

1 ロウイングの歴史とさまざまなボート

History and Various Boats

ボートの歴史

History

ボートを漕ぐスポーツを、漕艇(そうてい)、ロウイング(Rowing)と言い、その大会をレガッタと言います。

後ろを向きオールを漕ぐボートの起源は、約4000年前のエジプト文明にまでさかのぼりますが、近代スポーツとしてのボート競漕の始まりは、1715年、英国の王立劇場の俳優トマス・ダゲットが主催したダゲッツ・コート&バジレスだと言われています。その後、欧米各国から、次第に世界に拡がりました。

日本で最初に漕艇の記録が残るのは1854年(安政1年)のことで、長崎の海軍伝習所の教科として行われました。

1866年(慶応2年)には、横浜で英国人がバージクラブを創立し、1877年(明治10年)頃からは、大学に漕艇部ができ始めました。特に明治期には舶来スポーツとして最も人気の高いスポーツでした。

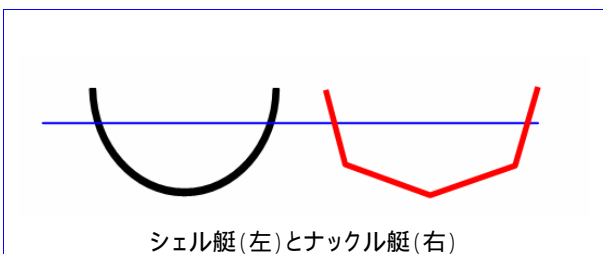
さまざまなボート

Various Boats

ロウイングに用いるボートには、シングルスカルからエイトまで、漕手の数、コックスの有無、オールのタイプの違い(スイープとスカル)などで、多くの種類があります。オリンピックでは、舵手つきペアを除くシェル艇8種目が行われます。

スイープとスカル: 一人の漕手が片側の1本のオールを漕ぐタイプを、スイープといいます。一人の漕手が両側、つまり2本のオールを漕ぐタイプを、スカルといいます。

シェルとナックル: 船型が曲面的なタイプをシェル艇といいます。船底と側面の2つの平面で構成されたタイプをナックル艇と言います。下表のナックルフォア以外はすべてシェル艇です。



さまざまなボート

ボートの種類	記号	漕手	舵手	(舵)	タイプ
エイト	8+	8			スイープ 全長約17m. 最も速い.
クォドルプル	4x	4	-		スカル
舵手つきクォドルプル	4x+	4			スカル
舵手なしフォア	4-	4	-		スイープ
舵手つきフォア	4+	4			スイープ
ダブルスカル	2x	2	-	-	スカル
舵手なしペア	2-	2	-		スイープ スイープの最小単位.
舵手つきペア	2+	2			スイープ オリンピック種目ではない
シングルスカル	1x	1	-	-	スカル 全長約8m. 唯一の個人種目
(ナックルフォア)	KF	4			スイープ 重いが安定. 初心者向き.

競技種目は、性別、体重(軽量級、無差別級)などで区分されます。距離は、世界選手権やオリンピックでは2000mで、直線コース・セパレートレーンで競わ

れます。他に、ヘッドオブザリバーレースといって、川を長く漕ぐレースもあります。国内の高校生の大会や、国体などは、主に1000mで行われます。

2 クルー

Crew

クルー

Crew

ひとつのボートに乗るチームを、クルー (Crew) と呼び、漕手 (そうしゅ) とコックス (舵手, だしゅ) で構成されます。漕手はオールを持って漕ぐ人で、コックスは舵 (ラダー) の操作と漕手への指示を担当します。コックスのいない艇もあります。舵手のいない艇では、漕手の一人 (操舵漕手 = ステアズマン) が、ストレッチャーに取り付けられた操舵装置で舵を操作します。

クラブとコーチ: ロウイングは水上スポーツであり、特に初心者の安全確保のためには、適切なクラブに入会し、コーチの指導の下で基礎を学ぶ必要があります。クラブの選択にあたっては、(社)日本ボート協会と各都道府県ボート協会に登録された団体であることを確認してください。また指導者についても、公的な資格 (公認コーチ、公認指導員、認定インストラクター、体育教師など) の有無を確認しておくべきです。

漕手 (ローヤー)

Rowers

漕手には、艇首 (ていしゅ, パウ) から順番に番号がついています。例えばエイトでは、1番から8番まで。この番号が各漕手のポジション名になります。ただし、最もパウよりの漕手は、「1番」とは言わず「パウ」といい、最も艇尾よりの漕手は、「整調 (せいちょう)」または「ストローク」と呼びます。

ダブルダブのもの、ポケットが開いたもの、ファスナーで怪我をする恐れのあるもの、レールに絡む恐れのある紐やアクセサリが垂れ下がったもの、落水したとき水を吸って重くなるジーンズなどは使えません。また、寒い時季には、ウィンドブレーカーと帽子などを着用します。暑い時季には、熱中症予防に、帽子を被り水筒を忘れずに持って乗りましょう。

乗艇中は、すべてこの漕手の番号とその組み合わせで、指示を出します。個人名は使いません。例えばフォアでは、パウと2番は「パウペア」、3番と整調は「整調ペア」、パウと整調をエッジペアとかアウトペア、2番と3番を、ミドルペアと呼びます。

漕手の条件: 競漕上の優位性という点では、筋力 (特に5~10分間のミドルパワーの運動能力) に優れ、長身で、相対的には (同じ運動能力であれば) 体重の軽い人が有利です。要求される運動神経は、それほど難易度の高いものではありません。精神的には、苦しくても耐えるタフネスを要求されるか、そういう精神を培いたい人に向いています。しかし、それは競技としてのロウイングにおいての話であり、広くロウイングスポーツを楽しむ、ボート漕ぎを楽しみたいという人は誰でも、ロウイングのドアをノックしてほしいと思います。まだ歴史は浅いのですが、障害者スポーツとしての展開も進みつつあり、視覚障害、肢体障害、知的障害を持った人たちのロウイングも各地で芽生えつつあります。

整調は、漕手から見ると一番前に座っているので、安定したリズムで漕ぐことが大切です。また一般に、ボートの中心から後方に強力な漕手を配置し、艇の進行方向への影響を少なくします。また全体を見渡せるパウ (ペア) に、バランスに対し気を配れ修正のできる漕手を配置します。

服装: レースでは主に、体にフィットし、動きを妨げないロウイング・スーツを着用しますが、普通に運動しやすいジャージ、Tシャツ、トレーナーであれば十分に使えます。オールのハンドルが引っかかりやすい

舵手 (コックス)

Coxswains

舵手付き艇には、コックスが乗ります。乗る位置ではスターンコックスとパウコックスとがあります。



コックスは、ラダーの操作とクルーに対する指示 (コマンド) によってクルーとボートをコントロールします。コックスは、クルーの命を守る責任者であり、また最高権限者です。乗艇中や艇を持って運搬する間は、コックスの指示 (コマンド) は絶対であり、クルーは必ず従わなければなりません。

コックスの条件: コックスの体重は、競漕規則で、男子55kg以上、女子50kg以上と規定され、それ以下では、最大10kgのデッドウェイトを携行しなければなりません。レースに関しては規定体重~10kg軽い範囲が適し、それ以下ではレースには出られません。

しかしコックスは、体重よりも心理的な特性やステアリング技術のほうがはるかに重要です。安全な操艇技術、クルーや艇を観察する能力、指導力、寛容性、忍耐力など、多くの心理的機能が求められます。

減量は不要: コックスは当然、体重管理に責任を持つべきですが、減量が、成長障害や体調悪化を招いたのでは本末転倒です。特に成長期にあるジュニアでは、自然な体重増加を維持する配慮さえ必要で、コーチやクルー (そして本人自身) が減量を強制・期待する雰囲気があってはなりません。コックスにとって最も重要なことは、減量ではなく、常に最も冷静で的確な判断ができるように、つまり頭脳がフル回転できるように、体調の維持と脳力アップをすることです。

ボート

Boats

ハル: ボートの船体。

バウ: ボートのへさき。安全と着順判定の白球(バウボール)が必ず取り付けられている。

スターン: ボートの一番後ろ,艇尾,艫(とも)。

バウサイド: 最もバウよりの漕手が漕ぐサイド,右舷。

ストロークサイド: スイープ艇で,最も艇尾,ストロー

ク(整調)が漕ぐサイド,左舷。

フィン: ボートの直進安定性を高めるために,船底後部にとりつけられた板。

ラダー: ボートの進行方向を制御するための舵。

デッキ: キャンバス。ボートの前・後の,甲板部分。浮力室になっている。

ガンネル: コックピットの両側の部分。ふなべり。



コックピット

Cockpit

コックピット: クルーが乗り込む部分。

ストレッチャー: 漕手の足を固定する部分。ストレッチャーボードとシューズで構成される。

ヒールストラップ: シューズが脱げやすいように,かかとを拘束する紐(競漕規則上も必須の部品)。

シート: 座席。前後にスライドし,脚を伸ばす力を動員できるようになっている。

レール: シートを載せ,前後運動を支える部品。

ステッププレート: ボートに乗り降りする際に足を載せる板。これがないボートではレールに足をかける。

リガー: オールロックを支えるためのガンネルから張り出したフレーム。

オールロック: オールを取り付け,円弧運動させるた

めの部品。

ソールピン: オールロックを回転させるための回転軸となる支柱。

ゲート: オールロックの,オールを着脱するための開閉部分。



オール

Oars

オール: 水をかく道具。スイープとスカルの2種類。

ブレード: オールの端の水を押し部分。

シャフト: ブレードからハンドルまでの棒の部分。

スリーブ: オールロックに当てる補強のさやの部分。

カラー: スリーブに取り付けられた「つば」の部分。

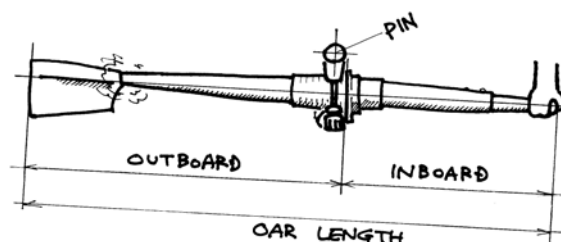
ハンドル: オールの,手をかける部分。

グリップ: ハンドル。ハンドルを覆うカバー。

インボード: グリップの端からカラー(のオールロックに押し付けられる面)まで。

アウトボード: ブレードの先端からカラーまで。

テコ比: アウトボード÷インボード。自転車のギア比に相当。



ボートは水上のスポーツです。不適切な行動が生命の危険をもたらすこともあります。一方で、正しく安全

確保の技術を学べば、生涯を通じての安全力を鍛えることができます。

水域の適性、気象・水象の確認

Weather and Water Check

現代の一般的なロウイングは、波や風ができるだけ少なく、また長く直線確保できる水域が適しています。ボートのメンテナンス上は、海水より淡水のほうがはるかに有利です。

乗艇の前に、強風・波浪注意報・警報などが発表されていないか、コーチとクルー自身が、確認しましょう。

また、水温、水位(潮位)、流れ(放流など)も確認しましょう。実際に乗艇前に空と水面を見て、問題がないか確認し、また乗艇中も常に気を配ることが不可欠です。クルーの能力を超える危険・不安がある場合には、無理をしないことが大切です。危険があればすぐに艇庫に戻るか、最寄りの安全な岸に着岸します。

周囲のボート、障害物への注意

Prevention the Crash

乗艇中は、コックスや、舵手なし艇のバウと整調は、安全、特に障害物や他の船舶などとの衝突予防に最大限、気を配ります。(全員が適宜、安全監視すべきですが、メニュー中は漕ぐことへの集中も要求されます。)特に、橋脚やその他障害物の上流側で、ボート

を停止して休んだり、旋回したりしてはいけません。障害物との距離、流れや風を読みながら、余裕を持って早めに艇を操作し危険から離れることが大切です。

乗艇前の装備の確認

Check before outing

ボート・オールの点検: ボートやオールに異状がないか、確認します。

PFD(個人浮力装備・例:ライフジャケット、救命ウキワなど): ロウイングでは、法律でのライフジャケット(救命胴衣)の着用義務はありませんが、日本ボート協会の競漕規則で、練習中・レース中の救命具の「携行」が義務付けられています。ここでは、ボートに、乗員数+予備1個の救命具を搭載することを規定しています。クルーの熟練度や泳力に応じて、単純な浮き輪、自動膨張式浮き輪、固定式ライフジャケットなどを搭載、着用するようにしましょう。

携帯電話またはトランシーバ: 乗艇練習では、防水タイプか防水パックに入れて、トランシーバか携帯電話を携行すると、自分たちの緊急連絡だけでなく、他のボートや溺れている人を見つけたときの救助要請などに役立ちます。ただしレースでは、無線通信機器を積み込むことは禁止されています。

個人の水分補給: 一人ずつが個人用の水またはスポーツドリンクのボトルを持って乗りましょう。回しのみは、風邪などの伝染につながり、クルー全員でダウンといった事態を招きます。共有は避けましょう。

泳げること、泳がないこと

Swimming Ability and "Stay with the Boat"

万一に備え、基本的に泳げることが求められます(目安は、着衣で5分以上浮かんでいられるか、または、50m以上泳げること。泳ぎが苦手な場合は、確実な救命具が必携)。

しかし一方で、ボートが浸水・転覆した場合は、ボートから離れて岸に向かって泳ぐのではなく、つかまって回復を試みるか、おとなしく救助を待つのが原則です。低水温で泳ぐ、また荒れた水面で泳ぐと、急速に体熱を奪われ、低体温症に陥り、すぐに泳げなくなり溺れます。泳ぎが達者でもほとんど期待できません。

なお転覆の回復訓練などもして、安全力を高めます。



インシデント/アクシデントリポーティング

Incident Reporting

ロウイング活動中に、事故(アクシデント)や、事故にはならなかったけれどもひやりとしたようなできごと、危なかったできごと(インシデント、前事故事象)があった場合は、記録にとどめ、また、日本ボート協会が規定する様式で、報告する必要があります。このレポートは、責任追及やペナルティではなく、むしろ

その事象・経験を、漕艇界全体の体験・情報として共有しようとするものです。情報はプライバシーに配慮した形で再編集され、(日本ボート協会のウェブサイトや月刊ローイングなどを通じ)配信されます。ぜひ、主旨を理解して協力してください。それが、事故の予防、損傷の軽減につながります。

5 リギング

Rigging

特にボートとオール各部を、クルーやコンディションに合わせて調整することをリギングと言います。例えば、ストレッチャーの前後位置やオールロックの高さ、オールのカラーの位置などです。リギングが適切でない状況では、正しいテクニックも習得できません。一度最適化すれば、毎回の変更はそれほど必要ではありませんが、とても重要です。

初心者ではまず、オールロックのピッチ(オールが押し付けられる面の傾斜角)、ハイト(オールロックの高さ)を理解し、確認し、適切な角度・高さになるようにしていきましょう。



ワーク高(ハイト)の計測例

6 乗艇の手順

Launching

ボートの準備や後片付けに手間がかかりますが、コックスやクルーリーダーの指示に従い、手際よく行動

しましょう。細部は、クラブにより異なることもありますが、基本のパターンを紹介します。

ボート・オールの準備、気象・水域の確認～ブリーフィング

Preparation and Briefing

ボート、オールなどの艇庫のラックから慎重に運び出し、装備に異状がないことを確認します。

また、気象・水域環境に支障がないこと、クルーの体調などに問題がないことも確認します。この時点で問題があれば、コーチとクルーは、乗艇の有無、ボートの調整、計画の変更などを済ませます。

練習開始時に、簡単な打ち合わせをして、すでに決

まっているはずの、その日の練習内容、目的、注意すべきポイント、安全の再確認、あるいは変更点の確認をします(ブリーフィング)。5分から長くても10分以内にします。長い話・ディスカッションは、別途、事前に済ませ、乗艇前に時間を浪費すべきではありません。

ウォーミング・アップ

Warming Up

ウォーミング・アップは、通常、陸上と水上とを組み合わせ構成します。例えば、陸上で軽いジョギング、ストレッチング、体操などで、脈拍を上げ、体を温め、

全身の関節を稼働域全体まで動かし、柔軟性を確保します。冬季には、ウィンドブレーカーなどで保温し、アップする場所の環境にも気を配りましょう。

ボートの運搬

Carry to the Pontoon

オールはオール同士をガチャガチャと擦らせたり、シャフトを硬いものに接触させないように細心の注意を払い、運びましょう。他の通行者に気をつけ、肩の高さにかつぐのは避けるべきです。ボートを運ぶ際も、不要な振動を与えないように注意します。

コックスは、ボートの端を持つべきではなく、先行して歩きながら周囲に気を配り、後続のボートを見守り、声だけでボートをコントロールすることが重要です。

出艇(離岸)

Launching

発艇場では通常の状態では、出艇が優先です。もちろん、故障や急病で帰ってきたボートが最優先です。ボートを水面に置き、船台と当たらないように注意しながら、オールをオールロックにつけ、ゲートを実際に締めます。それから、ステッププレートかレールに足をかけて乗り、シートに座ってから静かに押し出します(ハンズオフ)。スイープでは、ハンドルとガンネルを一緒に持ち、またスカルでは、両サイドのオールを一緒に持って、バランスが崩れないように注意します。足で蹴りだしてから座る方法は、転覆や流されて危険にならないよう、またボートに無理な力をかけないよう、十分に注意しましょう。



岸から安全な位置まで離れたら、シューズに足を固定します。靴紐はきつく締めすぎないようにし、ヒールストラップの機能も、確認しておきましょう。

なお、流れのある水域では、流れと逆方向に向いて漕ぎ出すようにします。

7 操艇(ナビゲーション)

Navigation

漕ぎ始め

Start to Row

レディ・ロウ: 漕ぎ始めは、「アテンション」、「レディ」、「用意して」などの指示でキャッチの姿勢をとり、「ゴ

ー」、「ロウ」、「さあ行こう」の指示に合わせて漕ぎ始めます。

直進

Rowing in Straight

艇を直進させるためには、進行方向だけでなく流れや風を加味し正しい方向にボートを向けることが大切です。そして「サイド負け」をしているサイドを強調(例:「バウサイド強く)して、修正します。

ラダーは、強くまたは急に使わず、できるだけ穏やかに最小限に使います。(ただし時機を逸して後手にまわると、かえって大きく使わざるを得なくなるので、遅れないことも大切です。)

指示の基本

Command in Rowing

指示は、ロウイングサイクルに合わせて出します。基本的に、キャッチの瞬間から発声し、2ストロークかけて指示します。つまり、あるキャッチから「いこう」

と指示内容を予告し、次のキャッチで「さあいこう」と発し、漕手はその「次のキャッチから」実行します。漕手は、2回の予告で準備を整えるわけです。

停止

Stop

イージーオール: 停止するときは、「イージーオール(Easy All)」の声で漕ぐ動作をやめ、ブレードを空中に上げたままにしておくと、ボートはゆっくりと減速していきます。さらに「イージー」、または「ありがとう」の声で、ブレードを水上に落とし、やがてボートが停止します。

ブレーキ: 衝突の危険があるときなどの緊急停止では、「ストップロウ」や「ブレーキ」の声で、ブレードをスクエアの状態の水に立てて、ハンドルを押し返すように支えて体が飛ばされないように注意し、ボートを急減速させます。同時に針路を変えるために、片方だけストップロウをかけることもあります。

進路の変更, 方向転換

Course

練習中、レーンの変更や蛇行する河川に沿って進行方向を変えたいような場合は、一方のサイドが強くなり漕ぎ、他方が弱く小さく漕ぎます。必要に応じ操舵も加えますが、コックスは、ラダーを大きく使うときは、「ラダーをきります」と情報を与えると漕手も安心します。さらに大きく進行方向を変える場合は、片方のサイドは漕ぐのをやめてバランスに変えます。さらに強く

旋回する場合は、バランスではなくストップロウにします。スカルでは、漕がないサイドのハンドルは脇腹につけて、ノースライドで、漕ぐサイドは腕漕ぎにします。ほぼ同じ位置でボートを旋回させる場合は、サイドでオールの前後の動きは合わせて、バックロウとロウを組み合わせます。両舷同時に、ジャブでロウとバックを行うこともあります。

8 帰艇(着岸) ~ 片付け

To the Dock

着岸: 発艇場に近づいたら、降りる準備をし、周囲のボートや出艇するクルーとの優先順位を確認しながら、ゆっくりと桟橋に近づきます。流れのある水域、コンディションでは、下流から(つまり逆流方向で)桟橋に接近します。接岸したら、指示に従って順番に降り、全員が降りてから、オールをはずします。

洗浄 ~ 収納: ボートとオールを上げたら、水洗いしながらハルの傷などが点検します。特に、海水や水の汚れた水域では、よく洗いましょう。水洗いが終わったら、タオルなどでよく拭きます。その後、ボートをポートラックに、オールをオールラックに収めます。オールロックは内側に向けます。

もし損傷、不具合などあれば、後回しにせず、その日のうちに整備・補修しましょう。整理整頓に努め、常に艇庫が「来たときよりも美しく」なるように心がけましょう。



陸上クーリング・ダウン, プリーフィング: 整理体操、ストレッチングをします。冬季や雨などで体が冷える状況では、帰艇後すぐに着替えても良いでしょう。プリーフィングもだんだん長くならないように、要点をしぼり、その時に確認すべき重要なポイントがぼけないようにします。

9 ロウイングテクニック1 グリップ

Grip

スカルでは、ハンドルの端を持ちますが、親指は下に回さず、ハンドルの端の下にあてます。

スイープでは、アウトサイドハンド(オールロックから遠いほうの手)はハンドルの端を持ち、約二握りほど空け、ほぼ肩幅に合わせてインサイドハンド(オールロックに近いほうの手)を置きます。ハンドルを強く握り締めるのではなく、ドライブ中もハンドルを引く力に耐えられるだけの最小限の握力にとどめます。



フェザーターンとスクウェアターン: 空気抵抗を減らすためにフィニッシュでブレードを水平にするフェザーターンと、フォワードの終盤でそれを再び立てるスクウェアターンは、とても大切です。

基本的に、ブレードのフェザー/スクエアの位置は、スリーブとオールロックの形で安定して確保されるので、回転のきっかけだけ与え、あとはリラックスしたグリップを心がけます。指先でグリップを回転させ、手首の回転がハンドルの軸線の上下動に影響しないよう

にします。(注意しないと、スクウェアに伴うフライアップ、フェザーに伴うフィニッシュ後のブレードの高さ; 水面とのクリアランスの不足につながります。また、特にスカルでは、手首を立てた状態では、オーバーラップの処理が難しくなります。)

スイープでは、ターンの操作はインサイドハンドで行います。ハンドルが太く、フィニッシュで手とハンドルの角度の関係で操作しやすいからです。アウトサイドハンドは、ターンには動員せず、手の中でハンドルを滑らせ、常に手の甲を水平に保ちます。

オーバーラップ: スカルでは、ミドルの位置で両サイドのハンドルが重なります。オーバーラップとかクロスオーバーといいます。一般に、左手を上にし、また前後に(右手を体に近く、左手を遠く)ずらせます。



10 ロウイングテクニック2 バランス

Balance

競漕用のボート(シェル艇)は、細長く、横断面は丸く、しかもクルーはボートに対して高い重心位置で座っているため、非常に不安定です。

バランスを保つには、体を正しく、ボートの中心に乗せることだけでなく、最も重要なのは、左右のオール(ハンドル)の上下の動作を一致させることです。オールの重心が、オールロックより外側にあり、ハンドルの少しの動きでもオールロックを強く押し(または荷重を抜き)、しかもオールロック自体がボートの中心から離れているので、非常に強く、バランスに影響するのです。

休止状態でのバランスの確保: 休止状態の基本姿勢は、脚を伸ばし、状態をまっすぐに立て、腕を自然に前に伸ばした姿勢で、ブレードを水平にして水面に落とします。一部の漕手だけが漕ぐときには、休止(バランス)する漕手は、ボディやオールが干渉しないように、スライドやオールの位置を変更し、またブレードを、進行方向を少し上げた状態にして、水中にもぐらないようにし、左右のハンドルの高さに注意します。スイープでは、ハンドルをお腹の中にかかえるようにしてアウトサイドハンドだけで持ち、インサイドハンドはストレッチャーバーかガンネルを持って姿勢を保ちます。

ロウイング中のバランスの確保: バランスの基本は、ハンドルの上下動を、キャッチとフィニッシュで左右同じタイミングと上下動の距離でそろえ、それ以外、つまりドライブ中も、フォワード中も上下させない。水平に(ガンネルと同じ距離を保って)動かす。ということにつきます。傾いたサイドがもしハンドルを下げると、さらに傾き悪循環に陥ります。ボートが傾いたら、体の重心は反応せず、上がるようとするサイドのハンドルを押さえることが大切です。



(NLRoei より)

頭を安定させ、水平前方を見ること: バランスを含め、ロウイング中は、視線を水平に維持し、顔をまっすぐ立てて置くことです。頭部が不安定であると、バランスが保てず、また水平に強いドライブもできなくなります。

ボート競技は、単純に速さを競うので、技術に主観的要素が入る余地はありません。ロウイングテクニックは厳密に漕手の出力を増やし、また推進効率を上げる(エネルギーを損失少なくうまく前進速度に変えて

いく)ために、どうすべきかということです。技術的なまずさは、出力低下だけでなく、例えば、ローリングやピッチングによる造波、艇速変動の増大といった物理的な現象として、エネルギーの浪費につながります。

キャッチ

Catch (Entry)

フォワード終盤で、ブレードを水面に接近させ、フォワード完了と同時にそのまますばやくコンパクトにブレードを水中に、ブレード一枚の深さに置きます。(感覚的には、ほとんど、水面に置くといった感じです。)

この操作は、上体のスウィングではなく、肩から先(腕)で行います。そして、ブレードを水中に置いてから、強いドライブを開始します。

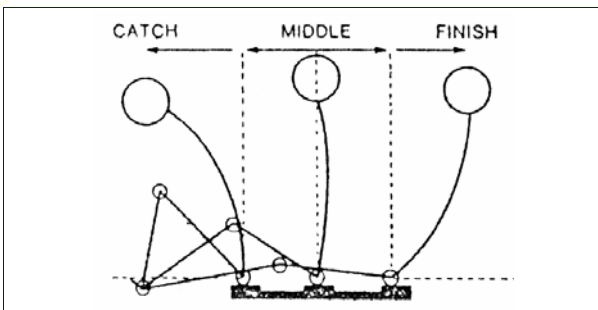
よくある失敗は、フライアップして、まだブレードが空中にあるうちに、上体のスウィングやスライドを開始し、ボートをひどく減速させることです。また、キャッチしてからドライブ開始までに間が空くと、艇速が一番遅い時間を悪戯に長くし、やはり減速につながります。

リーチと重心: スイープでは、前に大きく伸びようとすると、同時に、ハンドルはボートの中心から遠ざかり、腕の処理や、背骨を軸とした肩の回転だけでは処理できなくなります。一般には「上体の軸を軸線上に保て」といわれます。しかし、そのために頭だけ軸線上に残そうとひねるような不自然な姿勢や、あるいは十分に前に伸びないなど、かえって不合理な状況もよくみえます。スイープのクルーは、必ずバランスを正しく確保した上で、熟練とともに徐々に軸線から開放されて、前方に伸ばしていてもかまわないでしょう。

ドライブ

Drive

キャッチの完了、つまりブレードが完全に水中に入った瞬間から、ブレードを水平に強く引くべくハンドルを引きます。ドライブの開始時は、腕は伸ばしたままで、主に脚の伸展を動員し、次に上体のスウィングを重ね、そして終盤で腕をひきつけます。ドライブ中、常に強く引き続ける意識が大切です。



テクニックの一例(DDR スタイル, 月刊漕艇 No.134 より)

ブレード一枚: 正しいリギングと正しいテクニックによって、ブレードをちょうど水に隠れるだけの深さに沈め、それより深くは沈めません。深すぎるとシャフト部分が大きな抵抗となり、また、水中で深さが変わるとは、水を逃がしブレードをスリップさせます。

サスペンション: ドライブ中、強く効率的にハンドルを引けると、漕手の体重は、ストレッチャーを水平に押す力とハンドルを水平に引く力の間に吊り下げられて、シートに係る重量が減ります。これをサスペンションといいます。(注意: ストレッチャーを斜め下方に押す力でシートからお尻が浮きやすくなるのとは異なります。あくまで、水平方向の力の間に支えられるということです。)強いドライブによって、このサスペンションの感覚が増します。なお、スイープでは、ドライブ前半ではアウトサイドハンドが、またドライブ後半ではインサイドハンドが、サスペンションにより強く寄与します。

リリース

Release Finish)

ドライブが終了し、ブレードを水から抜き上げるリリース(フィニッシュ)では、自然な後傾姿勢を保持し、ハンドルをみぞおち近く(約1握り程度のスペース)まで接近させたところから、ハンドルを下げブレードを水上に上げながら、さらにフェザリングを加えます。

不適切なフェザー: フェザリングの際、ブレードの上昇速度が遅いとブレード背面から押され、つまり大きな

抵抗になります。また逆に強すぎるフェザリングで、水を持ち上げてしまうこともあります。

不適切なフェザリングに陥ることなく適切なフェザリング動作を身に着けるには、スローモーション(弱く遅いロウイングサイクル)でブレードを観察しながら、動きのイメージを養うことが大切です。

リカバリー

Recovery (Forward)

リリースで下に落としたハンドルを、腕を伸ばし(ハンザウェイ)、体を前傾姿勢に戻しながら、なめらかに前に出していきます。それに引き続き、膝を緩めて(フリーニーズ)、シートを前に滑らせていきます。前傾姿勢は、スライドの前半で完了させ、スライドの後半に、

前傾動作を付け加えないように注意しましょう。

オールがミドルを過ぎたら、ブレードをスクエアにします。リカバリーの終盤で、ハンドルを上昇させ、次のキャッチに入ります。

12 乗艇練習1: ドリル(技術練習)

Drill (Technical Practices)

ロウイングテクニックを向上させるために行うドリルは、必ずしも通常のロウイングとは同じではありませんが、

それぞれのドリルの目的と動作のポイントをよく理解して練習しましょう。

アップダウン (ワグル)

Up and Down (Waggle)

左右のハンドルを交互に上げ下げし、ハンドルを下げたサイドにボートが傾くことを確認します。ボートのバランスには、ハンドルの上下動が最も強力に影響するため、ハンドルの上下動を不用意にさせないこと、スカルなどでボートのバランスが崩れて転覆しかけたら、ハンドルを揃える反応を、体で覚えます。初心者の初期の練習でよく使いますが、その後は必要はなくなりません。



チャボリ(ジャブロー) と スタンディング

Jab-row and Standing

チャボリ: キャッチとフィニッシュの2箇所の姿勢で、左右のブレードを同時に水から抜き上げ、再び落とすという動作をゆっくり繰り返します。上体や脚は艇の中心で安定させて不用意に動かさず、腕の上下動だけでバランスを保つようにします。

位置を、フィニッシュ、ミドル、キャッチの順に、両舷のブレードを同時に上げて静止します。ボートが揺れても、からだを揺らさず、上がったサイドのハンドルを上がらないように抑えるようにしてボートのバランスを安定させます。

スタンディング: 中級以上のドリルです。ブレードの

スクエア・ブレード (ノーフェザー)

Squared Blade (No-Feather)

フェザーしないでスクウェアのまま漕ぎます。フィニッシュでの適切なリリース動作(適切な高さまでブレードを上げること)、リカバリーでブレードの軌跡を単純

にすること、適切なブレードの下降動作(高く舞い上がるフライアップを防ぐ)のために大切です。

フィニッシュ・ドリル と キャッチ・ドリル

Finish Drill and Catch Drill

フィニッシュ・ドリル: フィニッシュからリカバリーまで正確に滑らかに動かすためのドリルです。一般にノーフェザーで、フィニッシュの後傾姿勢のまま、腕だけで漕ぎます(腕漕ぎ)。続いて、上体のスウィングを加えます(上体漕ぎ)。続いて、シートスライドを後ろ半分だけ加えます(ハーフスライド)。続いて、シートスライドを全てつけます「フルスライド」。その後、フェザーを加え、通常のロウイング動作にします。

キャッチ・ドリル: フォワード終盤に正確に水を捉え、スリップさせずにドライブし始めるためのドリルです。トップスライドで、前傾し腕を伸ばした姿勢のまま、キャッチ(入水)の上下動作からはじめ、次に、レグドライブでスライドを10cm動かし(スライド10センチ)、さらに前傾と腕を伸ばした(=ストレートアーム)姿勢のまま、フルスライド(脚漕ぎ)します。次に、ボディスウィングを加え、最後に腕を引き、通常の動作にします。

ポーズ・ドリル

Pause Drill

リカバリーの前半の上体の前傾を正確に行うためのドリルで、ストロークサイクルに、ポーズ(一時静止)を入れます。2ポーズ・ドリル、1ポーズ・ドリル、(ポーズのない)普通のストロークの順にします。

2ポーズ・ドリル: フィニッシュ後、上体の後傾動作のままハンザウェイ終了姿勢でのポーズ、それから上体を前傾し再びポーズ。

1ポーズ・ドリル: 上体前傾後の1ポーズだけ。

分漕 (ペア漕ぎなど)

Pair Row

一部の漕手がバランスをとり、一部の漕手だけで漕ぐ分漕(ペア漕ぎなど)は、非常によくつかわれる方法です。クォドルブルでは、バウカ整調がバランスをとり、残りの3人で漕ぐ方法が良いでしょう。

バランスには、強くとる場合と弱くとる場合の2つのタイプがあります。



13 乗艇練習2 パワートレーニングの構成

Work out

水上ウォーミング・アップ

Warm-up on the water

水上でのウォーミング・アップとして、陸上ウォーミング・アップと連携し、ペア漕ぎ、キャッチ・ドリル、ポーズなどの技術練習を行います。アップには、安定した練習開始のパターンを形成する定番性と、必要に応

じて柔軟に実施する柔軟性の2面があります。いずれにしても、意味のある内容と意識をもって行い、ドリルの間に体や気持ちが冷える！といった本末転倒のないようにしなければなりません。

出力レベル

Pace

出力レベルは、ノーワーク、ライトパドル、パドルなどに区分されます。ペース設定は、一般に、水中はフルプレッシャーを保ち、フォワードの時間をコントロールし、ストロークレイト(1分間の漕ぎ数)で調整します。

フルプレッシャー(パドル)：レースペースで漕ぐことです。高い出力のドライブと、リラックスしたフォワードです。水中をできるだけ強く漕ぎ、ペースは、一般に、ストロークレイトでコントロールします。

ライトパドル：やや軽い状態のことですが、どのように漕ぐか、クレーで正しく定義しておきましょう。技術的な目的でプレッシャーを例えば80%と指定して漕ぐこともあります。

ノーワーク：歩行的な出力で漕ぐことです。ウォーミング・アップ、ワークアウト(練習メニュー)の合間の休息的なロウイング状態の維持などに用います。

高強度の各種のトレーニング漕

Work Out

初心者では、基本のメニューとして、ステディステート漕(定常漕)を行います。ゆったりとしたリズムで長い時間を漕ぐける練習方法で、基礎的な漕力と技術向上のための基本となります。その中で、ときどきペースを上げたりすることもあります。

タイムトライアルは、レース距離を、実際にタイムをとって漕ぐものです。定期的にクレーのトレーニングの

成果を見るためにも行いますが、個々のトライアルで、しっかりした目的を持って行うようにします。

クレーが習熟し、レベルアップしたら、さらに、インターバル漕や各種の強化練習のメニューを導入することになるでしょう。ここでは(エントリーレベルのため)、その詳細は省略します。

水上クーリング・ダウン

Cooling Down

定常漕やメインのトレーニングメニューを終えたら、乗艇の最後は、必ずゆっくりとリラックスして漕ぎます。

これは、疲労回復の面でも大切です。陸上でのクーリング・ダウンやストレッチングと連携して構成します。

補足：さまざまな艇種での練習

Training in other boat

自分がレースの艇種だけでなく、様々なボートを漕ぐ、時にはコックスもすることを強く勧めます。スイープノスカルの違いも気にする必要はないでしょう。艇種の経験の多様性が、テクニックの「強さ」を培います。

クレー・ボートの編成前に、シングルスカルに分けて練習する手法もよく用いられます。しかし注意したい

のは、個々の技術向上よりも、クレーの動作の一致「ユニフォームティの形成」により長い時間がかかるということです。特にジュニアでは、単独スカリングよりクレーロウイングを中心にすすめることを推奨します(シングルスカラーについても、です。)

14 陸上トレーニング

Land Training

強化のためのトレーニングは、陸上でも行います。陸上でのトレーニングは、強化したい身体要素・部位を選択的に、バランスよく強化できる利点があります。

ロウイングマシンは、ロウイングに動員される筋群と心肺系のトレーニングにとっても有効です。ただし、一方で、初心者ではむしろまず、全身的な基礎体力の養成に重点を置くべきです。いきなりロウイング専門のトレーニングに重点を置きすぎると、スポーツ障害を発生させるリスクが高まります。

適切な指導者の下、無理のない、そして意味のあるトレーニングを構築しましょう。

また、腰痛や疲労骨折など、ロウイング関連するスポ

ーツ障害のリスクとその予防にも、十分な注意の眼を向けおきましょう。



(Concept2より)

個々のロウイングテクニックが熟達し、それを合わせればすぐに速いクルーができる、というわけにはいきません。ダブルスカルからエイトまで、強く速いクルーになるには、動作の一致、ユニフォーミティを完璧にするために長い時間を費やさなければなりません。特に、キャッチ、フィニッシュなど動作の急な変換点で、上下動やタイミングを正確に一致させなければならないことはもちろんですが、それだけでなく、すでに述べたようにフォワード中の微妙なハンドルの上下動や、スクウェアのタイミングさえ、バランスに影響します。こういったことを含め、クルーが意識しなくても自然に安定したバランスが取れるようにするには、長く、ユニフォーミティを追求して漕いでいかなければならないのです。



16 レガッタ (競漕)

Regatta (The Race)

陸上での準備～スタート

Preparation - Starting Position

ボートとオールの準備: ボートとオールを正確にリギングし、整備します。また、搭載する装備を確認します; レーンプレート、救命具、ユニフォーム、コックスのデッドウェイト(規定体重に満たない場合に載せる)などです。無線通信機器(携帯電話やトランシーバ)を載せていないことも点検します。

ウォームアップ: 陸上で、基本的なウォーミング・アップを完成させ、またブリーフィング(乗艇前の短時間の打ち合わせ)で、ペース、戦術、技術的な注意点などの最終確認をします。スタートの30～40分前には出艇し、スタート地点に到着するまでに、ウォーミン

グ・アップ、コンセントレーション(集中)とリラクスのベストバランスを完成させます。

ひとつ前のレースがスタートする頃、遅くとも5分前までには、スタート付近に到着します。前のレースがスタートし、約200m以上遠ざかったら、レーンに入り、100mあたりまでの自分のレーンをつかってレーンの感触を確認します。スタート時間の約4分前には、ステイクボート(スタートで、ボートのスターンを抑える「ウォーターマン」が乗る、係留されたボート)につけ、方向を維持しながらスタートを待ちます。

スタート

Start

スタートでは、静止したボートをできるだけ早くレーススピードに加速しなければなりません。「アテンション、ゴー」の発艇号令とともに、最初は、レンジを短く速いレイトで漕ぎはじめ、徐々にレンジを伸ばし、3～5本で、フルレンジとスタートスパートのレイトに乗せます。スタート直後は、ブレードは少し深めに設定します。

レーンを守る: 自分のレーンから外れないようにします。他のレーンに侵入すると、レーン侵害として他のクルーの妨げとなり、除外や失格になるだけでなく、危険です。

ペース配分

Pace Layout

基本はイーブンペース: 最高タイムのための理想的なペース配分は、ぎりぎり維持できるレベルの高いペースを安定して維持し、終盤の10～20本足らずを全力・最高速を目指しつつ、最後の数本はイーブンペース以下に落ちざるをえなくなる状況です。先行逃げ切りでは、ペースを上げすぎると、後半にペースを保

てなくなります。しかし...

先行の優位性: 後ろ向きのロウイングは、先行することが心理的、戦術的にかなり優位になります。そのため、(前述の基本にもかかわらず)スタートでかなりペースを上げ先行しようとするのが一般的です。

フィニッシュ (漕了)

Finish

フィニッシュライン(決勝線)を通過したら、すぐに漕ぎやめず、緩漕(ノーワーク)で呼吸を整えます。しかし遠くに行かず、全てのクルーが漕ぎ終え、審判艇の

白旗が揚がるのを確認します。全ての競漕相手に、「ありがとうございました。」と挨拶してから、岸に向かいます。

オアズマンシップというのは、本来の意味は、ボートを操る技術のことですが、日本では、スポーツマンシップと同様の精神的な意味合いを含めたイメージで

用いられてきました。ここでは、その慣例に歩み寄り、ロウイングというスポーツの精神世界について少し紹介しておきましょう。

オアズマンシップ

Oarsmanship (Sportsmanship)

オアズマンシップは、このスポーツを愛し、ルール、マナーを守り、競漕相手や運営スタッフなどに経緯をもって接するフェアプレイの精神、全力でベストをつくすスピリット、ロウアウト精神。そういったものです。

ロウアウト精神： 全力を尽くしてフィニッシュまで漕ぎ、果てようとするのがロウアウト精神です。レースにどのように取り組むかは、クルーの勝手、スポーツの自由という側面もあります。しかし「全力を尽くさないことは、全力で競おうと練習し向かい合う競漕相手に対し失礼だ」という発想のほうが、よりマナーとスピリットのレベルが高いと言えるでしょう。スポーツとしての自由と、競漕の礼儀のバランスを探りましょう。



(nlroei より)

一艇ありて一人なし： (語源は異なるのですが)今は「一つのボートを漕ぐクルーにばらばらの個人はなく一心同体だ」との意味でよく使われます。乗艇し、共に漕ぐ間は、動作を一つにして漕ぐことに専念する、そんな気概、一体感がロウイングにはあります。また、クルーにエースもヒーローも要らないということです。

エピソード： スティーブ・レドグレースは、84年から連続5個の金メダルを獲得した英国の偉大な漕手です。糖尿病と戦いながら金メダルを得たシドニー五輪の優勝会見での言葉：「競技を終えたら、レースに出た選手全員と互いに健闘をたたえ合いたい。僕らはメディアに話をするために競技しているのでは決してない」と。立派な表彰ステージの勝者と敗者のメディアの扱いの落差、それに引きずられる大会運営への苦言でした。レースの前・後、勝者も敗者も関係なく、平等・公平な運営がなされ、スポーツマンシップが健全に維持される、クラブや協会、大会の運営にもまたオアズマンシップが問われなければなりません。(参考：共同通信社ウェブサイト「シドニー日記」9月24日、「五輪選手はみな平等ノ王者の気骨に触れる」より)

みんなのスポーツ

Rowing for All

選ばれし者のスポーツ？： この伝統、正統の競技スポーツに、エリートあるいは、ハードネスに耐える限られた人間だけに許されたスポーツといったイメージを重ねる人もいます。個人がどのようなイメージ、プライドを持つかは全く自由です。しかしその発想が、もし自分がエリートだというおごりや、だめなヤツはこのスポーツをする資格はないというような、うぬぼれと人を蔑む発想に陥るとしたら、それは大きな間違いです。

妥協せず、苦しい練習に耐え抜く。クルーで一体になってがんばる。それはすばらしいことです。厳しいレースに臨み、全力で取り組むのは、そのクルーや選手本人にとっては、とてもすばらしい価値観であり、それを人生の礎とするのは本当にすばらしいことです。しかしその価値観を他者に当てはめて評価してはいけません。スポーツとしてのロウイングは、懐を広げて、漕ぎたい人の誰もが、「ルールとマナーを守

る限り」、その人なりにできる範囲で、できるなりのスタイルでロウイングをできるようにすべきです。そのために、選ばれし者(笑)は、奉仕すべきです。

自分のためからクルーのため、隣人のために

自分(個)からクルー(チーム)への拡大はとても大切な精神レベルのステップアップです。たとえシングルスカルでも、自分の力だけで漕いでいるという意識は間違いで、多くの人の協力のもとにスポーツをすることができるということに気づかなければなりません。そして、その意識は同時に、隣人のロウイングを支援する意識にまだ高めることもできます。

アダプティブロウイング

現在、アダプティブ(障害者)ロウイングも徐々に広がっています。誰でも漕ぐことを楽しむ、また競うことにチャレンジできます。ハンディキャップがあってもあきらめず、ロウイングのドアをノックしてください。

書名：ロウイング入門2008

- ・本資料は、自由にコピーし、また、あなたのオリジナルのテキストを作成するための素材として利用することができます。(ただし、改変した資料は、あなた自身の責任のもとに管理することとし、私(小沢哲史)の名前は残さないで下さい。)
- ・参考：本資料の内容は、日本ボート協会認定インストラクター用テキスト「漕ぎ出そう、君も」(同協会、07.8)との整合性に配慮しました。ただし、全てが一致している訳ではないので、オフィシャルな指導には、同書を定本として下さい。
- ・本資料に関するお問い合わせは、以下にお願いします：小沢哲史(公認上級コーチ) ozwrow@ba2.so-net.ne.jp
携帯電話 090-3372-8461 住所:731-5112 広島市佐伯区美鈴が丘南1-10-9