

2019Japan National Team Report ” コーチ ”



報告者氏名	出口 大輔
大会名	2019 OPTIMIST NORTH AMERICAN CHAMPIONSHIP
開催地	BAHAMAS NASSAU
大会期間	2019年9月27日～10月4日

- 帰国後1ヶ月以内に、JODAチームでまとめた上、海外派遣担当までメールにて送付して下さい
- JODA理事会にて確認の後に、ホームページに公開します
- 記入時の注意点
 1. このレポートは今後海外派遣レースに参加する選手、役員また日本のジュニアのための資料です
 2. なるべく客観的な立場から、詳細に記入して下さい
 3. 大会本部や運営、他国や他国選手また特定の個人を批判するような記述はしないで下さい
- 写真資料について
 1. このレポートを補足する資料として必要です(文中に貼り付けて下さい)
 2. 他国OP艇を接近して撮影する際には、必ず相手国の選手、コーチの了解をとって下さい

チャーター艇 メーカー	MCLAUGHLIN			
----------------	------------	--	--	--

気象について	昼夜の気温差が小さく、一日中30℃弱で推移。 何度か通り雨はあったものの期間中ほぼ晴天に恵まれた。 日中の日差しが強く、肌の露出低減と水分補給は選手/コーチともに注意した。
海面(湖面)の特徴 や風の傾向	三方が島に囲まれ、東側のみ外洋へ開けた海面。 期間中は昼夜を問わず、コンスタントに東よりの風が吹いていた。 予選2日間は北東の強風(15～20kt) チームレースと決勝初日は東北東の中風(10～15kt) 最終日は北東の軽風(～10kt) 自然のビーチに囲まれ、往来する船も少ないため波は干渉も少なくきれいな形をしていたが、方向は地形の影響で風向よりも少し右へ(東へ)傾くことが多く、ポートタックのアップウインドは走りにくそうに見えた。 潮流は、上げが西から東へ、下げが東から西への流れ。 スタートライン付近で0.5kt程度。
帆走指示書内容で 特記事項	国内レースと大きな違いはなし。少し違ったのは DNSがスタート後2分 フィニッシュタイムリミットが20分 公式掲示板はweb
コーチボートについて	全長5mくらいのリブボートに50馬力のホンダ船外機。 メキシコチーム(選手9名)とシェア。 日本チームと合わせて15名のためレース合間の選手対応は少し手狭に感じたが、とくに不満なく快適に使用できた。 メキシココーチはスペイン語だったため、会社から出張者用ポケットークを借りて持って行っていたのが重宝した。 操船を任せてもらえたので、自由に移動できた。

以下、日本チームより上位の選手、国について記入して下さい

選手の特徴、体格	期間を通して良い風が吹いたこともあり、上位陣は長身の選手が多いように見えた。
艀装品について	計測において日本国内ではパスする仕様をNG判断されたことがあった。ペーラーやダガーボートの流れ止めを、ダガーボードストッパーのショックコードへ固定することはNG。必ず艇体と直に固定すること。(アップバックバンドへの固定はOK) 樹脂フックでの固定はNG。結ぶか金属製シャックルを使用すること。支柱下端が尖っている風見の使用はNG。(使用選手は削ってパスした。)
セッティング等	使用セールは多い順にJ-sail, 1-sail, Olympicsail。その3メーカーでほぼ8割方を占めていた。欧州ほどは1-sailのシェアは多くない。上位陣で特に変わったセッティングは目に留まらなかったが、共通してきれいに皺なくセールを張れていた。チャーター艇のスパーはOPTIPARTSのBLACKGOLD マスト。同じくφ45mmブーム。日本選手で、普段φ40mmブーム使用の選手(セールはJ-blue)にとっては、強風時少しウエザーヘルムきつい印象。マストレーキ調整で対応。
海上での練習方法	ゲートスタートからのセーリング練習とマーク練習。日本チームも同様。セーリング練習と合同マーク練習(50艇くらい)への合流。確保できた練習時間は、艇受け取り日の午後約2時間と計測日の計測後(開会式前)の約1時間半。計3時間半。
セーリング技術	日本チームも平均以上のセーリング技術は持ち合わせている印象。反面、ワールドでも上位の結果を収めている上位選手とは明らかな差。強風でもしっかりとフラットをキープし、セールをきっちり引き込んで帆走していたのが印象的。
戦術、戦略など	戦術面では、マーク際での海外勢の主張の強さに最初は圧倒されていた感じ。戦略面では比較的規則的ではあるが、周期も角度も大きな風の振れに合わせるのが難しそうだった。1周期を終える前に上マークに到達する感じ。
日本選手が劣っていること	個々人で得手不得手ある為、一くくりに言うのは難しいが、スタート前の位置取り、スタート時の加速技術が劣っているように見えた。スタートライン後方からの視点のため不確かではあるが、いつもの感覚より高い位置でラインが形成され、その分高さ方向の加速スペースが少なく、より下側のスペース確保が重要になっていた。その状況で、スペースを確保できていないとスタート時に十分なスピードに乗ることができずにスタート後に埋もれる形になるケースが多かった。
日本選手が勝っていること	送迎バスの中で静かにできること。海外勢のあまりの騒ぎっぷりに萎縮していただけかも。
日本チームとしての課題	他チームと比較して相対的にというわけではなく、絶対的評価として足りていないと感じたことは主体性。自分で考え、判断し、責任をもって行動する力が足りない。それは時間管理(レース/生活 両面)、食事、道具や装備管理、艀装チェック等々 すべてにおいて。もし普段からの過剰サポートが選手のそのような力の育成を妨げているのであれば、サポートのあり方を一度省みる必要があると考える。自分のことは自分でが大前提。選手から助けを求められて、始めて手を差し伸べる必要最小限のサポートであるべきと自分は考える。選手を信頼し、任せ、自分の行動に責任を持てるようにしてあげたい。 ゲートスタートが苦手。普段あまりやってないので仕方ないが、海外勢はリーダー格の選手が音頭を取ってゲートスタートで高さ合わせて練習をしていた。 自分も含めて英語力。審問云々以前にもっとコミュニケーション取れたら、単純にもっと楽しいだろうな。
JODAへの要望	北米選手権への日本チーム参加の働きかけ、参加決定後の準備サポートに感謝いたします。

その他	今回、2人の選手に対してそれぞれ1回ずつ身に覚えの無いDNFの結果が付いた。選手から話を聞いても、フィニッシュでの読み飛ばしが原因としか考えられない状況。ビデオ録画はなし。タイムリミットに引っ掛る選手は無し。1案件については、選手の記憶と結果を照合して前後艇の特定に至り、結果を回復させることができたが、もう一つの案件については、特定することができず諦めざるをえなかった。序盤での出来事であり、そのレースの結果だけでなく、その後にも多少なりとも精神面で影響を与えたかもしれない。選手に落ち度は無く、悔しさを想像すると本当にかわいそうで、コーチとして他に術がなかったのかと本当に申し訳ない気持ちで一杯。
-----	---

ご協力ありがとうございました
JODA海外派遣委員会