

# 青山学院大学体育会ヨット部 レスキュー安全マニュアル



## 一第1章 はじめに一

### A 安全マニュアルの作成の目的

小さな子供達から年配の方々まで、老若男女問わず多くのセーラーがセーリングを楽しんでいる。

ヨットは競技・クルージングなど様々なスタイルがあり、一人乗りのディンギーから大型のセーリングクルーザーまで数多くのタイプがあり、生涯スポーツとして親しまれている。

一方、海上(もしくは湖)で行われるセーリングにはいつも危険が隣り合わせだ。残念ながら荒天、落水、遭難、衝突などによる事故が毎年発生している。

これまで幸運なことに、我が大学で命に関わるような大きな事故は起きていない。しかしながら、「今まで」起きていないというだけで、これから起きないとは言い切れないのである。

また、長くとも現役である期間は4年であり、学生主体の運営が求められる学生ヨット部ではこうした危機意識が一度途切れてしまうと、正しくその意識を継承することが困難になる。

どんなに意識をしても事故は起きる時には起きてしまうのかもしれない、しかしそのリスクを少しでも少なくするためにできることがあるはずである。

そのように考え私は、立教大学さんのマニュアルを手本とし、青学独自の安全マニュアルを作成し、改訂を続けていく。また、これは私が卒業した後にも改訂を繰り返し、より良いものとして欲しい。

すべての事象を想定することは不可能だが、「具体的に実現出来る安全対策」と「万が一事故やトラブルが発生した際の対処方法」の知識と実技を、全員で習得するよう努めていく。

我らが青山学院大学体育会ヨット部において未来永劫事故が起きないことを願ってここに「レスキュー安全マニュアル」を作成する。

## B 自己責任

どんなスポーツでも練習が必要である。たとえば自転車を最初から乗りこなせる人はいない。失敗をしながら練習することで技術を習得していく。強風での練習も沈を起こす練習も実践しなければいつまでも出来るようにならない。ただし「無茶」をするのではなく、練習の際の海況や回りのメンバーやレスキュー体制などを総合的に鑑み、海上に出るか否かを自分で判断する。

なぜなら海の上では常に「自分の命は自分で守る」ことが必要となるからだ。技術が未熟な人は、自分自身で海上に出るか否かを判断することは難しいので、指導者や上級生が共に判断する。もちろんレスキューボートは常に配備し、適切な乗員を確保し安全確保に最善を尽くすが、自然を相手にする以上、海の上では何が起こるか分からない。複数のヨットが同時に沈をしたり、エンジンに何らかのトラブルがあったりすれば、トラブル発生時にすぐに駆けつけることが出来ない場合もある。

「自分の命を自分で守る」とは安全に関する知識を身につけることである。何かが起こった際にどうすれば良いかを実技として練習しておくことが必要である。ヨットに限らず普段の生活も同じことがいえる。これが「自己責任」。これを怠る人は海に出る資格はないし、競技として、クルージングとしてもヨットを楽しむ資格もない。

「誰かが助けてくれる」ということは、自分で実現できることではない。このことを肝に銘じて居てほしい。

部員は安全マニュアルをしっかりと読み込み、知識と実技の習得を万全にする。これからセーリングをはじめる後輩達にもしっかりと伝えていく。また、他者の命を助けることにも義務は発生する。

## 一第2章 出艇前一

### A情報収集

#### A-1 前日の合宿所にて

風担当者はインターネットを活用して天候情報について情報を集める。

※利用サイト: ウェザーニュース, Windy等

〈天候情報〉

- ・気温
- ・風:風向・風速・波
- ・潮:干潮・満潮時刻・潮位・注意報・警報

これらを前日10時までにホワイトボードに記入

#### A-2 情報共有のための準備

情報を共有するための準備新入生には天候に関する基礎知識(上記の天候情報チェック項目、気温の変化による、風向の変化、練習海面の風の傾向などについて)を座学で教える。

#### A-3 当日の合宿所にて

起床後、担当者がインターネットで天候情報の再確認をする。前日の天気予報との変化を全体で共有する。

#### A-4 当日のハーバーにて

出艇申告担当者が出艇申告時にハーバーに掲示される情報及び職員の方から情報を得る。→これらの情報を基に、その場の上位者が具体的な最終決定をする。

※具体的な決定:出艇禁止/艇数を減らす/出艇時刻を延期/練習時間の短縮等

### B 準備・装備品の確認

#### B-1 レスキュー出艇前チェック項目

※レスキューは「8人乗りのトルネード」を対象としている。

〈チェック項目〉

☆法定備品

アンカー/ロープ/救命浮環/黒球/パドル/バケツ/ワイヤーカッター/  
ライフジャケット(規定数)/信号紅炎

☆その他

・携帯電話(2つ以上)/緊急連絡先表/救急箱/笛/メガホン/旗

〈点検項目〉

- ・ガソリンが満タン1缶と2分の1缶以上あるかどうか・ハンドルがスムーズに動くか
- ・空気は抜けていないか
- ・キングストンは閉まっているか
- ・エンジンオイルが規定量入っているか
- ・チルトは海面に対して水平な位置まで下ろしたか
- ・暖気運転をしてあるか
- ・ビルジポンプをAUTOにしてあるか
- ・直ぐにマークセットできるようにシート整理してあるか

※特にレースなどの出艇直前時には以下のリストを確実にあることを確認して出艇すること。

〈レスキュー出艇直前チェックリスト〉

- ・電子機器(トランシーバー・携帯電話)
- ・乗員が全員乗っているか
- ・ライフジャケットの着用
- ・乗員の免許

〈レスキュー:定期メンテナンス項目〉

・オイル交換:年2回または3500時間のどちらか早いほう

※毎出艇前に陸上でオイルチェックすることが前提

※舵/ビルジ部分に油を注いでもらう

・水のポンプ/電極/プラグ/ギアオイル/燃料フィルタ 年一回が交換目安

・ベルト交換1,000 時間が交換目安

・TRが170時間を超えたらリセット

※メンテナンスについては実施日、実施内容を記録する。

※レスキューの電光掲示板に赤いランプやエンジンマークが点滅したら、速やかに帰港し、メンテナンスを依頼している方に連絡し対処を確認する。

## B-2 デインギー

ライフジャケット・笛・黒球等の浮力体はシングルブレードで付ける。

※デインギーに乗る人が一番外側にライフジャケットを着ることを禁止する。ライフジャケットの上にはパドジャケのようなものを着るかビブスを着る。

予備部品...トラブル時に最低限の対処が出来るためのもの  
ハサミ/+ドライバー/プライヤー/ビニールテープ/銀テープ/予備シャックル/シャックルキー  
/シングルブレード1m×2/ブロック

### C:緊急時連絡先一覧

葉山港(046-875-1504)  
葉山マリーナ(046-875-0002)  
八景島(045-788-8822)  
佐島マリーナ(046-856-0141)  
湘南港/江の島 (0466-25-2211)  
海上保安庁(118)  
横浜市救急医療センター(045-222-7119)  
監督携帯電話 (090-1456-9676)

### D:レスキュー体制の条件

学生だけの練習の際に、必ず3名以上乗艇する。最高学年の判断によっては昼着ありの際かつ風速5m以下の際には2名でも良い。(ただし、学生2名の際には艇種問わず4艇までの出艇とする)。また、風域によって、監督・コーチ、OBさんなどの場合は1人でも可とする。

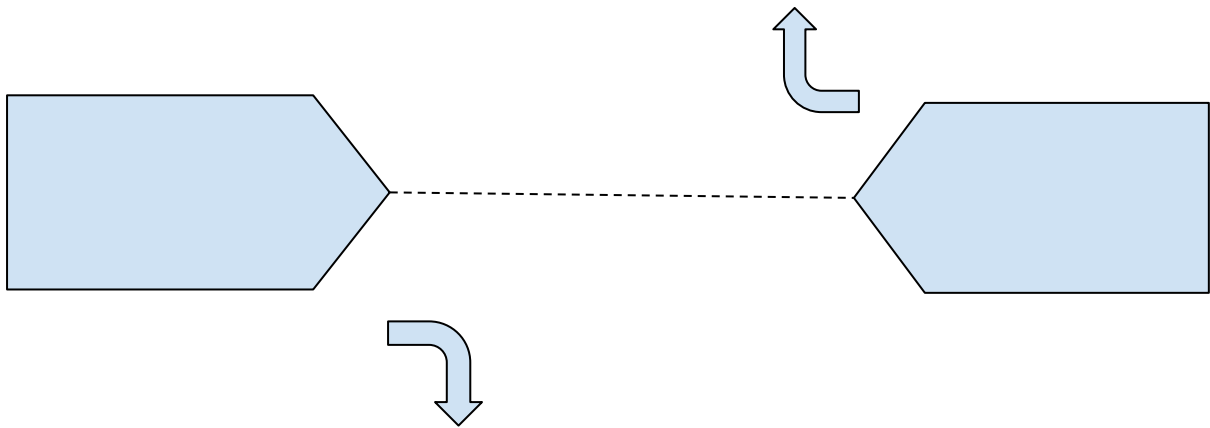
## 一第3章 出艇後一

### A安全運転

#### A-1:航海法規の遵守

- ・航路優先権は「動力船<帆船<漁労船<運転不自由船」である。
- また、動力船が鼓型のマークを掲揚していた場合に漁労船となる。
- ・行き合い船が確認され、かつ衝突の恐れがある場合、原則右に航路を変える。

## 動力船どうしの回避方法



- ・艇の船首から右側に船(横切り船)を確認でき、かつ衝突の恐れがある場合は右に進路を変え、横切り船の船尾を通る、または、減速し衝突の危険を回避する。
  - ・横切り船の関係において、自分が航路維持船であった時は、その安全が確認されるまで急な進路変更・減速は行わないようにする。
  - ・港則法に則ったマリーナ内の法規を厳守(全マリーナ共通)する。
- ※出艇時:右小回り、着艇時:左大回り。マリーナ内 徐行

- ・マリーナへの出入りの際、出艇する船を優先する。海上衝突予防法に則った、艇同士の衝突予防のため、特に運転手が周囲の安全を確認できる状況を維持する。
  - ・釣り船、漁船、網、タコツボ(ボンテン)には近づかないようにする。
- ※万が一近づいてしまった場合は、その状況からの回避を第一とし、最大限の注意を払いながら引き波を立てないような速度で回避にあたり、十分な距離をとって迂回する。

- ・荒天時、風が強く波高の高い時は、波を横から受ける形での運転は危険なので、必ず船首を波に向ける形か後ろから波を受ける形での運転を心掛ける。
- また、不用意にスピードを出すことも危険なので、操舵が十分に効く範囲での運転を心掛ける。

### A-2:AGU独自の運航ルール

- ・マリーナから出艇、着艇艇に関しての指示がある場合、必ずこの指示を確認し遵守を徹底する。
- ・出着艇の際、緊急時以外バックを使わないようにする。また、バックを使わない余裕のある運転を心掛ける。

- ・出艇後は速やかにフェンダー、バウロープ、スタンロープ(それぞれ運転席前後の金属部に結びつける)を回収し、海面抵抗を減らす。
  - ・港内の着艇態勢にある船を優先する。
  - ・備品の積み込みは船尾が重くなりすぎず、また左右のバランスがとれるようにする。また、積み込む物が多い場合、レスキュー人員を調節する。
  - ・陸との連絡手段として無線(トランコ)、携帯電話2つを必ず積み込む。
  - ・連絡先を連絡する順番を予め決めた形でコックピットにメモしておく。
  - ・レスキュー艇を安全に運転するために、また緊急時のレスキュー艇自体のトラブルを避けるため、通常利用時は4,000回転以下とする。(燃費効率を考えると3,500~3,700回転が望ましい)
  - ・1時間に1回ガソリンの量を確認し、5分の1以下になった際にガソリンを変える。
- ※ガソリンが完全になくなると5,6分動かなくなってしまうため。

#### A-3:レスキューの機器取り扱い

- ・出着艇時、レスキュー艇の排水栓が全てしまっていることを確認する。
  - ・出着艇時、ガソリンの量を毎回確認・補充を行う。
  - ・着艇後、冷却水路を専用ノズルで排水口から出る水が冷たくなるまで水洗いする。(目安は15分)
  - ・陸揚げ後、船内の潮出し・清掃、アンカー整理を行い、雑巾で清掃する。この際に船内に砂がないようにする。また、バッテリー室に水が溜まらないようにスポンジで水を抜く
- ※バッテリーがショートしてしまう危険性があるため
- ・解散日の練習終わりに陸揚げした際に船底に貝が付いている事があるのでお酢を使用し雑巾等で拭く。
  - ・船を固縛する時、オーニングをし、艇体を守る。
  - ・電子部位、ガソリタンク等の排水のためにビルジポンプを使用する。
  - ・着水中は常にビルジポンプをAUTOにする。

#### 1-4:長距離回航

Ex)葉山マリーナから八景島(中継地点:三崎漁港)

- ・長距離回航を行う際、必ず出艇マリーナと到着マリーナに出発予定時刻と目的地に到着予定時刻を報告する。
- ・長距離回航時には最低3名以上が乗船する。
- ・風速が8mを超える際には行わない。
- ・ラインにて随時関係者に通過点を告知する。
- ・目的地に到着した際、必ず出艇したマリーナへの電話での報告を行う。
- ・中継地点に到着した際、主将(現役責任者)への報告を電話またはラインで行う。ま

た、監督への連絡は乗艇している本人が直接行う。

- ・出艇前に、ガソリンが赤3缶＋銀1缶あることを確認する。
- ・備品として、海図を必ず積み込む。

## B:レスキュー活動

### B-1:監視活動

- ・救命浮環にロープをつけておき、迅速に対処できるようにする。
- ・天候が不安定な場合、座礁を回避できる距離をとった上で、マリーナのなるべく近くで練習する。
- ・470、シングルハンドの2チームが離れないように全員がまとまって練習するよう誘導する。各チームが離れているとき、レスキュー艇の責任者は乗員の中から各チームを監視する人を事前に指名し、万一の際に備えておく。特にレスキュー1艇で滑りを見る時は、ディングーにまとまって滑ることを声掛けし、離れすぎる前に他クラスへ近づくように指示する。
- ・出着艇前、ディングー艇のサポートをする。特に浅瀬での沈、メインセールを下ろした状態での着艇は制御不能が起こりやすいので入念にサポートする。
- ・下級生がヘルムスマンなど、経験の浅い艇の監視を徹底する。
- ・レスキューの乗員は雲の動きも確認する(積乱雲など)。
- ・乗員の技術レベルによって帆走困難と判断される風速・海面状況では、安全を優先し、ディングーの艇数を減らす。

### B-2 救助活動

- ・沈艇が発生した場合、優先でサポートにあたる。
- ・シーマンシップにのっとり、他校その他海上活動中の船舶人員のトラブルを発見した場合、声掛けしどのようなサポートが必要か確認する。
- ・過呼吸や気絶その他、乗員が自ら動けなくなった場合、蘇生活動の項目に準じて心肺・意識の有無を確認する。並行して連絡表に準じて陸上と連絡を取る。
- ・トラブル発生時にディングーをアンカリングしておくためのアンカーの準備をする。

### B-3 練習サポート

#### B-3-a ディンギーへの伝達

- ・マークセットに行く際は、各艇長に伝えてからセットに行く。その際、監視の担当者を決めて常に視界に入れるようにする。
- ・また、北風で振れ幅が大きい場合、上マークを2つセットし対応する。

#### B-3-b マークセット

- ・レスキューボートがマークを打っている間は練習中のヨットの監視が疎かになりがちなので担当者を決めて常に視界に入れるようにする。
- ・事前にマークの空気確認、もやいロープが絡まりやすい状況にないかを確認する。



- ・マークとシートはフィッシャーマンズノットで結びつける。
- ・周りに障害物がないか確認する。
- ・周囲に他船がいる場合、声を掛け合い互いの練習海域に干渉しないよう注意する。
- ・ダンフォースアンカーが開いている状態で風上からアンカーを落とす。
- ・アンカーシートが船の下に入らないようにする。
- ・アンカーシートの長さは、水深の1.5倍を目安とする。また、満潮干潮を意識して長さの参考にする。

#### B-3-c マークを上げる

- ・風上からアンカーをあげる。
  - ・アンカーを上げる際は、迅速に完了することを第一として作業を行う。
  - ・アンカーを揚げる際にボートを傷つけないようにシートとボートを離して引き上げる。
  - ・根がかりした際には運転席前の金属部に結びつけ、ゆっくりと後進する。また、その際にシートとレスキューの間に緩衝材として法廷備品として備えられているライフジャケットを挟む。
- ※後進中のテンションがかかっているシートには絶対に触れない

#### B-3-d 曳航

- ・曳航シートは15mを目安として、各ディングー艇に配備する。
  - ・艇体トラブルによる帆走不能時は、周囲の安全を確認してから風位を向け、メインセールを下ろす。他艇はレスキューの助けを呼び、迅速にマリーナへ帰着する。
  - ・マリーナへ船首を向けたタックで待つ。艇体にクラックなどの損傷がある場合は損傷部分を銀テープで補修し、損傷個所に水がかからないようにする。
  - ・曳航時、レスキューを先頭に順番に船を曳航シートで繋げる。
  - ・すばやくロープを受け取り、レスキュー艇後方に結ぶ。
  - ・ロープがたるまないように調整する。
  - ・最低一人は後ろを向いて見張りをする(艇の安定、乗員の安全)。
  - ・時々声を掛けて安全に曳航が出来ているかを確認する。
  - ・レスキュー運転者は周囲に障害物等がないか良く確認し、万一障害物があった際には大きくよける。
  - ・曳航時、見張り役はエンジンに近づきすぎないようにする。
  - ・曳航シートは老化、長さの収縮を防ぐために玉はあらかじめ解いておく。
- ※トラブルの際は大声で知らせ、レスキューに届くまで復唱する。

#### ☆☆☆曳航時のルール☆☆☆

- 1.最大艇数は7艇
  - 2.艇同士を繋げる場合は風下から拾っていく。
- ※もやい結びを行う際にもやいの輪っかに決して決して指を通さない
- 3.全艇繋げたら一番後ろの艇から繋げたことを前に伝達。

- 4.動き出す前にレスキュー、デインギーは周りの安全確認を行う(他大、漁船、ぼんてんなど)。
- 5.曳航することが考えられるコンディションの時は配艇を考慮する。

## 一第4章 トラブル発生時一

### Aトラブル発生時の心構え

- ・ヨットのトラブル発生時は、乗員の安全を第一に考え行動する。
  - ・ヨットのトラブルが発生したら、全艇にトラブル発生を伝える。
- 使うもの:笛
- 鳴らし方:全艇がトラブル発生に気が付くまでずっと吹き続ける。
- ・ヨットからのトラブル発生の場合を見逃さないように、レスキュー乗員は分担してヨットを見張っておく。
  - ・トラブル発生時、トラブルが発生した艇が、何らかの理由で直ちにレスキューのサポートを受けられない場合は、全艇が集合してトラブルが発生した艇にできる限りのサポートを行い、レスキュー艇の到着を待つようにする。
  - ・レスキューのサポートを必要としていない場合又は受けられない場合は可能な限りレスキューやほかの艇に近づけるタックで対処を行い、なるべく離れないようにする。
- ※トラブルが発生した艇がハーバーバックする際には、基本ハーバーまで付き添う。例外として風域、個人の技量も考慮に入れ、1艇で帰れると判断した場合、目視で監視する。八景島ではマリーナにも監視を頼む。着艇後、携帯でレスキュー艇へ速やかに報告。
- ex,(セール番号)の4701艇が(理由)のためハーバーバックします。マリーナに監視をお願いしてもよろしいでしょうか。
- ※トラブルが発生した艇が自力でハーバーバックができるかをまず判断する。不可能であればすぐさま曳航をしてハーバーバックをする。
  - ※ハーバーバックをした艇は海上復帰の可否をレスキューに連絡を取る。海上復帰が可能な場合はレスキューに付き添ってもらい、海面へ向かう。
  - ※レスキューがついていくのであれば、マーク付近で回航練or全艇で一緒に寄せる。
  - ※レスキューには常にH旗を搭載し、レスキュー人員が危険と判断し、レスキューがH旗をあげた場合、デインギーは自艇の着艇を優先し、なるべく早くハーバーバックする。

### B 沈艇の救助

#### 沈発生時の心構え

- ・レスキューの乗員はいつでも海に飛び込める準備をしておく。
  - ・工具などをすぐに渡せるようにレスキューボックスを準備する。
  - ・曳航用ロープを準備する。
  - ・救命浮環(浮き輪)の準備をする。
- ※乗員が沈艇、レスキューから離れてしまった場合に使う。

・レスキューは沈艇のそばに留まり、沈起こしのアドバイスをします。

#### ☆手順

- 1.乗員全員がいるかを確認する。
- 2.沈艇の近くに寄り、「大丈夫か?」などと声をかける。
- 3.周囲の安全確認(岸壁・岩場、網、漁船、釣り船、手漕ぎボート、ボンテン・ペットボトル、ヨットは近くにないか。他大学が練習している海面かなど)を行う。
- 4.救助開始

優先順位は以下のようになる。

- 1,乗員が目視で確認できない艇
- 2,孤立して沈をしている艇(周囲にヨットがない)
- 3,危険度の高い場所で沈をしている艇(危険度の高い場所:岸壁・岩場の近く、網の近く)
- 4,乗員の技術レベルが低い艇

ケース1:沈がどうしても起きない場合

- 1.レスキュー乗員が飛び込んで援助をする。  
→バウをおさえ艇を風向に向ける。センターに乗って体重をかけるのを手伝う。
- 2.低体温症等で乗員をハーバーに帰す必要がある場合はアンカリングをする。

ケース2:曳航中に沈艇が発生した場合

レスキューはただちに減速し、沈艇の前後の艇は、曳航用ロープをほどく。

ケース3:乗員が目視で確認できない場合

- 1.シーマンナイフ等を持ったレスキュー乗員が飛び込んで船の下を捜索する。
- 2.艇の乗員がシートに絡まっている際にはシーマンナイフ等で即座にシートを切断する。  
(この際にはどのようなシートであっても迷わずに切断する)

補足:練習中に、ディングー艇から落水者が出た場合

- 1.レスキュー艇は風下から要救助者に徐行で近づいて救助をする。
- 2.救助を終えた後、ディングー艇がレスキュー艇に自力で接触できるかを確認する。無理な場合はレスキュー艇から接触し乗員の状況を確認する。

#### C 艇体トラブルが発生した時

艇からのトラブル発生の場合には以下のように対応する。

手順

- 1.レスキューの側面に艇をつける。艇が帆走不能の場合はレスキューが艇の側面につけ

る。

2.トラブル発生報告を受ける。乗員は状況をはっきりと簡潔に伝える。  
(どの部分が壊れた?ハーバーバックするか?など)

C-1:ハーバーバックしない場合

→海上での応急処置

- ・レスキューボックスに入っている備品を必要に応じて提供する。
- ・補修のサポートをする。

※艇の乗員に求められた備品をすぐに出せるようするなど、求められた行為をすぐにできるようにする。

C-2:ハーバーバックする場合

- ・笛等で他艇を集めてあるためレスキューから他艇にハーバーバックの旨を伝える。

1 曳航しない場合

- ・トラブル艇のハーバーバックに付き添う。

2 デインギーが帆走可能で曳行する場合

- ・曳航準備をする。

3 ラダーやセンターボードなどが抜け帆走不可能で曳航する場合

- ・レスキューのバウ側の取っ手とマストをロープで固定、またレスキューのスタン側の取っ手とフットベルトあたりをロープで固定し、可能なら横付け、不可能なら曳航する。

※なるべくレスキューとデインギーを密接させロープを繋ぐ。

- ・ハーバーについたらバウに結んだロープで栈橋伝いに引っ張る。

## D 負傷者が発生した時

艇からのトラブル発生の場合を受ける。

ケース1:複数人が怪我をしている場合

付近の艇から救助し、レスキューでハーバーバックする必要がある部員を順次レスキューに乗せ、全艇の負傷者のケアし次第レスキューでハーバーバックする。

手順

1.レスキューの側面に艇をつける。艇が帆走不可能の場合はレスキューが艇の側面につける。

2.トラブル発生報告を受ける。乗員は状況をはっきりと簡潔に伝える。

クルースキッパーどちらがけがをしたか、どのようなけがをしたのか、負傷者に意識はあるか、ハーバーバックするかなど。

D-1ハーバーバックしない場合

→海上での応急処置

- ・レスキューボックスに入っている救急セットを提供
- ・治療のサポート

※艇の乗員に求められた救急道具をすぐに出せるようにする。求められた行為をすぐに行えるようにする。

D-2:ハーバーバックする場合

- ・他艇にハーバーバックの旨を伝える。

D-2-a 乗員全員で、自力で帰ることが可能な場合

- ・けが人発生艇のハーバーバックに付き添う。

D-2-b 負傷者をレスキューに乗せる必要がある場合

- ・乗員が一人になってしまう艇に、レスキューからアンカーを渡す。

(1)救急車が要らない場合

- ・網や漁船、ヨット等に気を付けて速やかにハーバーバックする。

(2)救急車が必要な場合

1,その日に出艇したマリーナに電話をかける。

2,監督、負傷者の家族に連絡する。

※電話で伝えるべきこと

「青山学院大学ヨット部の〇〇です。要救助者が出たので救急車の準備をお願いします。救助者の状態は△△(呼吸の有無、意識の有無)です。事故発生原因は□□です。」

3,レース中の場合、レース委員会に報告する

4,他のディンギーに状況を伝える

5,その後、逐一状況を監督や現役へ伝える

ケース1:出艇したマリーナに帰港する場合

「〇〇マリーナに帰港します。〇分後に到着予定です。」

ケース2:出艇したマリーナよりも、他のマリーナの方が近い場合

「現在地からも近い、××マリーナへ帰港します。〇分後に到着予定です。××マリーナへの伝達および救急車の要請をお願いします。」

## E 想定外の強風になった時

事前対処できること

- ・葉山沖の場合、強い西風が吹くことが予想される際には出艇を控える。
- ・漁船がハーバーに向かい出したときは、直ちにハーバーバックする。
- ・「春一番」等の情報には注意する。
- ・強風となる予報のときは船数を減らし、ハーバーに近い場所で練習をする。
- ・沖の方で白波がたっていたら注意する。
- ・急いでハーバーバックすることを伝えるためのH旗や笛の合図、方法を決めておく。

- ・沈が起きない時に助けに行く要員等、役割分担を決めておく。
- ・雲の流れが早いときは風が強くなる傾向にあることを把握する。
- ・あらかじめ、上級生を多く乗せるなど対策を取る。
- ・出艇する予定の艇数を減らす。

まず全艇の存在・安全確認をする。

case1:ヨット全艇の存在が確認できない場合

- 1.必要に応じレスキューの周りにいるヨットをアンカリングする。
- 2.完了したことを見届けた後に、存在が確認できなかったヨットを捜索する。
- 3.双眼鏡や他大学のレスキューの情報を利用し、なるべく早い段階での発見をする。

case2:ヨットが自力で帰港できる状態の場合

- 1.全艇の安全を確認後、直ちにハーバーバックの合図を出す。  
→ヨットには沈を避けるためにスピンを使わず安全に帰らせる。
- 2.レスキューは全艇の着艇を見守ってから、マーク等の回収を行う。

case3:通常帆走ができない場合

- 1.ヨットにメインセールを下ろさせて、ジブ帆走でハーバーバックさせる。  
→ジブセール帆走では風上に進めず、港に向かって追い風の場合でしか進むことはできないため、風向に注意する。

※ジブ帆走とは、普段通りに帆走出来ない強風時に行う帆走の仕方である。ジブ帆走の判断が下った場合は、艇を風上に向けて素早くメインセールを下ろすこと。またジブ帆走で風上に向かう場合は、スキッパーとクルー共に可能な限り前に乗艇すること。

- 2.レスキューが曳航する。

→強風のときはメインセールを下ろさせる。

大きなうねりや波があるときは、曳航するのが危険になる場合もあるため長めの曳航シートを使用する。

## F レスキューボートにトラブルが発生した時

事前対処できること

- ・出艇前の確認を確実に行う。
- ・新港等、近場の港の電話番号を把握しておく。
- ・海図を搭載しておく。
- ・通信手段は最低でも2つは搭載しておく(携帯電話、トランコ等、またGPS 機能があるものもあるとよい)。
- ・通信手段は身に付けておく。
- ・操縦部分のオイルのチェックをする。

※レスキュー乗艇者は異変を感じた時やトラブル発生時に、笛を用いて周囲の艇に情報の発信をする。ディングーは迅速にレスキューの付近に集合をする。

※モールス信号のSOS は短音3 回、長音3 回を繰り返し出し続けること。

case1:エンジンが止まった場合

1. 周囲の状況(岸までの距離、網等の有無、天候等)を確認し、必要に応じてレスキューをアンカリングさせる。
2. ニュートラルになっているか確認する。
3. ガソリンが適切に送られているか確認する。(黒いプライマリーポンプの手ごたえで判断が可能)
4. エンジンオイルは入っているか確認する。
5. セルモーターが回らない時はバッテリーの接続状況を確認する。

※スクーンメーカーはガソリンを使い切った後に変えた際にエンジンが止まりやすいので黒いプライマリーポンプを良く揉むことが大事

case2:海上でなおせない場合

1. レスキューをアンカリングする。
2. すぐに周りのレスキュー艇にSOS を求める。
3. 周りに船がない場合は、ホームポートに連絡をして救助を求める。  
→ 回航中の場合は、海図を見て最も近い港に助けを求める。

case3:レスキュー艇自体が転覆をした場合

1. 必ず船から離れないようにし、助けを求める。
2. 携帯等の連絡手段、笛等で助けを求める。

case4:レスキュー艇自体に水が溜まった場合(水没)

1. 直ちにハーバーバックする。
2. 水の侵入部分はテープで塞ぎ、バケツで水をだすなどの応急処置をする。
3. ヨットはレスキューのそばを並走する。

case5:通信手段が途絶えた場合

1. 直ちに練習を中断し、ハーバーバックする。
2. エンジンが止まり漂流中の場合、シーマーカーや笛、旗、などを使ってSOS の合図をする。

case6:ハンドルが効かなくなった場合

1. レスキューを止め、アンカリングをする。
2. 操縦部分のオイルをチェックし必要に応じて足す。

case7:火災が発生した場合

1. エンジン、ガソリン缶、バッテリーとの接続を切りアンカリングを行う。
2. あかくみなどを使用し、直ちに消火を行う。(1、2は分担して同時に行う)
3. トランコや携帯電話などでマリーナ、他大学に救助を要請する。
4. 他のレスキューに曳航してもらいハーバーバックをする。

## G 災害発生時

事前対処

- ・朝昼の天気予報を共有する。
- ・高台、避難場所の選定をする。
- ・トランコを用意する(電話回線が混み合った時のため)。
- ・陸待ち組は地震が起きた場合にすぐに情報をチェックする習慣をつける。

case1:大きな地震が発生したとき

1. 陸から連絡を受け次第、直ちにヨットをハーバーバックさせる。  
→津波がくるときにヨットのような小型船が海に残るという選択肢はない。
2. 全艇レスキュー近くに集まり、曳航用意を始める。
3. 津波到達まで時間がない場合は艇をアンカリングもしくは完沈させ、レスキュー艇で陸に戻る。
4. すぐに陸の高台に逃げる。あらかじめ向かうべき高台の場所を決めておく。

※地震発生から津波到来までの時間の一例

→15分～20分「参考:東北のヨット部事例集」

case2:雷が鳴り出した場合

1. 直ちにハーバーバックをする。  
→沖の漁船が帰り出すことは荒天の合図。
  2. すぐ近くに雷がきてしまった場合、艇をアンカリングさせ、速やかにレスキューで陸に戻る。
- ※雷の恐れがあり、曳航してハーバーバックする際は、メインシートを海に垂らし、感電しないようにする。
- ※落雷の可能性が非常に高い場合は、レスキューは静止する。乗員はできるかぎり姿勢を低くする。ディングーに乗っていたものは艇を完沈させ、艇より上に出ないようにする。

case3:竜巻が発生した場合

目視次第、直ちにレスキューに移り、ハーバーバックをする。

いざという時の「守るべき」優先順位は以下のとおり。



# 人命>レスキュー>ヨット

なお、このマニュアル作成に際して、立教大学さんのマニュアルを参考にさせていただきました。

初版 2022年11月1日 記載責任者62代小川泰生

改訂

①

②