

白石康次郎 安全講話 メモ 2017年11月 記録 山本

自己紹介…49歳、三崎水産学校(機関科)卒、海・航海に憧れ、故)多田雄幸氏に師事。学生時代にスナイプ、Y15等にも勤しむ。卒業後は遠洋漁船(マグロ)での航海経験あり。三ヶ月 X 二航海、基本的な安全への姿勢は、この時の事故等・諸経験が元になっている。

安全に最も重要な事…(これは、講話の最後で話された！)

笑顔で居る事！ 笑顔でなければ正しい判断・選択が出来ない。

危険、困難な時、眉間に皺を寄せていれば、目でしか見えない。

大切な事、大局的な事等を《観る・感じる》には、笑顔が不可欠！

心構えを学ぶには武蔵五輪書(特に水の巻)がお勧め…同氏は居合道も嗜む

世界一周レースは、勝ち負けの前に、生きて帰れるか？が大きな課題

安全には細心の注意を要する。

失敗しても、奮って明るく務める。

リタイア、枯れ尾花状態→世間のバッシングに打ち拉がれる様では、若者が後に続かない！**ヨット界の発展には、若者の育成が最重要。**

叱って育てる時代ではない、来てくれるだけで有難う？褒めて育てる事が、本当に重要！

判断(白石流…例:コース取り)

人間の体調は、必ず波が有る。好不調は常と弁える。

好調時…自身の判断に従う

不調時…コンピューターの判断(感情が入らない)に従う。

飛行機でも航海でも、10,000 時間以上を経験すると、ベテランの域に達する。

試算・私見)一回の出港で5時間、年間60日出港=300H→30年でベテラン??

同氏は約1万五千時間の航海経験を有する。ただし、未だに出航後五日目までは、ひどい船酔いに悩ませられるとの事。(これは多くの大海航海者が言っている)

落水者救助…は、良くやるが、救助される際の心得、コツを知らない人が多い?

回収ロープを手にしたら、引き込まれ始めると同時に、**回収艇に背を向け、背面を引っ張られる様にすべき**、その時、足は軽く折り曲げ、抵抗を減らす。

一般的に、ロープを手にしたまま、回収艇に顔を向けて引っ張られると、顔面にもろに海水を浴び、溺れそうになり、ロープを話す結果となる。

ヴァンデ・グローブ(単独・世界一周レース)関係

四年に一度開催、フランスの自治体が主催

現地での人気は…WC サッカー>ヴァンデ・グローブ>ツールドフランス、との事。

最近では1レースで所要約2000時間、優勝艇で74日、平均して80日前後

多田氏が出ていた頃は200日、艇の大型化、ハイテク化で高速化が進む

愛艇:スプリット・オブ・ユウコウ(多田氏へのオマージュとして命名)

全長60ft、中古艇を購入、排水量8.7トン(内キールとバルブで約3t)、平均速度12ノット前後、ほぼ風速と同じ速度が出せる。持ち込めるセールは9枚
同艇は、進水以来、既に世界を三周しており、船体、マスト、セールともに劣化が厳しい？
今回のトラブル、A3セール破断、マスト破損も経時劣化と思われる。
事前に、劣化に対する不安はあったが、必要経費⇔支援額との関係で、新調は断念した。
マスト新調は約3千万必要！新艇は4.5億程度！

食料(ドライフーズ中心)約130kgを搭載して出港
水は非常用として40L程度のみを搭載、燃料も同じく極わずかのみ搭載
清水、電力は、スターンに取り付けた、プロペラ発電で造水器や電子機器の稼働に対応。
平均5Aを常時使用しても、更に5Aの充電が可能との事。
ただ、この発電システムは、コンスタントに10ノット程度が出ないと使用出来ない。

参加艇の約1/3がトラブルでリタイアを強いられる過酷なレース。
白石氏も、マスト破断で棄権を決断(28日目)、ジュリーリグを立て、帆走で帰港。
なお、マストを支えるステー、シュラウドは全てハイテクロープを用いており、リギンカッター等を用いなくて、波刃シーナイフで、すっぱり切断出来るとの事。
とは言え、帆走しつつ、揺れるマストに一人で登り、折れた先端を(一気に落とすとハルを突き抜ける！)、徐々に安全に、舷外におろし、廃棄するのは、至難の技で有った。

セール破損、マスト切断共に、マストに登っての修復作業となるが、全て山用のクライム道具を用いて上がる。マスト登りをする際は、先ず支柱となるロープを、パンパンに張っておく事が重要である。少しでも甘いと、マスト中間あたりで、船体の揺れに伴い、体がマストに叩きつけられる状態になる。
クライム道具は非常に良くできていて、ステップに足踏みすると体が持ち上がる仕組み。
ただ、安全に降りる道具が、なかなか無くて苦労した。(最近では船関係で商品有り…フランス製)

過酷なレース故、主催者側の安全管理は非常に厳格、体系だった事前講習を徹底実施
サバイバルスーツでの過ごし方、各国(F,NZ,AUS)で異なる救助ヘリでの助けて貰い方、自身で怪我治療の演習(自身で頭部縫合他)、ホッチキス型縫合器を用いた腕の切創縫合、ホルヒネ薬の知識・投薬・注射法等々を十分に学ぶ。
なお、これらの組織は公的で無く、民間機関が実施。
民間機関の方が、各社の用品等を比較して、優劣を包み隠さず評価、案内出来る。

他にも(諸々の)最悪を想定した準備、対応がいっぱい、一例は…
完沈して上下逆→救援要請するアンテナが必要、そこで…スピードセンサーの穴に差し込み、通信アンテナとなる機器をライフラフト等に搭載

万一、船体放棄して、ラフトで救援を依頼する時も、十分な飲料水、食料を持参の上、他艇の救助を待つ(他艇にも余裕がない為)。
なお、実は船体放棄してもハルは水舟になる物の、ハニコム構造の空気室等の浮力で沈みはしない。実際、過去の放棄艇の一部が南アフリカ沖？で発見された。[現在もグーグルアースでも見える！](#)との事 W。

南氷洋での氷山との衝突回避

主催者は、各機関からの衛星画像他で、アイスゾーンを把握、各艇に対して、東経 WW 付近では、緯度 XX より南には入るな…と指示が出る。

船中での暮らし…

睡眠は約40分間を、適宜繰り返し取得、ビーズマットが体を包み睡眠に最適。

ほぼ、全参加者が、自分の体型に合わせたビーズマットを使用。

トイレはバケツに、その後、海上投棄…バイオ分解される特殊プラスチック使用

飲酒は赤道祭、ホーン岬回航等の記念日のみ、スポンサーの八海山で祝杯。

なお、フランスの規制によりタバコ・酒類の広告は船体・帆に表記出来ない！

苦肉の策として(八海山社製の甘酒→ノンアル W)を用いた様です。

次回の大会は参加希望者多数の様、既に47艇が申し込み、予選で30艇に絞るとの事、白石氏もスポンサーを集めれば参加したい…との事。

以上