ROWING TECHNIQUE

作成 20190602 改訂 241019

1 水平に前を見て，姿勢を安定させよう

顔を正面に向け，視線を水平に保ちましょう． 安定したバランスと強いドライブを発揮するための「出発点」です． 頭は，前後に大きく動いても，上下・左右にはあまり動かさないようにします． ただしシングルスカルなどでは，時々振り返って進行方向を確認することも大切です．

安定して前を見続けることが大切(写真は NL Roei ウェブサイトより)

2 呼吸 ：ドライブで吐く，回数よりも「深く」

ドライブで吐くことを基本とし，1ストローク中の2ブレスなどは個人のしやすい呼吸のリズムをみつけましょう． 呼吸は速さより深さを意識しなければなりません．

3 シンプルに大きく前後運動． 特異点を作らない

前後のスライドや上体の前傾・後傾などで極端な速度の変化，急で変則的な動きを避けましょう． 上下動はコンパクトにまとめ，動きを最小限にします． また左右動も最小限に． スイープ艇では，キャッチで(両舷が同じように)自分のサイドに体を乗り出すのは許容されますが，フィニッシュではそろえておくように注意します．

4 バランスはハンドルでつくる

バランスをとるためには，体重を正しく艇の中心に乗せる，キャッチ・フィニッシュのタイミングをそろえるなども重要ですが，最も重要なのは「ハンドルの上下動」です． ハンドルが，ボートの中心から一番遠いオールロックを，（フォワードではオールの重心を支点にして，またドライブ中ではブレードを支点にして）テコの作用で強力に，上下に動かそうとします．全てのハンドルの上下の動きの，速さ，大きさ，タイミングを一致させることが重要です．特にフォワード中，傾いた舷側がハンドルを下げると，ますますバランスが崩れます．

5 上下動・左右動をコンパクトに

ハンドルを適度な高さで動かし，上下動を最小限に． 左右の円弧運動は必然的ですが，重心のブレなどを最小限にしましょう．

6 キャッチ

滑らかに水と出会い，そして別れる． キャッチではフォワードエンドですでにスクウェアを完成させて，下降してタッチの瞬間から，ドライブに切り替えます．

フライアップをさけなければなりません．

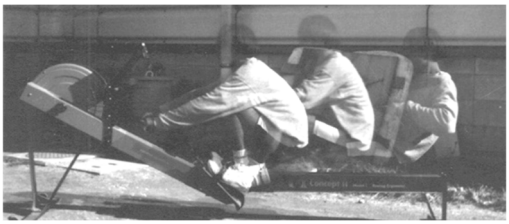
7 正しいグリップ

ハンドルは，握り締めないで，やさしく持ちます． スカルでは，親指をグリップの端に当てます． フィニッシュでは，グリップの「軸」を下げながら，フェザリングは，手首の背屈（リスト・ターン）で開始し，指を緩めます（手首を中心に手の甲を上に立ち上げるのではなく！）グリップを押し下げながら手首を下に下げる動きをします．

スクウェアでは，グリップの軸を徐々に上げるように，グリップを回転させながらも（手首を中心に，立てた手の甲を下に平らに落とすのではなく！）グリップを徐々に上げながら，手首をグリップの上に載せるようにします．

8 ボディ・コンビネーション： 尻逃げは危険！ レグより“コア”

初期にはレグ，スウィング，プルの順に動員すると言っても良いでしょう． ただし，それらをかなりオーバーラップさせます． レグ開始とほぼ同時にボディスウィングを開始し，スライドが減速する前にスウィングを継続し，スウィング減速時にはアーム・プルを加えるといった具合です．



「尻逃げ」をしないように，常に注意しましょう． 尻逃げを繰り返すと，腰痛の原因となります．

9 フィニッシュ

フェザーを開始してそのまま水中にとどまると，大きな抵抗となり（水中フェザー）． また逆に，まったくスクウェアのまま離水させるのでは，過度に高い位置まで挙げなければならなくなります． ファイナルでは減速時，ブレード上昇の途中，約 2/3 水上に現れた頃にはフェザーを開始します． ブレードの水平方向の移動速度の減速，上昇運動の付加，離水中のフェザーの開始（注：完了ではない）のバランスポイントがあります．

自然な後傾姿勢に，グリップを引き寄せる．（ソウル五輪 1988 より）

10 リカバリー～フォワード

高レイトの力漕では，ハンザウェイとボディ・リカバリーはほぼ同時に開始し，まだハンドルが膝を通過していなくても，フリーニーズを開始します．膝とハンドルの間には，少しクリアランスがあるので，初心者にいうような（ハンド＆）ボディセットをしなくても，スライドを開始して問題ありません． 実際，自分たちの，あるいはネットで多くの動画をみて検討してください．

11 リズム

全体的なリズム； つまりドライブとラン（フォワード）の時間比をクルーでどんなふうにまとめたいかをみんなでつくっていくことです． 定常漕のトレーニングでは，特にラン（フォワード）でしっかり休息をとり，そしてキャッチからドコンセントレーション（集中）に切り替えて強いドライブに切り替える意識が大切です．

レースの高いレイトの中では，なかなかフォワードで休むほどには休めませんが，少しでもリラックスの瞬間を作るようにします．

12 ハーモニィ（ユニフォーミティ）

動作がずれると強い力が出せず，また出したエネルギーも艇速にうまくつながりません．クルー・ロウイングでは，まずハンドルの変化点（キャッチやフィニッシュ）を，整調にぴったり合わせるようにします． そのためには，ただ見て合わせるというのではなく，お互いが声をかけあって，何を考えているか，どう感じているかを，発信し，また聴くことです．

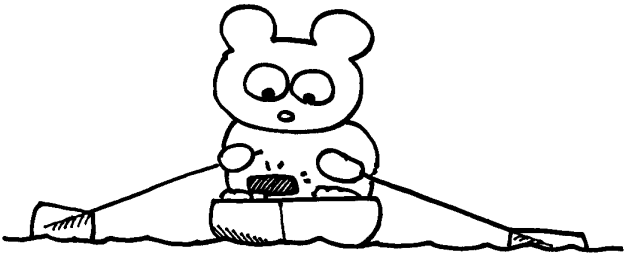
13 補足： ピークポイントの設定

「キャッチでブレードを水につけた時点から，常にブレードに力を加え続ける」という「意識」が大切です． 特に，短距離・全速の時は，ビギニングから即座にハイプレッシャーとし，それをドライブ中持続させます． レース距離（2000m）かそれ以上の場合は，衝撃的なビギニングは（漕手によっては必ずしも好ましくなく）少し落ち着いたピークポイントも，選択肢になるでしょう．

14 補足： ハイテクにご用心

現代では，ストロークレイト（ピッチ）やタイム，艇速などを自動で表示してくれる電子機器が充実しています． これらは，うまく使えば，ロウイング・パフォーマンス向上に役立つでしょう． しかし，使い方を誤ると，かえってパフォーマンスを落としてしまうケースも少なくありません． 例えば…

- レイトを機械に合わせてしまい，本当に最適のレイトを自分から見つけられない． 機械ナシでは安定したレイトを出せない．
- 計器を見つづける癖がついて，うつむき姿勢が定着し，バランスが不安定で，強い漕ぎもできていない．
- 計器のスコアを向上させることだけに気持ちを奪われ，自然の中で漕ぐ楽しさ，すばらしさを忘れてしまう…



ハイテク機器を駆使するのは大いに結構． でも,機械に頼りすぎないで，自らの内面の感性を鍛えましょう．