

날씨를 아는 자가 승리한다 ⑦

글 장영주

장거리 경기(셋째 물음에 대한 공부)

요트의 장거리 경기라면 당연히 크루저가 그 주역입니다. 요트의 장거리 경기 도 난바다를 지나가는 돛달리이므로 크루징 행위입니다. 다만, 같은 크루징이면서 경기의 속도를 겨룬다는 점이 단순한 크루징과 다를 뿐입니다.

장거리 경기의 스타트에 앞서 경기위원회는 기상청에 의뢰하여 장기 예보를 받아 보고 스타트 시기를 결정해야 합니다. 왜냐하면 오늘날까지 세계적으로 장거리 경기에서 두 번의 대형 참사가 있었는데 그 사고의 조사보고서에 따르면 경기위원회는 날씨의 장기 예보를 알아보지도 않았다는 것입니다. 두 사고의 하나는 영국의 어드미럴스 컵 경기였고 다른 하나는 오스트레일리아의 시드니~호바트 레이스(이 사고보고서는 2001년에 협회 누리집에 게재)입니다. 그 중에서 시드니~호바트 레이스의 사고보고서를 간략하게 요약해 봅니다.

1998년 12월 27일, 사이클론급으로 발달한 저기압이 퍼스 해협에 걸쳐서 115척의 시드니~호바트 레이스 플리트를 직격했습니다. 80노트의 풍속과 12m에 이르는 파도에 따라 전복한 요트 또는 라이프 래프트에서 6명이 사망, 5척이 침몰, 66척이 리타이어, 55명의 크루가 구조되었습니다. 그 구조 활동은 오스트레일리아의 해난구조사상 최대의 것이어서 25대의 항공기, 6척의 선박과 구조요원은 약 1,000명이 동원되었다고 합니다.

조사보고서에서 밝힌 의문은 이렇습니다. 기상청 직원은 12월 26일 오후 1시 지나서 CYCA(크루징 요트 클럽 오브 오스트레일리아로서 경기의 주관단체)에 전화를 걸었지만 그 전화 연락의 긴급성을 이해할 수 있는 누구와도 이야기를 나눌 수 없었다고 합니다. 그들은 몇 개인가의 구조단체에 연락하였으며 그 중에는 오스트레일리아의 해상보안부도 포함되어 있습니다. 또 하나의 의문은 기상 악화를 감지한 두 직원의 상사는 그 사실을 전혀 모르고 있었다는 것이니 CYCA와 기상청의 시스템에 문제가 있었다는 것입니다.

여기서 우리가 이 참사와 관련하여 생각해 볼 것이 하나 있습니다. 만일, 같은

상황에서 경기가 아닌 115척의 플리트가 무리진 크루징(Flotilla cruising)을 했다고 가정했을 때도 과연 그와 같은 사고에 휩쓸렸을까 하는 의문이 제기됩니다. 결국 속도를 겨루는 경기다 보니 상황에 맞는 뚝줄임이라든가 뚫을 바꾸어 다는 타이밍을 놓친 점도 빼놓을 수 없다는 것입니다.

이와 관련하여 데이비드 텔렌바우의 <요트경기의 기본 이론과 기술>(이 책은 탈고 상태로 출판 대기 중)에서 권장하는 장거리 경기 중에 지켜야 할 “5분간규칙”을 소개합니다.

장거리 경기 중에 지켜야 할 “5분간규칙”

장거리를 달리는 대형정에서는 통상 많은 종류의 세일을 갖추고 있습니다. 여기서 어려운 점은 세일을 바꾸는 타이밍입니다. 예를 들면, 바람이 세졌을 때 곧바로 지브를 바꿀 것인가를 망설이다가 만일 작은 지브로 바꾼 직후에 다시 바람이 약해지면 스피드가 떨어지고 맙니다. 또 세일을 바꾸는 수분 동안 스피드가 떨어질 뿐만 아니라 크루의 체력도 빼앗깁니다. 그럼 어떻게 하면 좋을까요? 대형정의 많은 크루들은 “5분간규칙”을 활용하여 시간적인 여유를 갖도록 하고 있습니다. 컨디션이 바뀌어서 크루가 세일 교환의 필요성을 느끼면 우선 5분을 기다려 봅니다. 이것에 따라 바람의 일시적 변동으로 쓸데없는 세일 교환의 번거로움에서 벗어날 수가 있어 잘못된 세일로 수분간 달린 손실은 짧은 시간에 두 번의 세일 교환을 하는 것에 따른 손실보다 작다는 것을 생각해야 한다는 것입니다.

날씨와 관련하여 어떤 결단을 내리든 스키퍼는 주의할 점이 있습니다. 배마다 스키퍼의 성향은 다 다릅니다. 크루들과 커뮤니케이션이 잘 이루어지는 민주형 스키퍼가 있는가 하면 매사를 독단적 결단으로 처리하려는 독재형 스키퍼도 있습니다. 세일 트리머는 자기가 맡고 있는 세일은 자기가 가장 잘 알고 있다는 자부심을 갖고 있습니다. 한데, 자기의 판단과는 달리 그대로 달릴 만한데 스키퍼가 작은 세일로 바꾸라고 하면 크루들은 “우리 스키퍼는 겁쟁이다”고 비난할 것이고 세일을 작은 것으로 바꿀 타이밍인데 무리하게 그대로 달리자고 하면 “스키퍼 욕심으로 크루들의 안전은 안중에도 없다”는 비난에 휘말리면서 불협화음이 일어나게 됩니다. 장거리 경기는 갯바다 경기와는 달리 어떤 결단을 내리

기까지는 시간적 여유가 있으므로 크루들과 충분히 숙의하는 것이 중요합니다.

“5분간규칙”을 적용한다면 5분이라는 시간적인 여유가 생깁니다.

난바다 경기자들의 필독서로 다음 책들을 추천합니다.

1. 세일링경기규칙
2. 난바다특별규정(OSR) (이 규정은 2년마다 개정되는데 2016-2017년판은 미간)
3. 해상인명안전협약(SOLAS)
4. “요트경기의 전략과 전술 날쌔고 슬기롭게(전 7권 중 3권만 출간, 나머지 4권은 출간 대기 중)”
5. 하워드의 창의적인 크루징(전 3권 중 기간 1, 2권은 품절되었으나 언젠가 출간할 수 있고 제3권은 탈고 상태로 출간 대기 중)
6. 요트경기의 기본 이론과 기술(탈고 상태로 출간 대기 중)