

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。

後ろを向いてオールを漕ぐボートの、もっとも古い記録は、約4000年前のエジプトまでさかのぼります。時代を下り、近代の漕艇は16世紀のテムズ川の水運から、1715年、英国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&バッジレースが、競技の始まりです。

日本で最初の漕艇の記録は、1854(安政1)年です。長崎の海軍伝習所で、教科として行われました。1866(慶応2)年、横浜で英国人がバージクラブを創立、1877(明治10)年頃から、大学に漕艇部ができ始めました。英国からやってきた F.W.ストレンジがスポーツの普及に努め、明治期には漕艇は舶来スポーツとして最も人気の高いスポーツで、あの夏目漱石も夢中になりました。

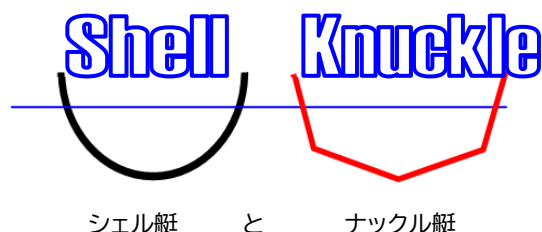
さまざまなボート

Various Boats

漕艇競技のボートには、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weepとスカル)などで、多くの種類があります。またパラ・ロウイングとして、障害者のための艇種もあります。一部の艇種では、軽量級種目が設定されています。

スweepとスカル: 一人の漕手が1本のオールを持って片側を漕ぐ「スweep種目」と、一人の漕手が2本のオールを持って両側を漕ぐ「スカル種目」があります。

シェルとナックル: 船の横断面が曲面的なタイプを、シェル艇といい、ほとんどの競漕艇がシェル艇です。他に、船底と側面が平面的な、ナックル艇もあります。下の表で、ナックルフォア以外はすべてシェル艇です。



シェル艇

と

ナックル艇

ボートの種類	記号	漕手	舵手	(舵)	タイプ	
エイト	8+	8	○	○	スweep	全長約17m. 最も速い.
クオドルプル	4×	4	—	○	スカル	全長約11m
舵手つきクオドルプル	4×+	4	○	○	スカル	全長約12m
フォア (舵手なしフォア)	4—	4	—	○	スweep	
舵手つきフォア	4+	4	○	○	スweep	
ダブルスカル	2×	2	—	—	スカル	全長約10m
ペア (舵手なしペア)	2—	2	—	○	スweep	スweepの最小単位. 最も難しい
舵手つきペア	2+	2	○	○	スweep	オリンピック種目にはない
シングルスカル	1×	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weep	重いが安定. 初心者向き.

種目は、性別、体重(軽量級、オープン)で区分され、世界選手権や五輪は2000mの直線コースで競われます。国内の高校生の大会や国体などは、主に1000mです。ヘッドオブザリバーレースといって、川を長距離で漕ぐレースもあります。初心者向けの市民レガッタなどは、

ナックルフォアや、シェル艇だけど幅の広い安定の良いツーリングボート(オデッセイ)などで行われます。

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。漕手はオールで漕ぎ、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; 舵手なしペアやクオドルプルなどでは、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、特に初心者の方の安全確保のためには、適切なクラブに入会し、公認コーチ資格(公認スタートコーチ、公認コーチ1, 3, 4)を持つコーチの下で、基礎を学ぶ必要があります。クラブを選ぶときは、(公社)日本ローイング協会や各都道府県協会に登録された団体であることを確認しましょう。

漕手 (そうしゅ, ローヤー)

Rowers

漕手のポジションには、艇首(ていしゅ、バウ)から艇尾(スターン)まで順番に番号がついています。エイトでは1番から8番までで、その番号が各漕手のポジション名です。その中で、最もバウよりの漕手(1番)を「バウ」、最もスターンよりの漕手(8番)を「整調(せいちょう)」または「ストローク」と言います。

乗艇中はすべての指示を、この漕手番号を使って発します。とその組み合わせで、出します。例えばフォアでは、バウと2番は「バウペア」、3番と整調は「整調ペア」、バ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。人が交代しても迅速に指示と状況を把握するために、個人名は使いません。

整調は、漕手から見れば一番前(進行方向では一番後ろ)に座り、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バウ(ペア)には、バランスに気を配り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。練習では、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ダブダブの衣類、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ー、落水して水を吸うと重くなるジーンズなどは好ましくありません。寒冷季には、ウィンドブレーカーと帽子などを着用します。夏季には熱中症予防のため、帽子を被り水筒を忘れずに持って乗りましょう。

漕手の条件: 競技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能力)に優れ、長身で、(同じ運動能力であれば)相対的に体重の軽い人が有利です。いわゆる運動神経は、それほど難度は高くなく、地道に練習を重ねる人、苦しくても耐えるタフネスがある(か、そういう精神を培いたい)人に向いています。

しかし、それは競技の話であり、広くロウイング、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欲しいものです。またパラ・ロウイング=障害者スポーツとしての展開も進んでいます。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が各地で芽生えています。Rowing For All. すべての人に開かれたスポーツであることを目指しています。

舵手 (コックス)

Coxswains

舵手付き艇には、舵手(コックス)が乗ります。乗る位置ではスターン・コックスとバウ・コックスとがあります。



バウ・コックスは艇内に仰向けに乗ります。

舵手は、ラダー(舵)の操作と漕手への指示(コマンド、コール)で、ボートをコントロールします。多くの場合、クルーの命を守る責任者、船長的な役割です。乗艇中や艇を持って運搬する間は、漕手は舵手の指示に従って行動します。

舵手の条件: 舵手の体重は競漕規則で規定され、男子

55kg以上、女子50kg以上とし、それ以下の場合には最大10kgのデッドウェイトを携行します。そのためレースでは規定体重~10kg軽い範囲が適しています。残念ながら現行規定では、それ以下の体重の人(例えば下肢切断で極端に軽い人)は競技に参加できませんが、将来、規則改訂されることを強く願っています。

舵手は、体重よりも心理的特性やステアリング技術のほうがはるかに重要です。安全で効率的な操艇技術、漕手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、知能が求められます。

性別制限撤廃へ 2017年、国際競漕規則で舵手の性別制限が撤廃され、国内大会でも性別は不問となりました。

減量は不要: 舵手は体重「管理」に責任を持つべきですが、減量で成長阻害や体調悪化を招いては本末転倒です。特に成長期のジュニアは、体重維持ではなく自然な体重「増」も必要です。コーチ、クルーだけでなく本人自身も、減量を強制・期待・自己努力してはいけません。舵手にとっての最重要は、減量ではなく、冷静・的確な判断が常にできる=脳がフル回転できるように、体調維持と脳力アップにベストをつくすことです。

ボート

Boats

色々な部品や動作の名前があります。

ハル：ボートの「船体」。

バウ：ボートのへさき。

バウ・ボール：安全と着順判定のための白いボール。

スターン：艇の一番後ろ、艇尾、艫(とも)。

バウ・サイド：バウ漕手が漕ぐ側(通常は右舷)。

ストローク・サイド：整調が漕ぐ側(通常は左舷)。

フィン：船底後部の垂直安定板。直進性を高める部品。

ラダー：ボートの進行方向を制御する舵。

デッキ：ボートの前後の甲板部分。キャンバスとも。

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：漕手が乗る部分、搭乗区画



コックピット (搭乗区画)

Cockpit

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・ロープ：シューズが脱げやすいよう、かかとが水平より上からず拘束する紐(競漕規則で必須)。

シート：座席。前後に動き、脚を伸ばす力を動員する。

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。これがない艇では、レールに足をかける。

リガー：オールロックを支える、舷側から張出した構造。

オールロック：オールを取り付ける部品。

ピン (ソールピン)：オールロックの回転軸となる部品。

ゲート：オールロックの開閉部分。



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：オールの先端の平板部分、水を押す部分。

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。

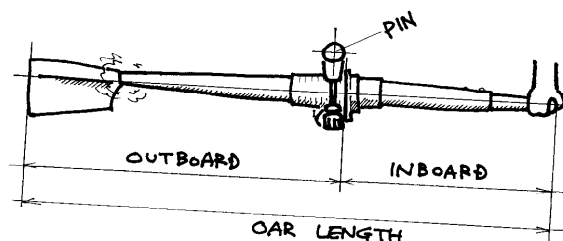
カラー：スリーブに取り付けられた「つば」の部分。

ハンドル、グリップ：オールの、手をかける部分。

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)までの部分、その長さ、

アウトボード：ブレードの先端からカラーまでの部分、その長さ。

テコ比：アウトボード÷インボード。自転車のギア比に相当。



4 水域と安全

Waters and Safety

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に及ぶこともあります。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。

乗艇前の装備の確認

Check before outing

艇の点検: 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、ライフジャケット): ロウイングではライフジャケット(救命胴衣)着用は法的な義務はありません。しかし各都道府県協会、水域、クラブで、練習中や大会中の救命具の携行/着用在義務付けられることがあります。クルーの熟練度や泳力に応じて、浮き輪、自動膨張式救命具、固定式救命具等を携行または着用しましょう。

携帯電話またはトランシーバ: 乗艇練習ではできるだ

け、防水トランシーバか携帯電話を携行し、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みつけたときの救助要請などに役立てます。ただしレースでは、無線通信機器は使用禁止です。

個人の水分補給: 一人ずつ個人用の水かスポーツドリンクの水筒を携行しましょう。回し飲みはNGです。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、実例もあります。競技スポーツの基本常識です。

水域の適性、気象・水象の確認

Weather and Water Check

通常のロウイングは、静水・波や風ができるだけ少なく、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。

乗艇前に、強風・波浪、雷などの注意報・警報を確認し、ナウキャストなどを、クルー自身もチェックしましょう。

また、水温、水位(潮位)、流れ(放流)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りましょう。低水温では特に安全確保に気を配らなければなりません。水温(℃)を計測し、その3倍の時間(分)を目安に、その時間内に落水からの脱出ができることが、出艇条件となります(詳しくは、日本ロウイング協会の安全マニュアル参照)。クルーの能力を超える危険・不安がある場合には、無理をせず、危険があれば艇庫に戻るか、最寄りの安全な岸に着岸します。

泳げること、泳がないこと

Swimming Ability and "Stay with the Boat"

万に備え、泳げることが必要です。競漕規則(第22条(日常管理)細則では、「50m泳げること、3分以上浮かんでいられること」が求められています。泳ぎが苦手な場合は、救命具の「着用」が必須です。

半面、ボートが浸水・転覆した場合は「泳がない」=まず艇につかまりおとなしく救助を待つか、練習していれば回復を試みます。慌ててボートから離れて岸に向かって泳いではいけません。特に低水温や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、泳げなくなり溺れます。泳ぎが得意でも期待できません。落ち着いたあとで、次の行動を臨機応変に判断していかねばなりません。

万一落水したときはできるだけ身体を水面上に出すよ

うにして、体熱が水に奪われていくのを避けます。

シングルスカル等を始める際は、「沈」の回復訓練などを通して、安全力を高める必要があります。



沈(転覆)して落水した状態からの回復訓練

周囲のボート、障害物への注意

Prevention the Crash

乗艇中は、コックスも漕手(特にバウと整調)も、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。特に、橋脚やその他障害物の付近では、その

危険から目を離さないこと、不用心に停止して休んだり、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、早めに危険から離れることが大切です。

インシデント・リポート

Incident Reporting

活動中に、事故(アクシデント)やインシデント(事故にはならなかったがヒヤリ!としたできごと、危なかったできごと)があれば、記録を残し、また日本ロウイング協会のウェブサイトにある、インシデント・レポート掲示板に投稿してください。これは、責任追及やペナルティではなく、貴重な経験を、漕艇界全体の体験・情報として共有

するものです。ぜひ、主旨を理解し、協力してください。

事故の予防、損傷の軽減につながり、未来の誰かの命を救うことにつながります。



5 リギング

Rigging

特にボートとオール各部分を、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、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ましょう。



ワーク高(ハイト)の計測例

6 乗艇の手順

Launching

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。基本のパターンの一例を紹介します。

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、その日の練習内容、目的・目標、注意点、安全の再確認または変更を確認します(ブリーフィング)。10分以内にしましょう。長い話・ディスカッションは、別途、事前のミーティングで済ませ、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、(クーリング・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、全身の関節を可動域全体で動かし、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。

なお、近年の猛暑では、体を温めるというよりアイスジャケットで体温上昇を抑制し、熱中症予防に努めるコンディショニングもあります。

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たりしないように、細心の注意を払って運びます。腰の高さでブレードを前にして重心位置で持って運びます。他の通行者に気をつけましょう。肩の高さにかつぐのは、避けるべきです。

ボートは、不要な振動・衝撃を与えないように運びます。

コックスは、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。基本的にはボートの端を持たないようにします(混雑してあぶない場合は、別の補助をつけましょう)

出艇(離岸)

Launching

出艇優先: 発艇場では通常「出船優先」です。もちろん、故障や急病での着岸艇があれば、それが最優先です。

熟練艇優先: 複数艇で乗艇の場合、熟練艇から出艇し、未熟な艇から帰着するのが基本です。安全上、未熟な艇だけが水上にいるのを避けるためです。

蹴りだし: 艇を水面に置き、桟橋と当たらないように注意しながら、オールをとりつけ、ゲートを締めます。

スweepでは、ハンドルとガンネルを一緒に持ちます。スカルでは両サイドのオールを一緒に持ってバランスを保ちます。

それから、ステップ・プレートかフレームのある部分のレールに足をかけて乗り、シートに座ってから、シューズを

履き、ヒール・ロープを確認します。そして静かに押し出します。必要なら、陸上の補助に助けをもらいます。

出艇の方向: 流れのある水域では、流れと逆方向に漕ぎ出します。場合によってはバックロウで離岸することもあり得ます。

発艇場・桟橋の構造などで、蹴りだしてから座る場合は、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、注意しましょう。岸から安全な位置まで離れてから、細部の準備を整えます。



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」、または「(両舷)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」の指示で漕ぎ始めます。

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:「パウサイド強く」)して、修正します。

ラダーは、強く・急には使わず、穏やかに最小限に、連続的に使います。ストロークに合わせてドライブまたはフォワードのみで断続的に使うのは間違いです。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、遅れず小まめに使うことが大切です。

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、キャッチで「○○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、その「次のキャッチから」指示内容を実行します。漕手は、2回の予告で準備を整えるわけです。

停止 2つのモード

Stop

イージーオール: 停止は、「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。

(注: Easy oar !ではなく、Easy all ! が正しい用語です)

ホールド: 衝突の危険があるときなどの急停止には、「ホールド」や「ストップ」の声で、ブレードをスクエアにして水中に立て、ハンドルの押し付けに耐えて艇を減速させます。針路を変えるために、片方だけストップをかけることもあります。指示は、ホールドの他にも、水域によって、「ブレーキ、艇止め、抵抗、ストップロウ、ネガ」など様々な言い方があります。

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場合は、一方のサイドが強く大きく漕ぎ、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、短い「刻み」(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、ボートをボートラックに、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。使った分だけ艇がよくなるように努めましょう。艇庫も「来たときよりも美しく」。



陸上クーリング・ダウン、デブリーフィング: 整理体操、ストレッチをします。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。デブリーフィング(終了後の打ち合わせ)も、だらだら長くないように、要点をしばり、その時に確認すべき重要なポイントがばけないようにしましょう。

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weep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2〜3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。

ハンドルは強く握り締めないで、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。



ドライブの間は、手の甲がフラットになる状態を維持します。

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/スクウェアの回転位置は、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。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るので、フォワード中はオーバーラップする時点ではスクウェアに向かうか、グリップの指を緩める感じで手首の折り返しを緩やかにします。)

スweep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(下になる手を体に近く、上になる手を遠く)ずらせます。



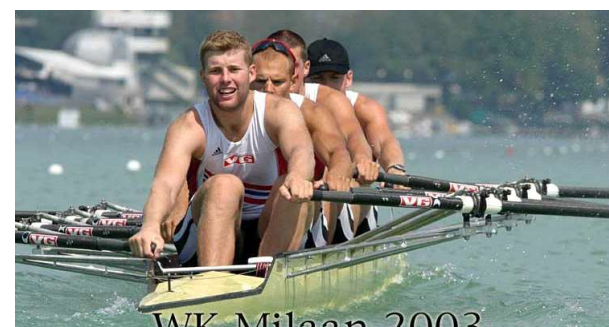
10 ロウイングテクニック2 バランス

Balance

競漕艇(シエル艇)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ので、基本的に不安定です。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。

停止状態でのバランスの確保: 停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weep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、ということに尽きます。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、上がろうとするサイドのハンドルを押さえることが大切です。



(NL Roei 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。

11 ロウイングテクニック3 ストロークサイクル

Rowing Techniques

ロウイングは、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、何をどうするべきか？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1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。水の中に沈める感覚では、ほとんどの場合、深くなりすぎます。) 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。

フライアップ、スリップ: よくある失敗は、ブレードが舞い上がり、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、ブレードが固定されないまま艇を蹴り戻す欠陥です。艇をひどく減速させてしまいます。また、キャッチしてからドライブ開始までに

間が空くだけでも、艇速が一番遅い時間をいたずらに長くし、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すると、ひねるような不自然な姿勢になり、また充分に前に伸びないで、かえって不合理な状態になります。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

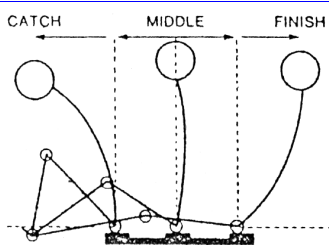
Drive

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、ほぼ同時に上体のスウィングも重ねていき、そして終盤で腕をひきつけます。ドライブの間、常に強く引き続ける意識が大切です。

ブレード1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、それより深く沈めないようにします。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、水を逃がすことでブレードがスリップします。

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、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。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。



テクニックの一例(DDR スタイル、月刊漕艇 No.134 より)

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ます。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: フェザリングでブレード上昇速度が遅いとブレードは背面から押され抵抗になります。強

すぎるフェザリングも、水を持ち上げ、無駄になります。不適切なフェザリングを避け、適切なフェザリングを身につけるには、「弱く遅い」スローモーション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。半分浮いたスイカがブレード背後についてくるのを、ブレードを、北半球をなぞるように赤道から北極まで、走り高跳びの「背面とび」のイメージで水上に揚げます。

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)ながら同時に上体も前傾姿勢に戻し、なめらかに前に出していきます。続いて膝も緩め(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、フォー

ド前半でほぼ完了させ、スライドが停止して後に前傾動作が残ってはいけません。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のドリルは、それぞれ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)

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、その後はあまり必要ではありません。

Up and Down (Waggle)



チャボリ(ジャブロー) と スタンディング

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。

Jab-row and Standing

スタンディング: 中級以上のドリルです。ブレードの位置を、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。

スクエア・ブレード (ノーフェザー)

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。

Squared Blade (No-Feather)

ただ、フィニッシュで最適の上昇とフェザーのくみあわせでリリースすることもより重要なので、私自身は、あまり多用しません。

フィニッシュ・ドリル と キャッチ・ドリル

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。

Finish Drill and Catch Drill

キャッチ・ドリル: フォワード終末に正確に水を捉え、スリップさせずにキャッチす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、ボディスイングを加え、最後に腕を引き、通常の動作にします。

スローモーション

レイトを5~10以下と、かなり落として、ゆっくり丁寧にハンドルの動き、ブレードの深さ、フィニッシュやキャッチの微妙な軌跡、脚と上体と腕の連動などをたしかめながら動作するドリルです。これを、メニューの間に頻繁に短時間(5~10ストローク)でもはさむようにする

Slowmotion

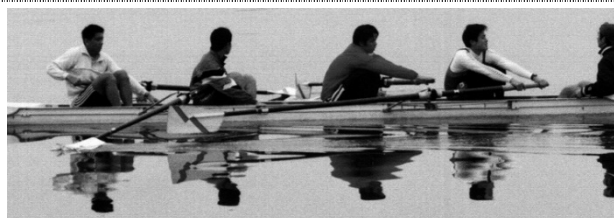
ことを、強く薦めます。ゆっくりした動きで、理想的な動きを体現し、それを少しずつ普通のレイトにつなげていきます。

分漕 (ペア漕ぎなど)

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。クオドルプルでは、バウがバランスをとり、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。

Pair Row



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

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、スローモーション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ルーチン(定番)性と、

Warm-up on the water

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ましょう。ドリルの間に体や気持ちが冷える！では本末転倒です。

出力レベル

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。

Pace

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、クル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

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。その中で時々、ペースを上げることもあります。

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

Work Out

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。

クルーが習熟し、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。本エントリーマニュアルは(エントリーレベルのため)、高強度漕の詳細は省略します。

水上クーリング・ダウン

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

Cooling Down

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

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/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。

クルー・ボートの編成前に、シングルスカルに分けて練

Training in other boat

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、クルーの動作の一致「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、単独スカルよりクル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 (陸トレ)

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(エルゴメータ)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、スポーツ初心者ではむしろ、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くと、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。

腰痛や疲労骨折など、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ましょう。



ロウイングマシン (Concept2 より)

15 ユニフォーミティ（ハーモニー）

Harmony (Uniformity)

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。どのクルーボートでも、強くて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りません。

「Miles make Champions」と言われます。良い漕ぎを長く積み重ねることが、チャンピオンに繋がります。



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、搭載する装備を点検します; バウナンバープレート、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。

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)とリラックスのベスト・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、審判の呼び込みに従って自分のレーンに入ります。自分のレーンを使って、少し練習するのは自由です。スタートの約4分前には、ステイクボート(係留されたボート)上の「ボート・ホルダー」にスタンを持ってもらい、方向を維持しながらスタートを待ちます。

スタート

Start

「アテンション、ゴー」の発艇号令とともに、静止状態から、できるだけ早くレーススピードに加速します。レンジを短く速いレイトで少し深めに漕ぎはじめ、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。

レーンを守る: 自分のレーンから外れないようにします。レーンの端に寄ると、まずブレードがグイに接触するリスクが高まります。さらに隣のレーンに侵入してしまうと、接触の危険が生じるだけでなく、妨害行為とみなされレーン侵害として除外や失格になる恐れが高まります。

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本を全力・最高速を目指し、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、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。適切なスタートスパートの艇速と本数が重要です。

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まで待ちます。白旗が挙がってレースが成立したら、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。

レース中に、隣のレーンの艇がレーンをはずれ自艇の針路を妨害したような場合には、白旗が挙がる前に手を挙げてアピールしなければなりません。

17 オアズマンシップ

Oarsmanship

オアズマンシップとは、本来は、ボートを操る技術のことで、そこにマナーや考え方など精神的な意味合いも含まれます。日本では、技術よりも(スポーツマンシップと

同様の)精神的な意味合い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的側面を、少し紹介しましょう。

オアズマンシップ

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。そういったものを含めた広義の技術です。

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、マナーとスピリットのレベルがより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)

Oarsman-ship (Sportsmanship)

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は、ばらばらの個人ではなく一心同体だ」との意味で使われます。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：ステーブ・レドグレーブは、1984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「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。僕はメディアに話をするために競技しているのではない」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／王者の気骨に触れる」より)

みんなのスポーツ

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「自分はエリート」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」といった「うぬぼれと人を蔑(さげす)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… それはそれで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、クルーや選手本人にとって、とてもすばらしい価値観であり、それを人生の礎(いしずえ)とするのも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批判すべきではありません。スポーツとしてのロウイングは、懷を広くして、漕ぎたい人の誰もが、「ルールとマナーを守る限り」、その

Rowing for All

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。

[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す。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ことに気づかなければなりません。そして、その意識を、さらに隣人のロウイングを支援する意識にまで高めることもできます。

パラ・ロウイング (アダプティブ・ロウイング)

現在、障害者の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 エントリー・マニュアル 2024

- ・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)の名前を残さないで下さい。)
- ・本資料に関するお問い合わせ：小沢哲史 電子メール(個人・公開アドレス)ozwrow@ba2.so-net.ne.jp
携帯電話 090-3372-8461 住所:520-0235 滋賀県大津市真野大野 1-15-39