

セッション3 COBのシミュレーション

場面1 自分がCOB（落水者）となってしまった。どういう行動をとるか？

投げられたブイに泳ぎ着く、ダイマーカーを開封、ストロボライト点灯、携帯通話可能か確認、船が見える場合は呼子を吹く。船が見えなくなったら携帯で海上保安庁118を呼び、艇名と状況を知らせる、その時ハンディGPSがあれば位置情報も送る。絶対救助が来ると信じ体温の保持に努める。衣類の開口部を絞り海水の流入を防ぐ、高カロリー食品を摂取。

場面2 自分がCOB落水者となったがテザーで艇につながれている場合、どうする？

a 艇がクイックストップしてくれた場合、

スタンション、パルピット等の固定物をつかむ、パートナーにロープを投げてもらいそれに掴まる。舷が高く復帰が不可能な場合、ハリヤードを伸ばしてもらい自分のハーネスにロックし、ウインチで引いてもらう。パートナーに「自分は大丈夫、ゆっくり救助してほしい」と声をかける。

b 艇が止まらないで強く引かれた状態が続く場合、どうする？

呼吸が困難となった場合、手元でテザーを外す、あるいは付属カッターで切断し、艇から離れ、場面1の行動をとる。

場面3 テザーでつながった落水者を救助するには？

クイックストップ最優先、落水者を風下側に置く、まず顔が水面から上がるまで引き上げる、上げる力が無ければハリヤードウインチ、テークルを利用

場面4 クルーが落水、艇長が残った場合、艇長ならどうする。

ステップ1

クイックストップシーケンスを行う、ライフブイ投下、舵を固定、スピンドウン（最悪、降ろせない場合はハリヤードカット、シートをバウクリートに止めシーアンカー状態を作る）、メインは後でよい（降ろすと始末が悪い）、時刻を確認する。

ステップ2

国際VHF DSCボタンを押し救助信号を発信、電子海図・チャートプロッターのMOBキーを押す。（ダブルハンドでなければDSCを使用するのを躊躇するが、ここでは迷わず行う）。

ステップ3

ライフスリング（リカバリースリングと改称）用意、ハンディVHF、携帯電話確認、船外のシートを確認後エンジン始動、救助に向かうが、**救助できると思わぬこと**、プロッターのMOB位置を確認し、**なるべく近くにいる努力**をする。自力救助ができないと判断したら、国際VHF16chでメーデーを発信、艇名、位置、状況、発生時刻をゆっくり送信

し救助を待つ。VHF が無い場合、携帯電話で海上保安庁 118 に連絡。

場面5 艇長が落水、クルーが残った時、クルーはどうする。

クイックストップ、ライフブイ投下まで行い、真っ先に DSC ボタンを押す。救助は困難と考え、セールを降ろし、近くにとどまる努力をする。もしスピンラン中であつたら、ハリヤード、スピンシートすべてを飛ばしスピンを捨てる。メインは降ろさなくても可。ハンディ VHF16ch を聞き、携帯電話を確認、保安庁 118 に電話する。

セッション3の纏め

- ・テザーで艇につながっていることが基本
- ・自力救助にこだわらない、自力救助ができたなら幸運と考える
- ・インシデント発生後、速やかに海上保安庁に知らせる、DSC、国際 VHF16ch、携帯電話 118 番
- ・必ず保安庁の救助が来ると信じ、その場にとどまる
- ・セール、シート、備品は捨てる覚悟を持つ
- ・艇長はクルーに最低限の救助要請手段を徹底して教え込む

その他、話題として取り上げたこと

- ・海上保安庁は飛行機からの捜索に関して、直径 1.5~2km の範囲で生体反応を検知できると言っている。早い救助要請が発見を早くする。
- ・118 の有効通話は 1%しかない、あとは間違いといたずら。118 は各管区につながる。
- ・米国で普及している PLB(Personal Locator Beacon) は日本国内の受け口が決まっていない。(US の SPOT は山での遭難信号が圧倒的)
- ・安全委員会では PLB と AIS-SART (Search and Rescue Transponder、AIS プロッターに COB の位置を表示する、有効範囲 1.5 マイル) の案内をしているが、みなし認証製品は合法で入手できる。
- ・国際 VHF アンテナは OSR の規定通りに設置する。マストトップアンテナに短いヘリカル型は使用しない事、まったく飛ばない。
- ・DSC 信号は 70ch を使用、微弱電波ながら 30~50 マイルは飛ぶ。船舶 ID と位置情報を送る。