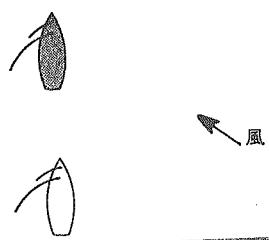
問V-11 ジャイピングの際、まず第1に何をなすべきか？



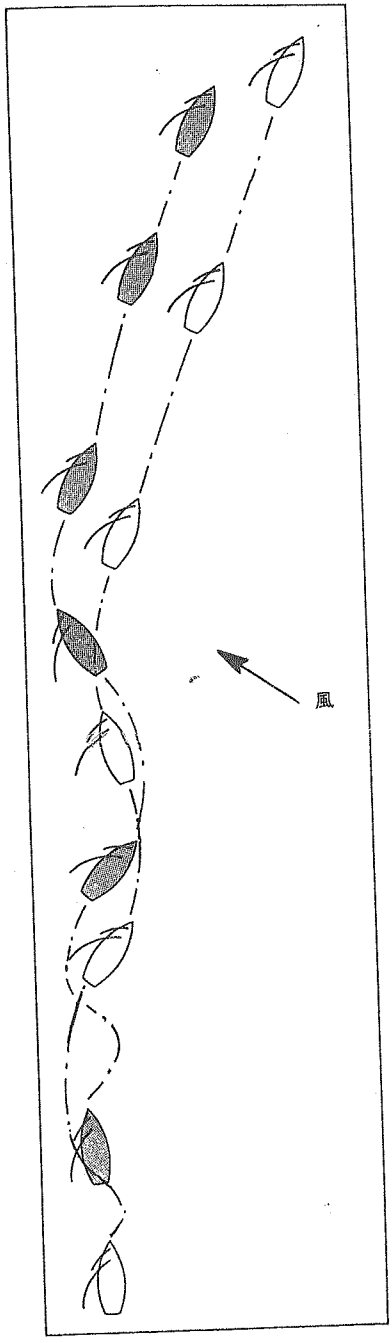
答 ジブシートを放す。こうすれば、スピナーカーブームは、障害なく反対舷に移すことができる。メインスルによって、ブランケットしている内にスピナーカーを展開し(下図)、最後にメインスルをジャイブする。



問IV-4 クォーターでの攻撃は、どうしたら良  
いか？



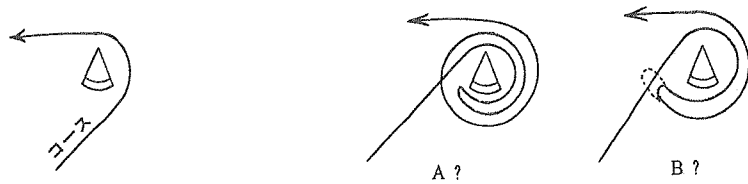
答 風上および風下に、「見せかけの攻撃」を行  
なう。先行艇のヘルムスマンは、神経を乱され  
て周囲に眼を奪われてしまうから、後続艇より  
も大きなジグザグコースをとる。従って、長い  
コースを走らなければならない。



VI マーク回航

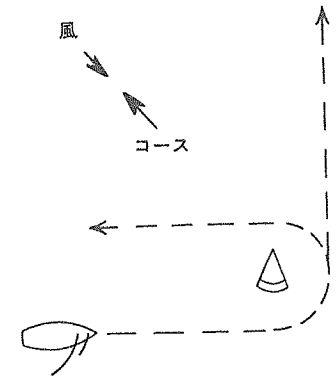


問VI-1 AとBとがマークの回航を間違えて、回りなおした図である。果して、どちらが正しく回ったことになるか？

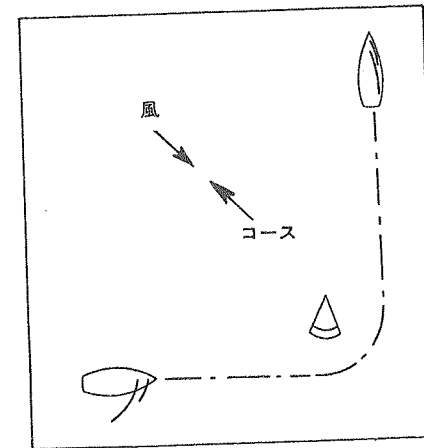


答 Aの場合が正しい。Bは、点線のように前のコースに交叉していても、回航とは認められない（マークは、コースを1本の紐と考えて、それを引張った場合、マークがその内側に来るように回航しなければならない）。

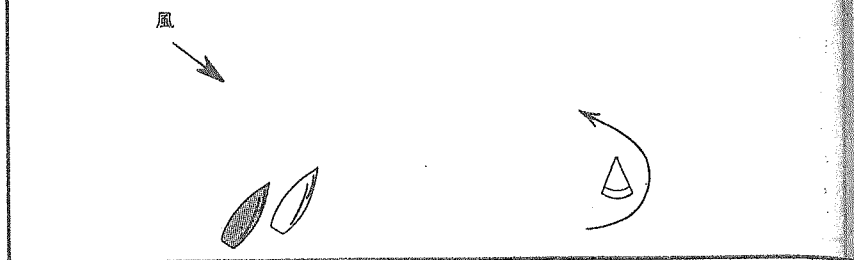
問VI-2 マーク回航後のコースが、クローズホールドになる場合、回航直後にタッキングすべきか、またはそのままのタックで走るべきか？



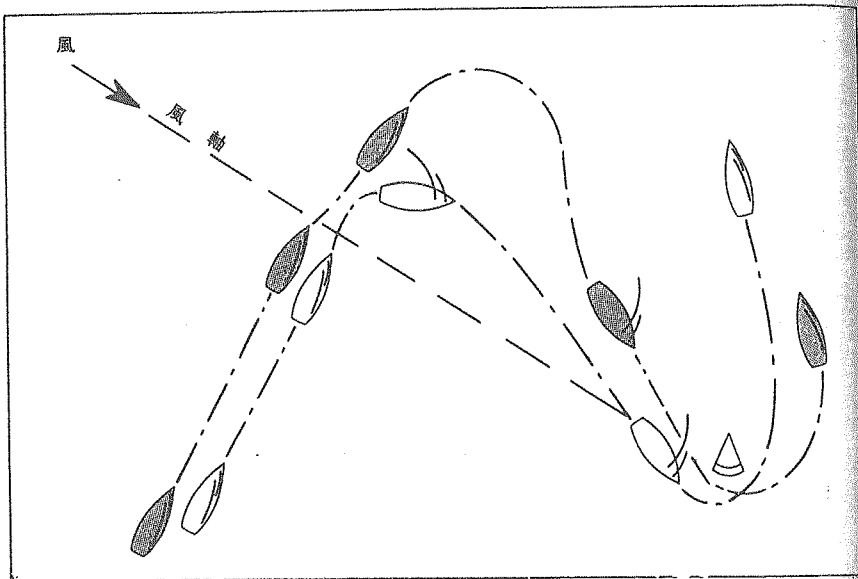
答 そのままのタックで走るべきである。回航の際、シートを締めることによって生ずる「飛板作用」を利用するためであって、もしタッキングすればこれが利用できない。



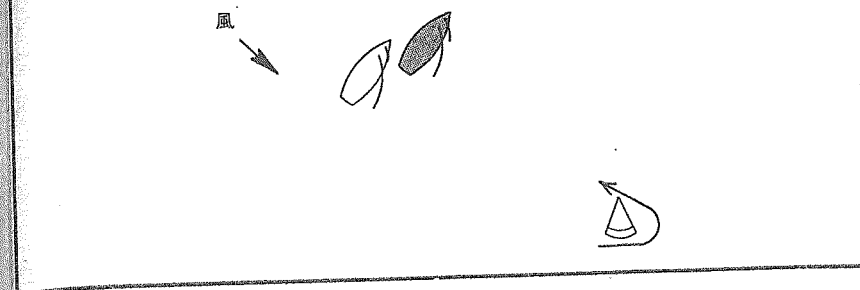
問VI-3 先行艇は、どこまでラフィングすべきか？



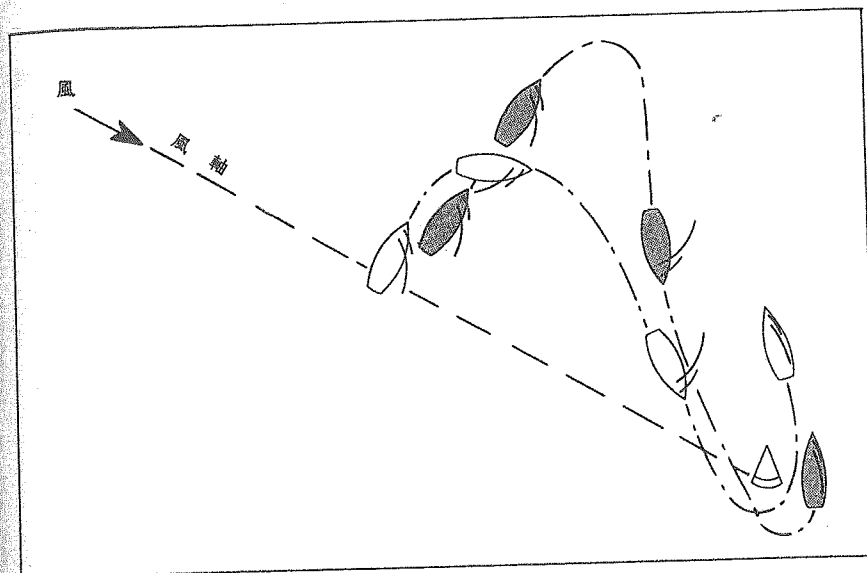
答 先行艇は、少なくとも「風軸」を越えるまで、できるだけ長く風上にラフィングすべきである（「風軸」とは、その上を真追風で走って、マークに到達できる線をいう）。その後、相手を風上にやり過ぎてジャイピングをする。こうすれば、再び相手の前方、風上に位置することができる。



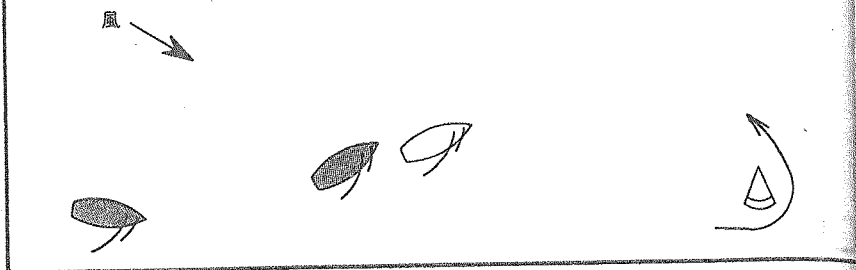
問VI-4 後続艇は、どうしたら良いか？



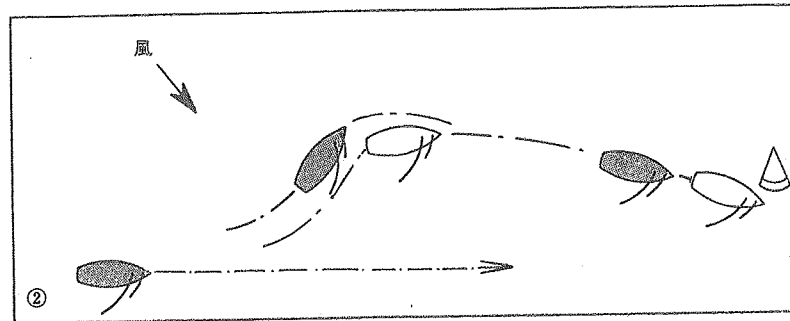
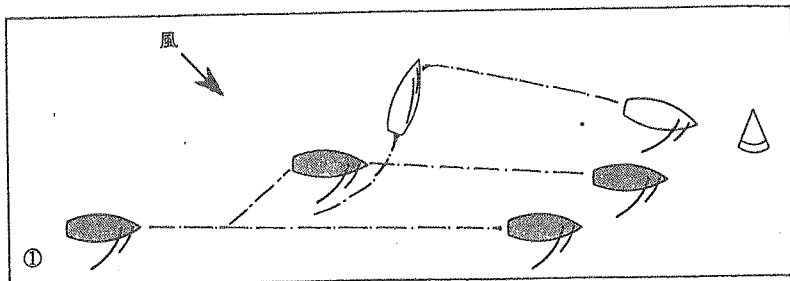
答 「風軸」を越えるまで、相手を追いかける（長く追えば長いほど良い）。そして、急に風下に艇を回してジャイピングする。こうすれば、相手は不利な位置に置かれる。



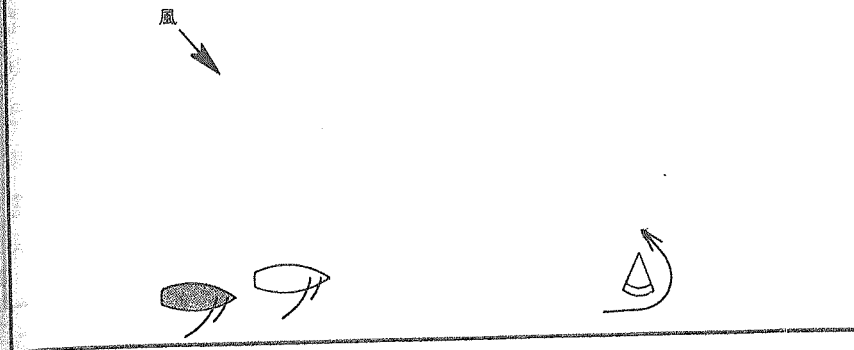
問VI-5 先行艇は、どのようなコースをとるべきか？



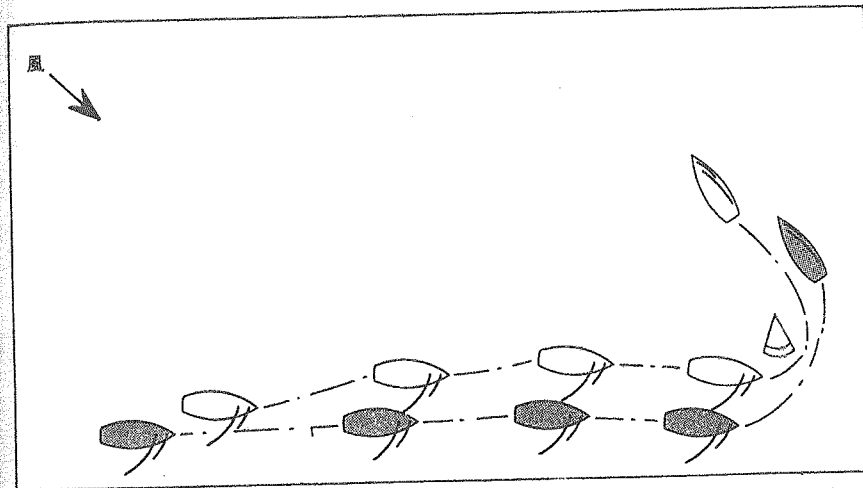
答 第3の艇に、漁夫の利を占められるおそれがあるので、先行艇は急激なラフィングをして、相手に戦闘をあきらめさせるか（図①）、または適当な時期をみて風上へ逃げるかする（図②）。



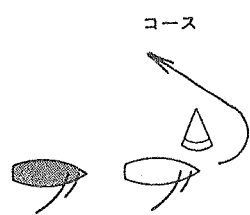
問VI-6 先行艇はどうしたら良いか？



答 先行艇は、オーバーラップするために、速力を落とさなければならない。そして、マーク到達までその位置を続ける。こうすれば、相手がラフィングして、マークで内側に入るのを、未然に防ぐことができる。これは、「ブレーキ」が両艇のいずれにとっても、勝利を決定し得る場合のひとつである。

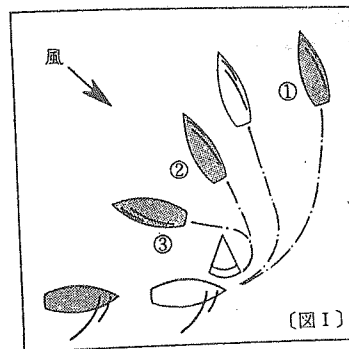


問VI-7 先行艇を、おびやかす攻撃法にはどんなものがあるか？ またそれを防ぐには、どうすれば良いか？



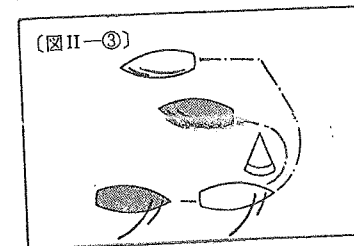
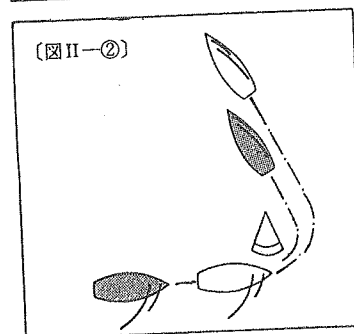
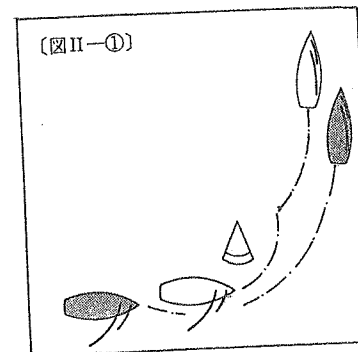
答 先行艇をおびやかす攻撃法には、次の3つの方法がある。(図I)

- ① 相手が速力を出して、風下で平行位置をとり、風下突破をすること。
- ② 相手がマークの所で猛烈に切り上がって、風上で平行位置をとること。
- ③ 相手がマーク回航後、直ちにタッキングすること。

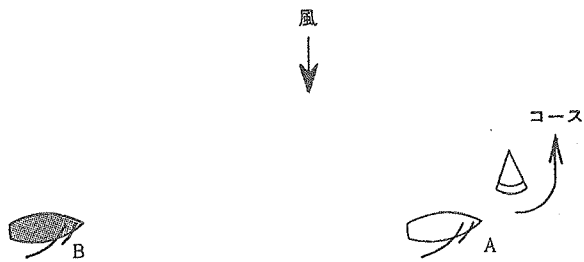


先行艇は、この3つの攻撃法のあることを覚悟して、相手がマーク回航するのに対して、眼を離してはいけない。これらの攻撃に対しては、次のように防禦すれば良い。

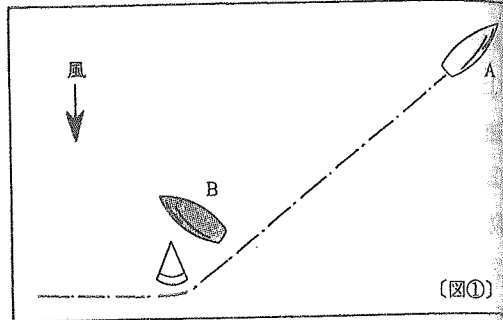
- ①の攻撃に対しては、同時にベアウェイして速力を出し、風下突破を防ぐ。(図II-①)
- ②の攻撃に対しては、同時にラフィングすれば、防ぐことができる。(図II-②)
- ③の攻撃に対しては、同時にタッキングし、続いて速力を出して防ぐ(この場合、タッキングが数秒遅れても、先行艇はその位置を失なってしまう!。(図II-③))



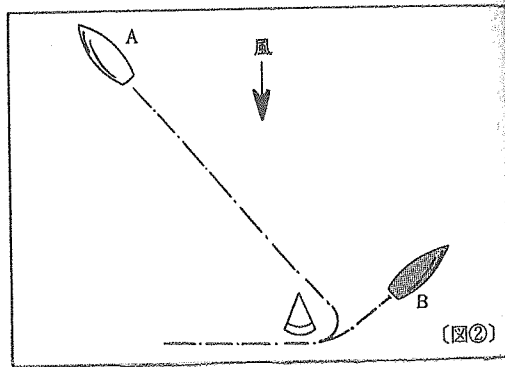
問VI-8 どんな場合でも、先行艇がそのリードを保つためには、Aはマーク回航後、どんなコースを引けば良いか？（A、B両艇間の距離は10~20艇身）



答 Aは次の2つの方法で、おびやかされる。  
Aがマーク回航後も、同じタックで進めば、Bはマークを回航してすぐタッキングをし、Aとは別の風の状態の下を走るだろう（図①）。

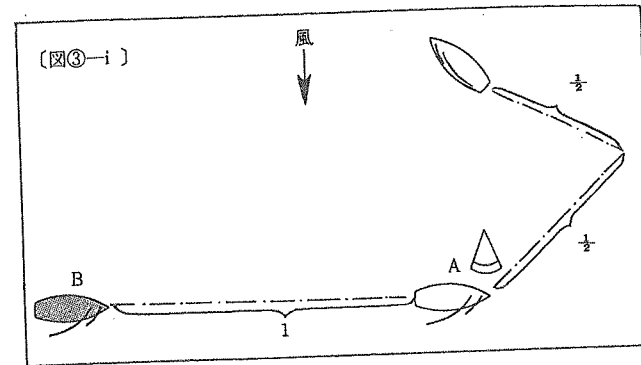


逆にAが、回航後にタッキングすれば、Bは同じタックのまま走り続け、風の状態が良ければ、Aを追抜く可能性もある（図②）。

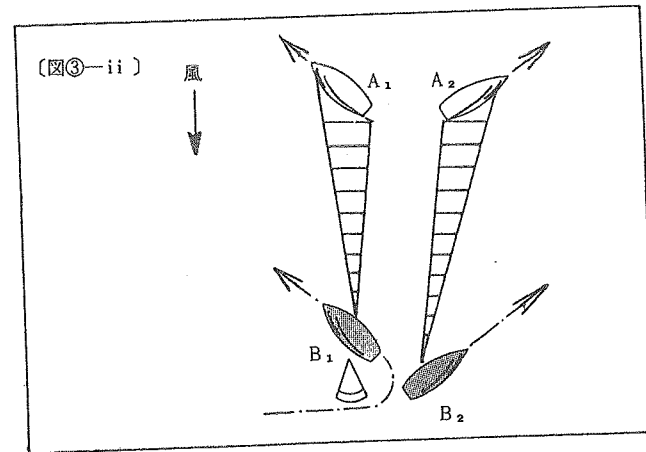


この正しい戦法は、次のようにすれば良い。

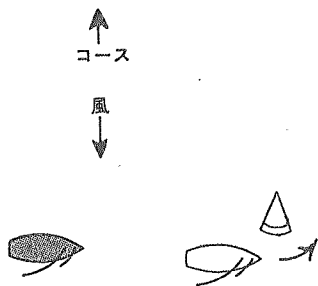
Aはマーク回航後、そのリードの半分だけ、同じタックのまま走ったところでタッキングする（図③-i）。



Bが、マークのところでタッキングすれば、Aはその風上にいるし、Bが同一タックで走り続ける場合には、Aがタッキングすれば、矢張りBの風上になる（図③-ii）。

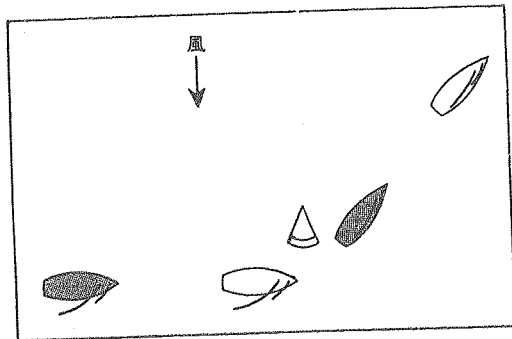


問VI-9 先行艇は、マーク回航後タッキングすべきか、あるいは同一タックで走るべきか？(両艇間の距離は僅か3艇身)



答 相手がタッキングしない限り、先行艇はシートをうまく締めることによって生ずる、「飛板作用」を十分に利用するために、タッキングすべきではない(VI-8の戦法を用いるには、そのリードが少なすぎる)。

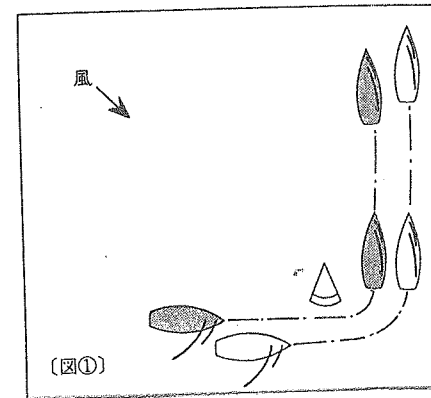
相手がタッキングした場合は、こちらもそれに合わせなければならないから、相手から眼を放してはいけない。



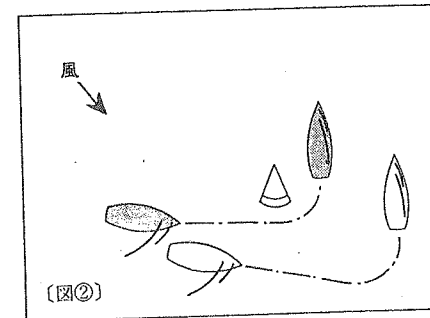
問VI-10 外側艇は、リードを維持し続けられるか？



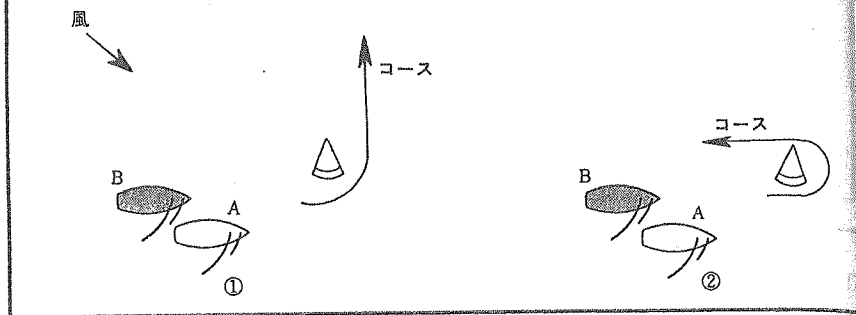
答 リードを維持する方法は、ひとつだけある。しかしその方法は、非常に失敗しやすい。マーク回航に際して、相手にできるだけ接近しなければならない。(図①)。



もしも相手に余分に水を与えれば、自分はそれだけ余分な回り道をしなければならないからである(図②)。

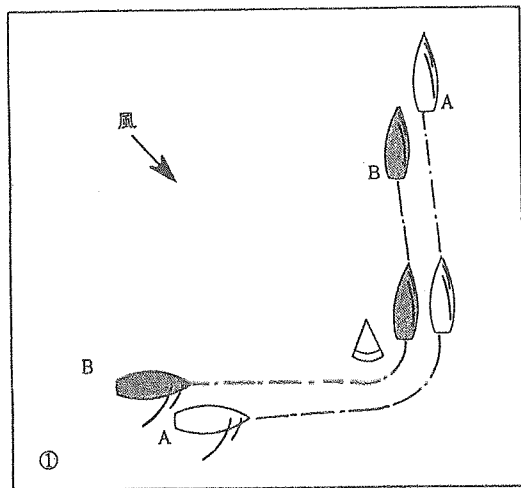


問VI-11 ①と②の場合、Aのとるべき戦法には、どのような違いがあるか？

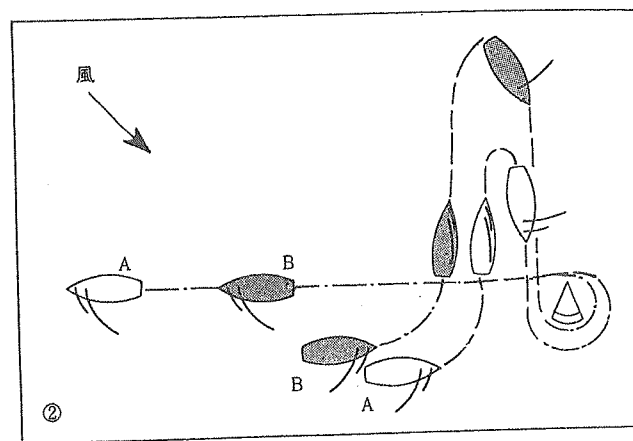


答 マーク回航後のコースが違うので、Aは次のようにすべきである。

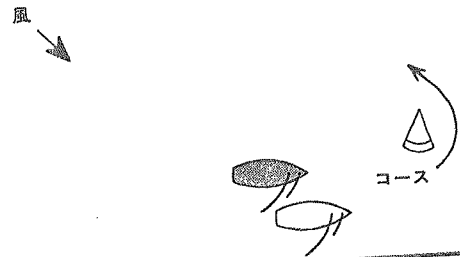
①の場合には、相手にぴったりとついてマークを回航し、次に来たるべき攻撃を避けなければならない（VI-10の①と同様のS.L.P.）



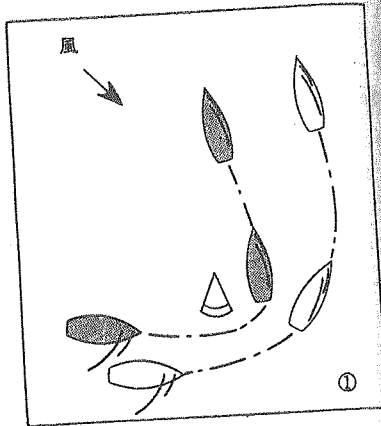
②の場合には、Aはマーク到達前にラフィングマッチをし、風軸を越えてから故意に速力を落として相手をやりすごし、それから問VI-3と同じようにジャイブすべきである。



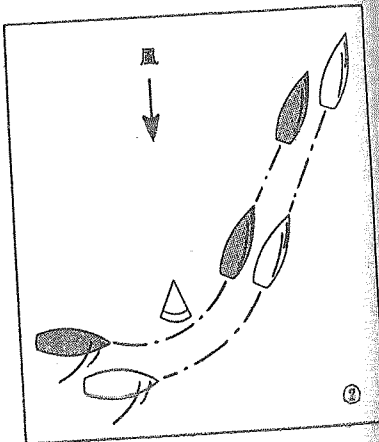
問VI-12 外側艇は、リードを維持し得るか？



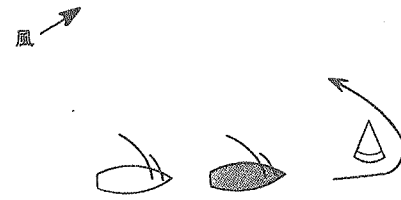
答 ①の場合、オーバーラップが大きいので、外側艇がリードを維持することはできない。そのため外側艇は、マークで高さを犠牲にしてベアアウェイし、風上艇からブランケットされぬ平行位置だけでも保つようにすべきである。



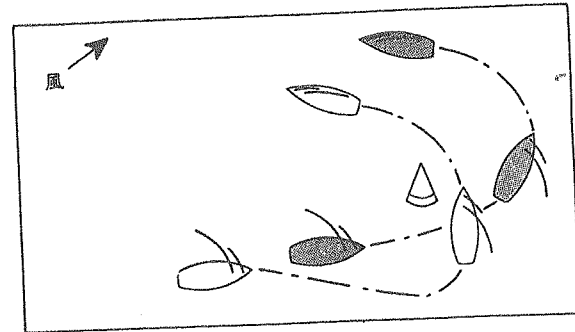
②の場合、もしも風がクォーターではなく、アビームまたはそれより外側から吹く場合には、両艇の関係位置が同じでも、状況は幾分好転してくる。マーク回航の際のブランケットされる時間は、描かれる弧の大きいほど長い。②の場合には、ブランケット効果のある時間が短くなり、問VI-10の方法を用いれば、この位置はなお維持される。



問VI-13 後続艇にとって、攻撃の可能性はあるか？

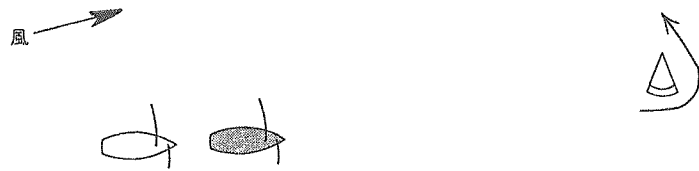


答 ある。後続艇はまずラフィングし、次いで適当な時期にジャイブをして、先行艇の内側に割り込むことができる。先行艇は、強いられてジャイブを行なうので、比較的大きな弧を描かなければならず、後続艇は風上位置を得ることができる（ただし、相手に接触すれば、内側艇は失格させられる）

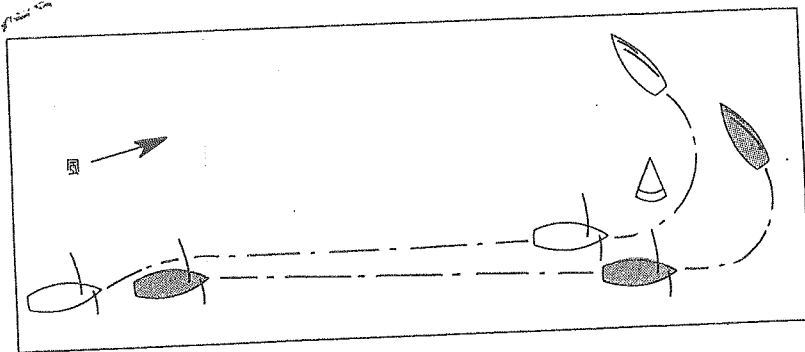




問Ⅳ-14 後続艇は相手の風上と風下の、どちら側を追抜くようにすべきか？



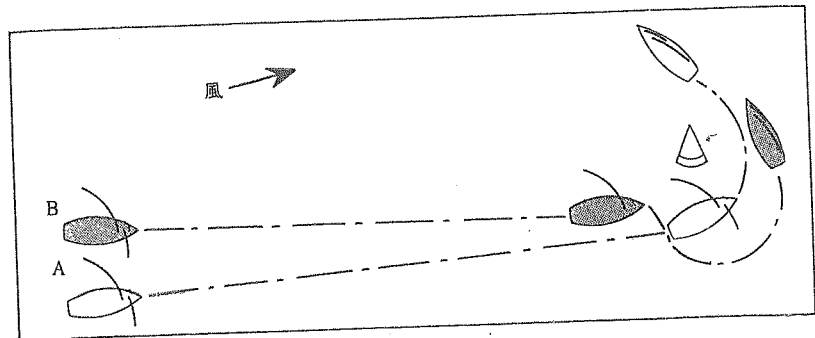
答 マーク到達までに、相手を追抜くには距離が短いので、風下にオーバーラップして、内側位置になるように努力する。このためにスピネーカーは、最後の瞬間まで張っておかなければならない。



問Ⅵ-15 Aは、外側位置にもかかわらず、このコースを続けるべきか？

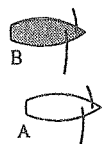


答 Aはこのコースを維持すべきである。それは、マーク到達までにAは、相手を完全に追い抜くことが期待されるからである。もしもこれに成功すれば、Bはマークで水を要求することはできない。

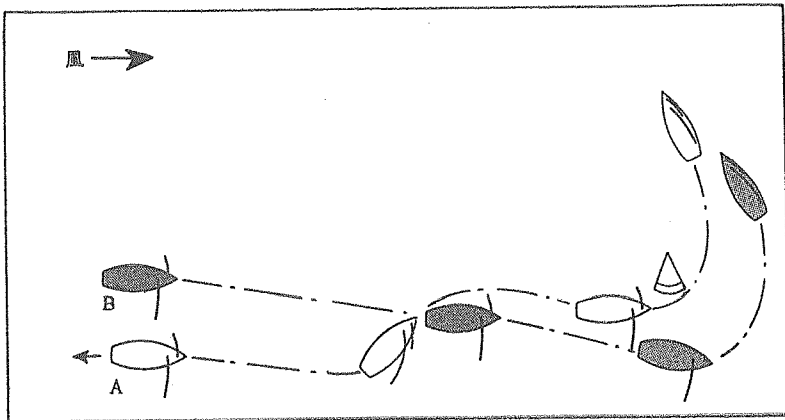


問VI-16 Aはどうしたら良いか？

風 →

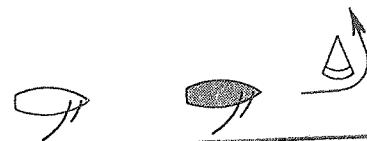


答 Aはこのコースのままで行けば、勝つ見込みは全然ない。従ってAは、故意に速力を落としてBのすぐ後ろを回ってプランケットすれば、容易に内側位置を占められる（外側艇はよく、そのままのコースを続けるという失敗を犯すものである！）。

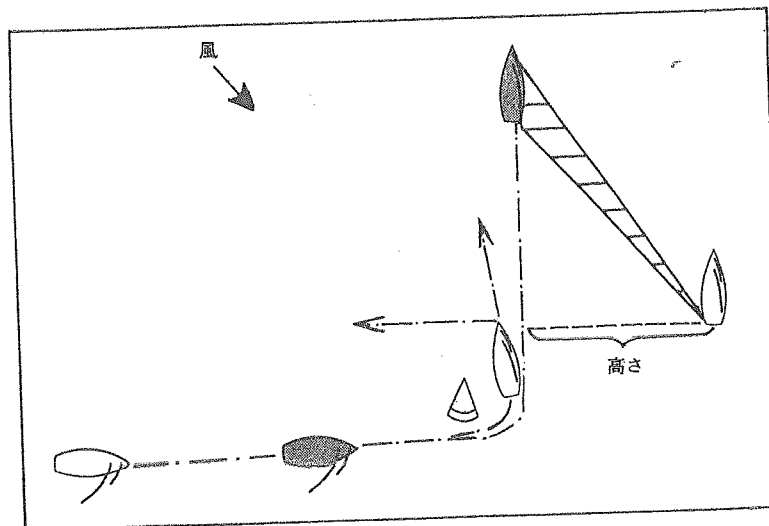


問VI-17 後続艇はマーク回航後、風下突破をなすべきか？

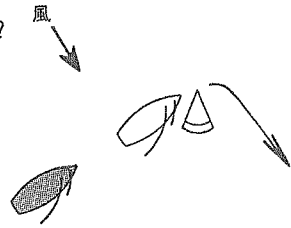
風 ↙



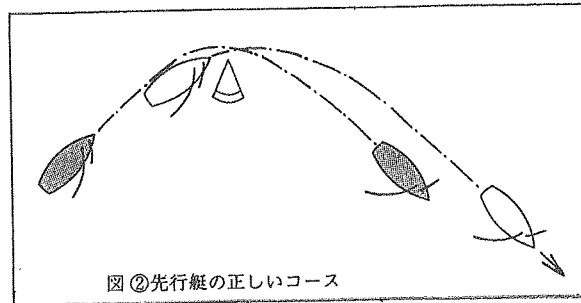
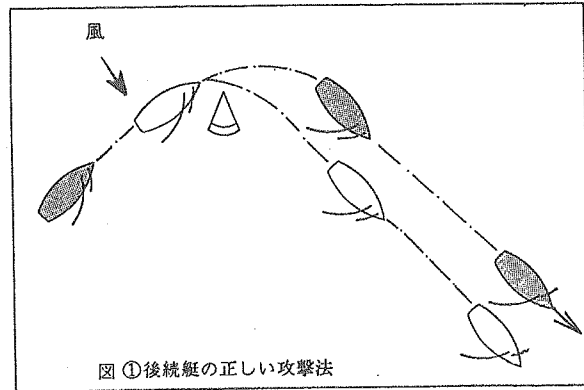
答 風下突破を企ててはいけない！ 相手に相当リードされているから、相手のプランケティングコーンから逃げるには、大きくベアアウェイして風下に離れなければならない。従って、タッキングするか、またはできるだけ切り上がるべきである。



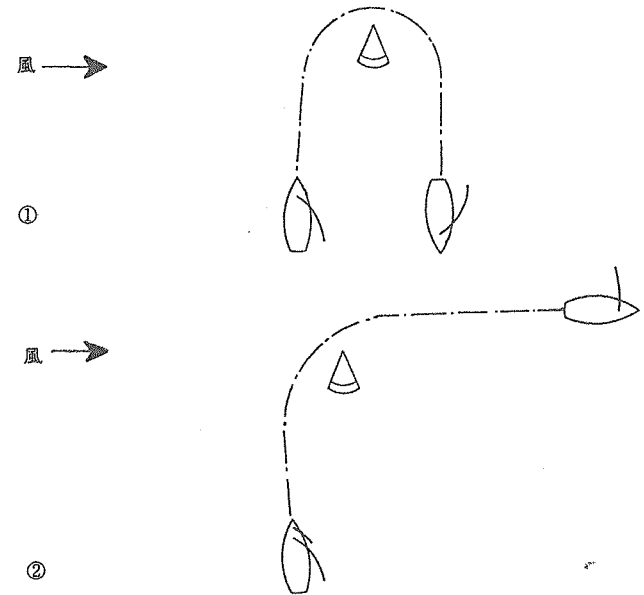
問VI-18 先行艇は、どんなコースをとるべきか？



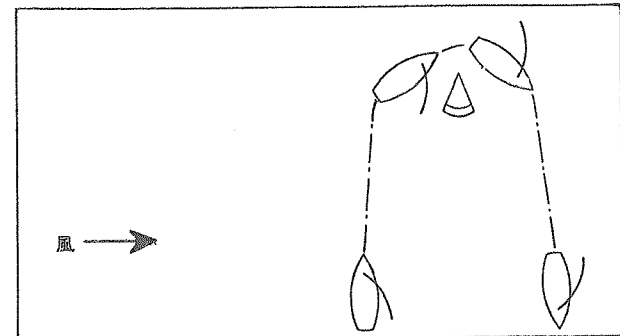
答 先行艇はマーク回航後、すぐ新しいコースを走ってはならない。相手にプランケットされ、追い抜かれる危険があるからである(図①)。従って、スピナーカーを張るまでは、風上に上るべきである(図②)。



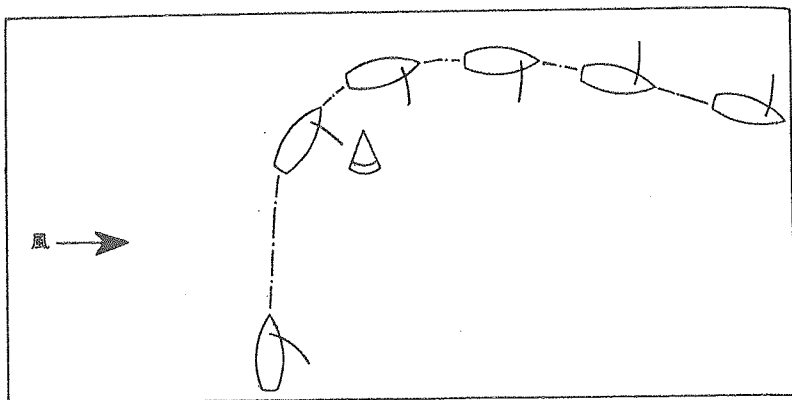
問VI-19 ①と②のコースにおける、ジャイピングの技術はどう違うか？



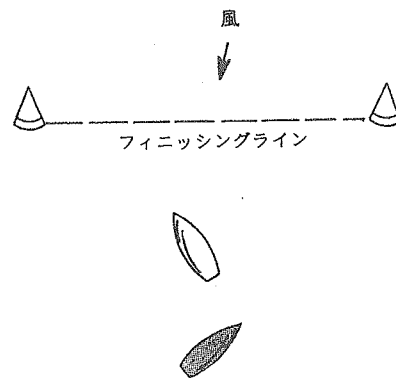
答 ①のコースの場合——マークで直ちにメインシートを締め、ジャイブする。



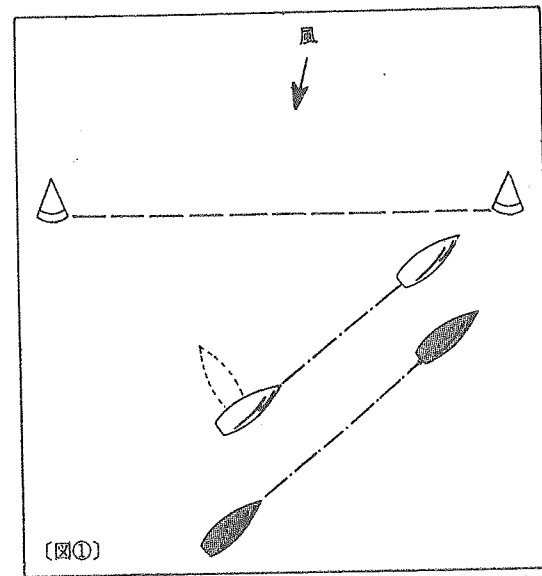
②のコースの場合——まずメインシートをのぼし、次にジャイブする（この場合、一般にジャイピングが早すぎるために速力を減じたり、ひどい場合には艇を止めてしまふことがある）。



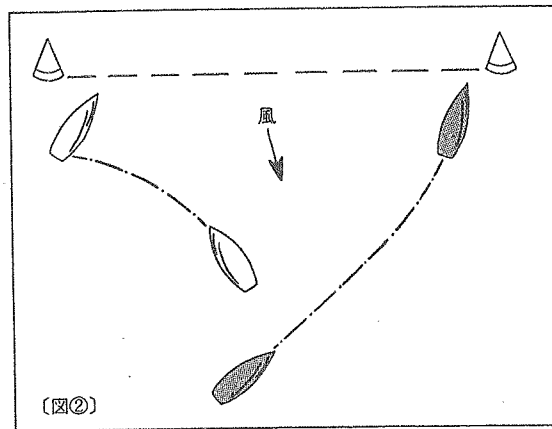
問VI-20 先行艇は、どんなコースをとるべきか？



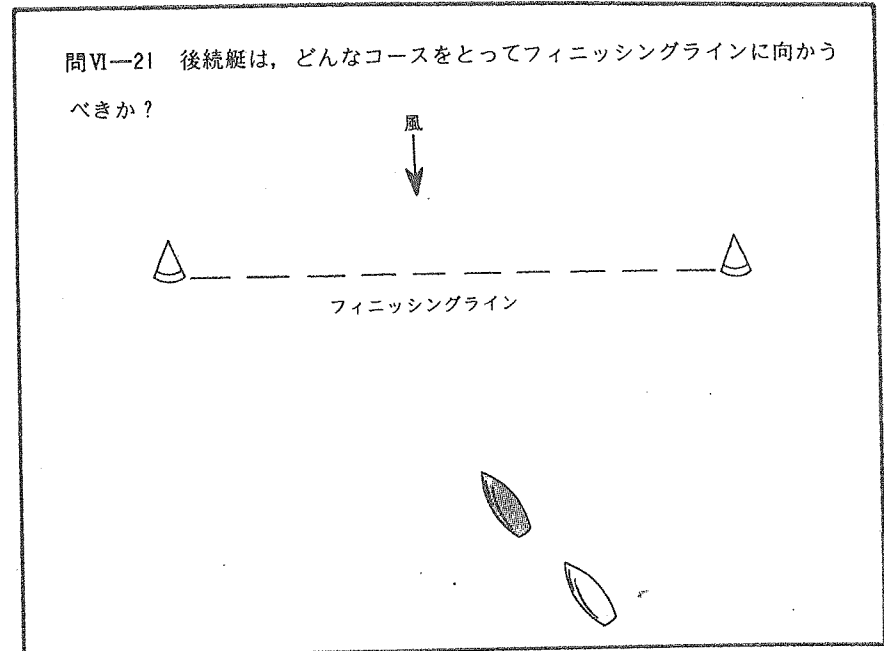
答 ①小型艇の場合、フィニッシングラインまでの距離は長くなるが、タッキングして相手をブランケットすべきである(図①)。



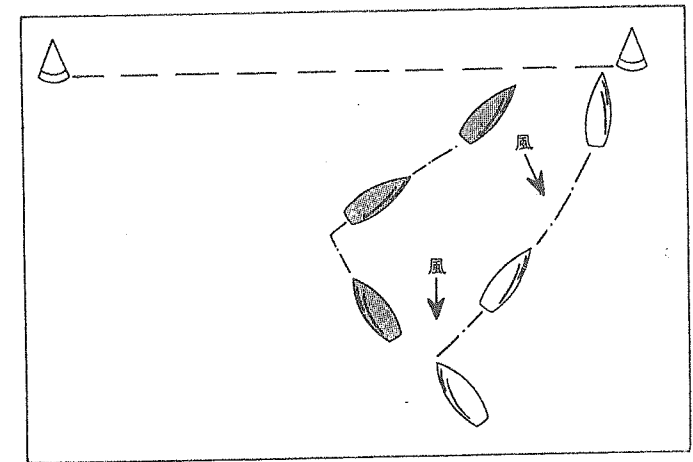
②先行艇がこのコースを維持している場合、もしも風が弱まったり、風の方向が変わったりすると、相手に負けることがある(図②)。



③大型艇の場合、タッキングによって失なう速力が大きいので、このままのコースを続ける方が良い。

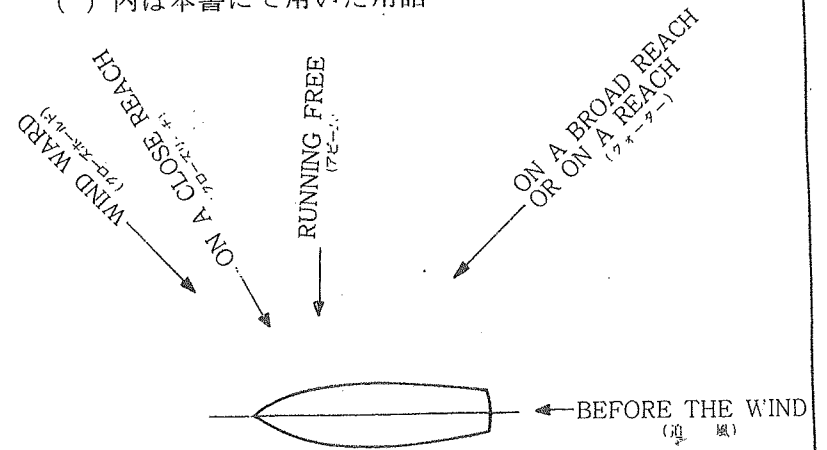


答 後続艇は、たとえフィニッシングラインに入ることができない場合でも、直ちにタッキングせよ。もしも相手がタッキングせず、あるいはタッキングしたとしても、風がうまい具合にふれると、勝てることもある。その望みは僅かではあるが。



付 図

- 1 カリーの戦術集による風向の分類  
 ( ) 内は本書にて用いた用語



2. カリーのセールの位置による表現法

