

クルーザーヨット教室 テキスト

特定非営利活動法人
non profit organization in TAKASAGO



クルーザーヨット教室 テキスト

NPO 法人 高砂海文化 21C

海上リクリエーションを楽しむための最小限の知識を得て、操船術やロープの扱い方を練習を通じて体得して頂くためのテキストです。

1.安全に関する事項（人身の安全の確保）

- ①ライフジャケットは必ず着用する。付属の“ホイッスル”を鳴らしてみよう。
- ②乗降時および船上での移動方法：飛び移り厳禁、移動は腰を落として低姿勢で、片手は必ず固定物に掴まる。
- ③安全についての船長の指示には従う。
- ④ヒール（艇の傾き）やローリング・ピッチングによるケガを避けるための体の確保を心がけ、“ブームパンチ”を喰らわぬようデッキでは姿勢を低く保つ。
- ⑤万一落水して置いてきぼりになりかけたら、すぐに付属のホイッスルを鳴らして注意を引き助けを呼ぶ。また、泳ぎ廻らず体力消耗を防いで救助を待つ。

ヨット遊びの要注意点：クルーザーでは、通常の天候で横転する可能性は低いですが、不注意や風向・風速の突変での“落水事故”はあり得る。また、他船や定置網等との衝突・接触を防ぐため常時周囲を見張る必要がある。

2.操船術（セーリングテック）

（座学または船上での説明・練習）

- ①セーリングの原理 図参照（4頁）
- ②風とセーリング出来る範囲と各部の呼び方 図参照（5頁）
- ③セールの張り方、走り初め・減速・停止、クローズホールド 図参照（6頁）
- ④2枚帆ヨットのタッキング、ラフ 図参照（7頁）
- ⑤ジャイビング、ベア（ディンギー用を参考に） 図参照（8頁）
- ⑥離岸／着岸 （解説、余裕あれば実演）
- ⑦縮帆（リーフ） （ “ ” ）
- ⑧コンパスの見方（コンパスを見ながらの針路変更操作に慣れること）（ “ ” ）

3.ロープの結び方

（船上での練習）

簡単で、力が掛かっていれば自然に解け難く、ほどくのが容易な結び方の重要なものを習得する。正しく結んだあと強く引き締めておく。

- ①8の字結び 図参照（9頁）
- ②クラブヒッチ（徳利結び） 図参照（ “ ” ）
- ③ボーラインノット（もやい結び） 図参照（ “ ” ）
- ④クリート結び 図参照（10頁）
- ⑤その他（シートベンド、ローリングヒッチ）（余裕あれば練習） 図参照（11頁）

4.航行ルール（船の衝突予防、安全の確保） （座学または船上での説明）

プレジャーヨットも海上を走る時は「海上衝突予防法」等を守らなければならない。

- ①ヨット相互間のルール（ポート／スターボード、風上／風下） 図参照（12頁）
- ②右側通行の原則（ほぼ正面から向かい合った時、狭い水路） 図参照（13頁）
＝優先の規定＝
- ③帆船は動力船に優先する
- ④動力船相互は左舷を見せる船に優先権あり
- ⑤追越す船は先行船を避ける。漁労中の船を避ける。
- ⑥港の出入口：入港船より出港船が優先、右小回り／左大回りの原則

注記：◎周囲を見張る際、注意する順番は ①前方 ②右 ③左 最後に④後ろ

◎プレジャーヨット（帆船）優先の規定は“原則”と考え、方向転換や減速の難しい大型船や、漁労中はもちろん移動中の漁船等の職業船を避けるのが賢明です。また、避ける行動は相手に判りやすい様に、明らかに・大幅に・かつうんと早めに行う。

（参考：夜間航行のための灯火の例）

- ・船の灯火：左舷は赤灯、右舷は緑灯（例：互いに赤灯を見て行き交う）
- ・灯台と灯火：水源に向かって 右が赤灯台／赤灯火、左は白灯台／緑灯火
（例：高砂港の灯台）

5.クルーザーの各部名称と用語、艀装 （現物主体で説明） 図参照(14頁)

- ・操船時頻繁に使う用語と現物を最優先で覚える。
- ・カタカナ語はそのまま慣れ覚える。

6.気象・海象

- ①テレビ・ラジオあるいはケータイで地域の気象予報や海上予報に注意する。
- ②“強風注意報”や“海上風警報”発令中は出航しない。
- ③播磨灘で“波高1m”は要注意、“波高1.5m”なら初歩のうちは避けるべし。
- ④黒々とした雨雲が接近しそうなときは早々に退散する。突風を伴うことが多くヨット遊びの初歩には要注意。また、
- ⑤いわゆる“観天望気”も役に立つ。
- ⑥工場の煙突の煙のたなびき方で風の強さ・向きのおおよそが分かることが多い（ただし、発電所の高い煙突の煙は参考になりにくい）。

7.アンカリング（錨泊）の知識

- ・遊泳したり昼食を楽しんだりする為に短時間錨泊する際は別として、事故その他の事情で長時間錨泊する場合は、アンカー自体の種類、海底の質（泥・砂・岩...）、風速、波、潮流の大きさ等様々な条件が関係するが、大事なことは「アンカーの近くに余分の重しをつけた上、ロープの長さは“水深の7倍前後”確保

しないと十分な効果が得られない」と言う経験則を覚えておこう。

8.ヨットの歴史 ヨットにまつわる高砂の偉人の話しもどうぞ 図参照 (15頁)

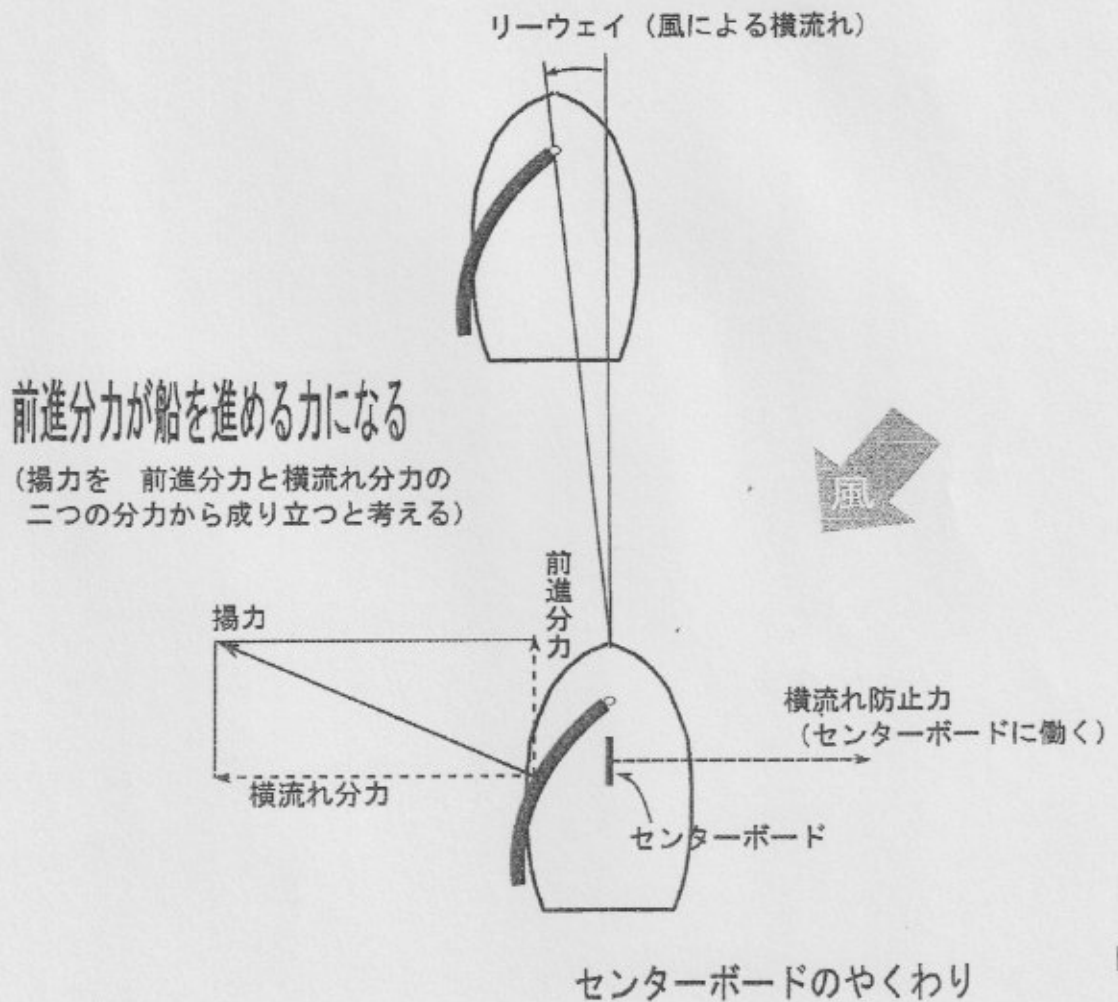
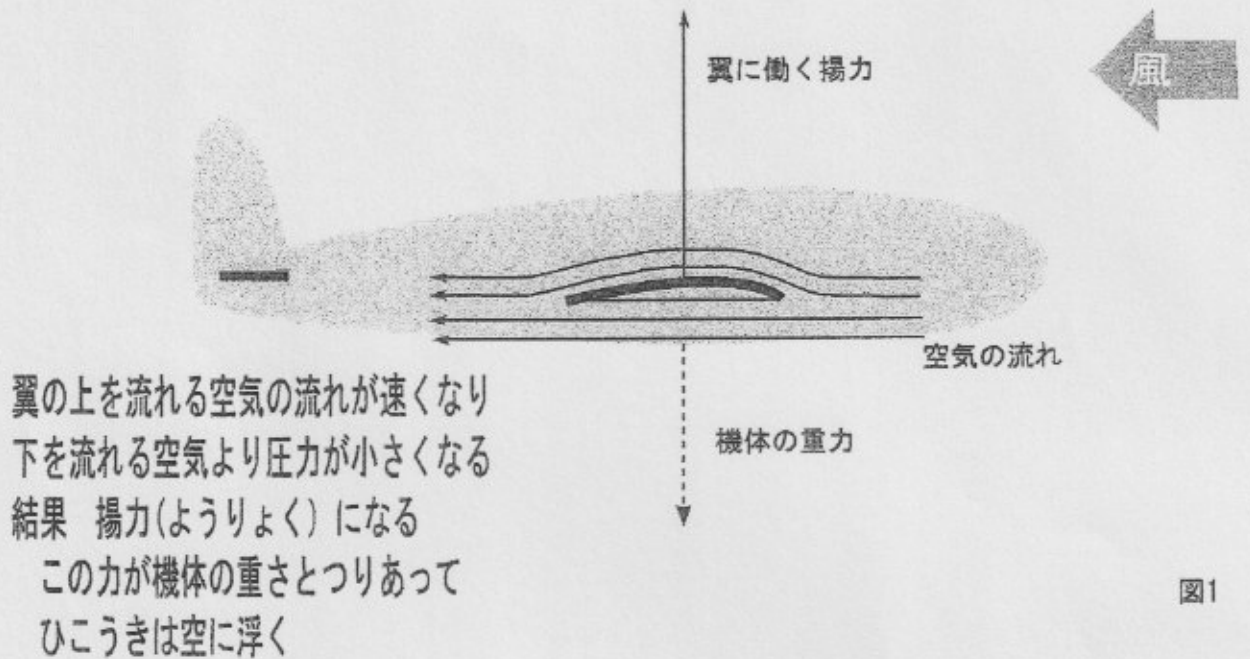
9.環境問題

- ・船上でのゴミは高砂の海に捨てないで家に持ち帰ろう。
(海を汚している原因は一般の人たちの廃棄物によるところが大きいと言われている。)

後記：教室2～3回で習得出来るのは“入門レベル”に過ぎません。クルーとして乗船するだけでなく、将来自己責任でヨット(補機の付いたもの)を楽しむには操船実技に習熟する他“ボート免許”を取得することが必要です。免許取得勉強の過程で、より詳しい航法ルールや小型船舶検査制度、エンジンの扱い方なども習得でき、合格すれば国があなたを“船長資格あり”と認めてくれます。

以上

セーリングのからくり



セーリングできるはんい

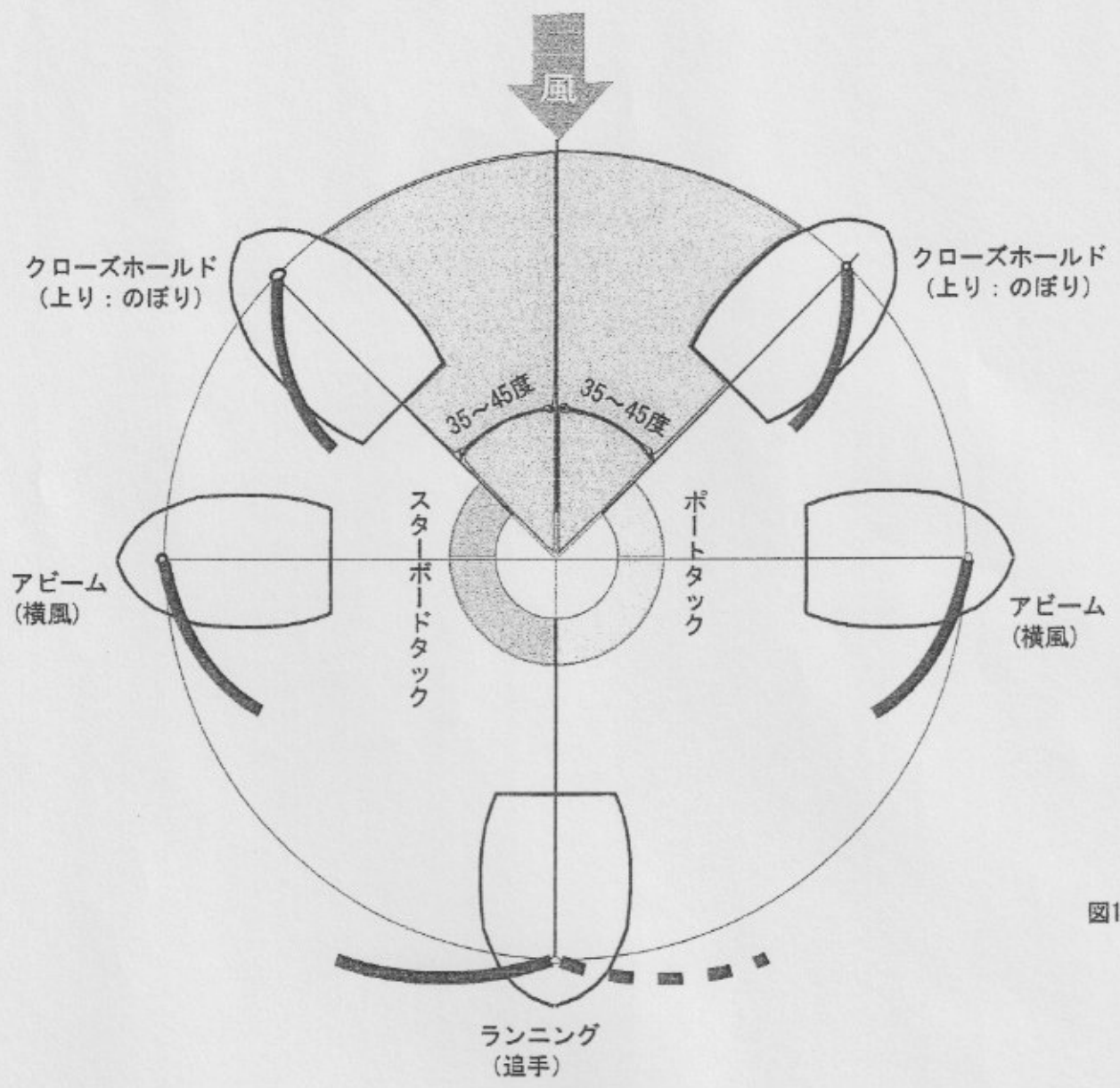


図1

各部の呼び名

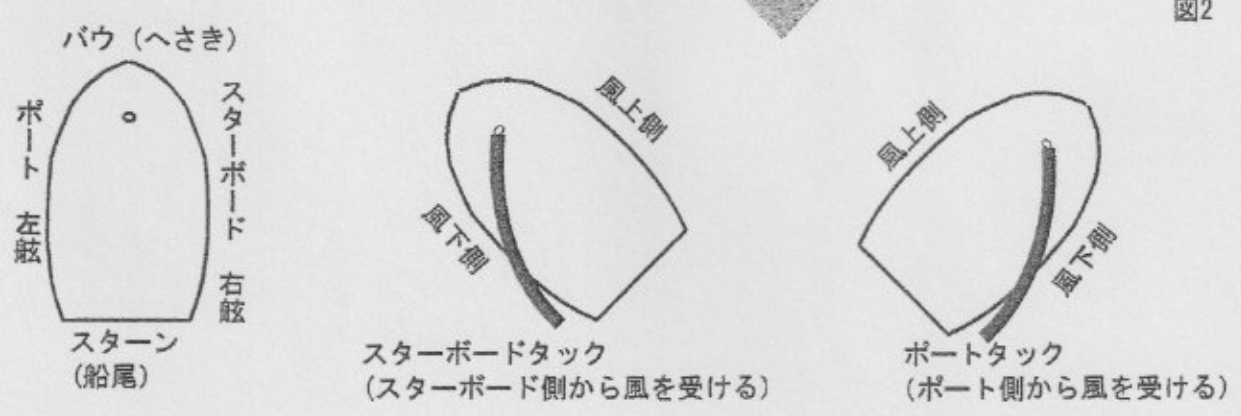


図2

セールの張り方

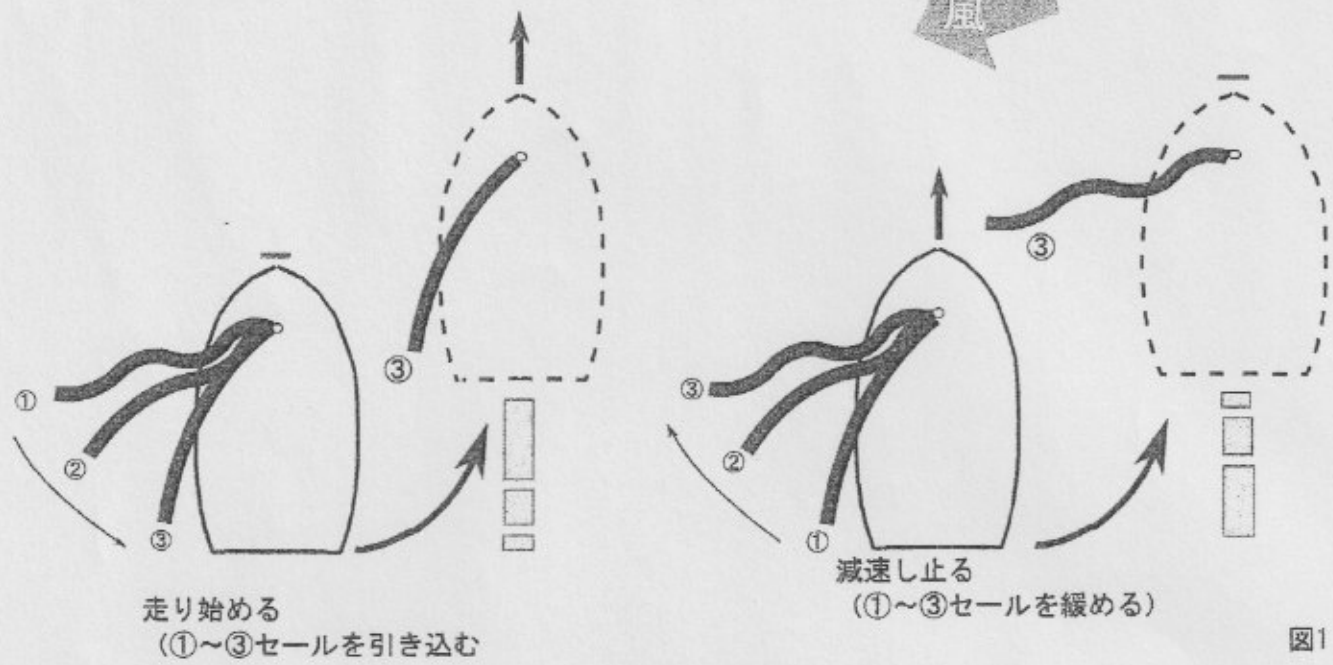
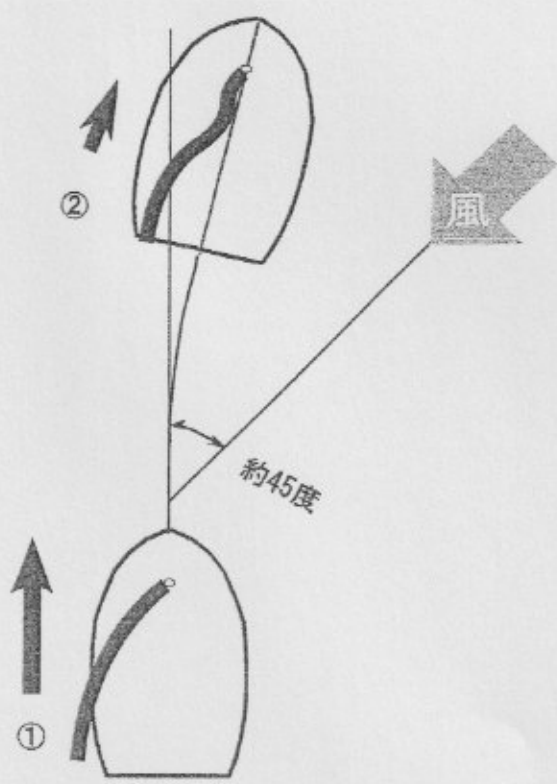


図1

クローズホールドの走り方



②は風の方向に近付きすぎて (のぼりすぎ) スピードが落ちてしまう

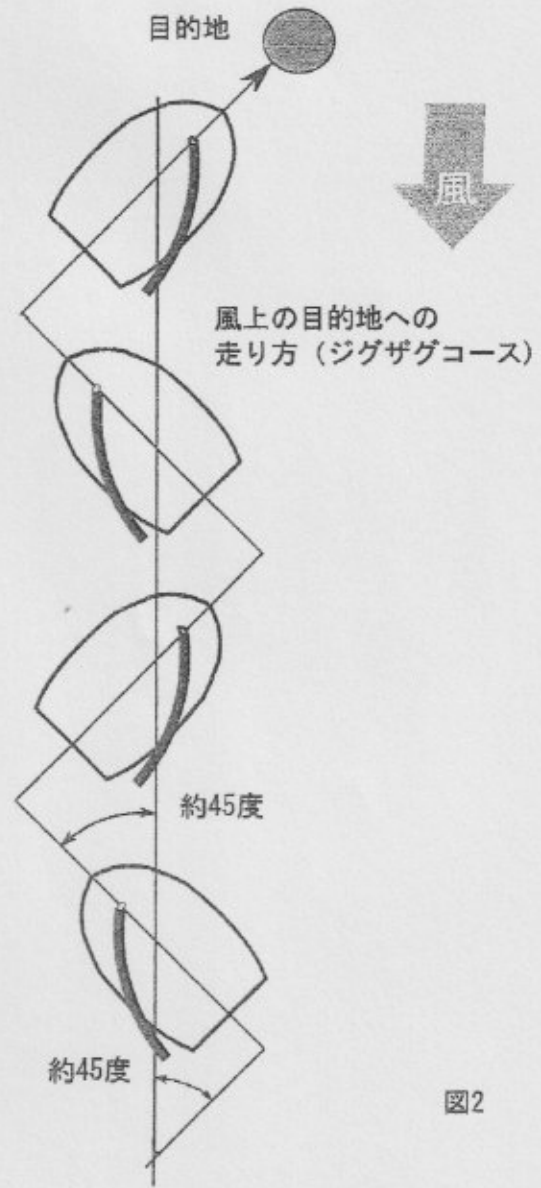
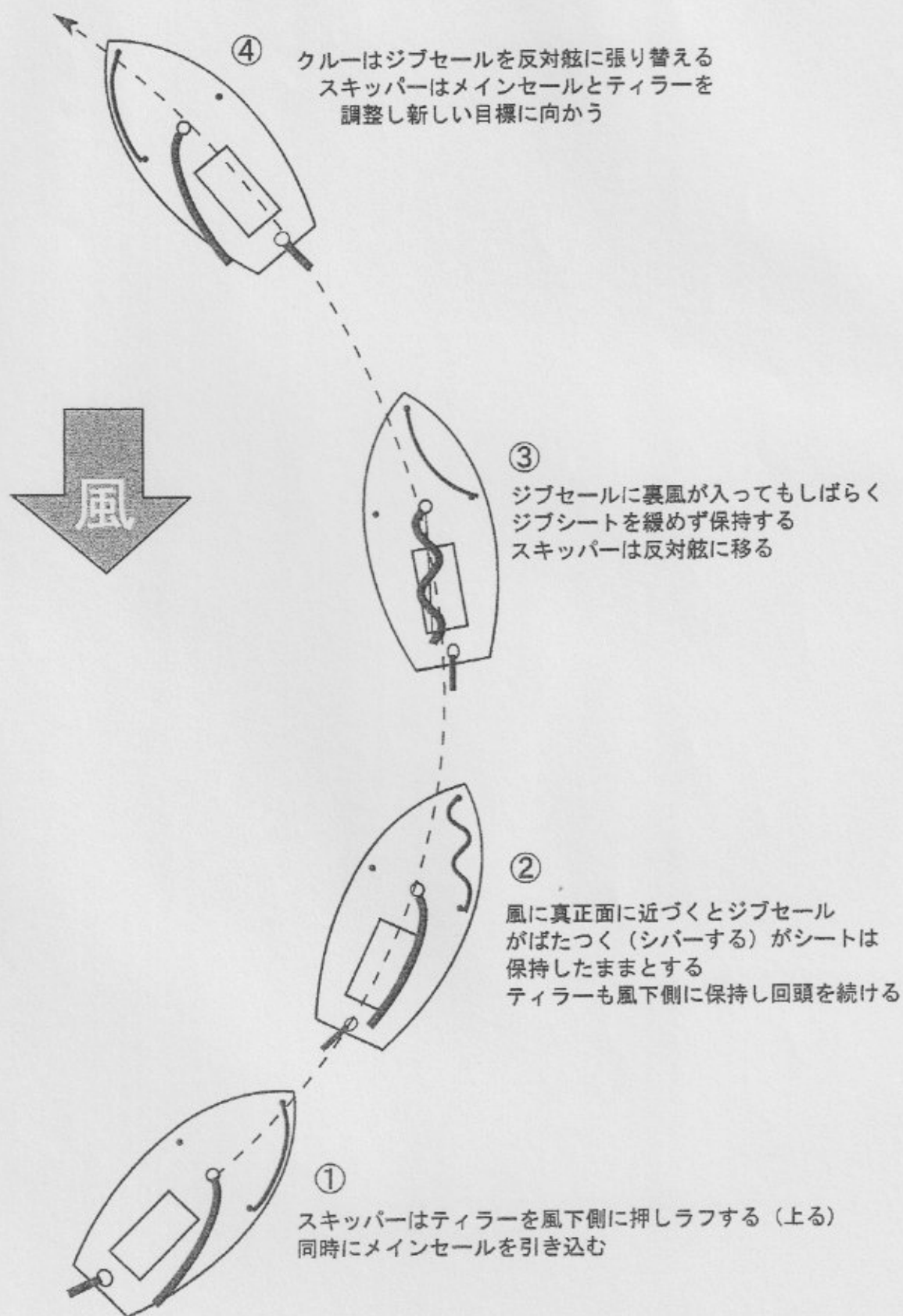


図2

クルーザー（2枚帆）ヨットのタッキング

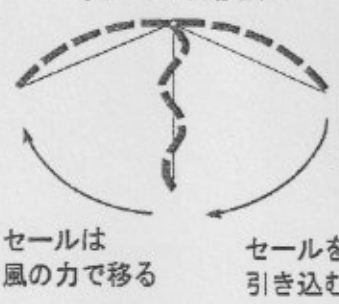
タッキングの際 ジブセールを積極的に利用する



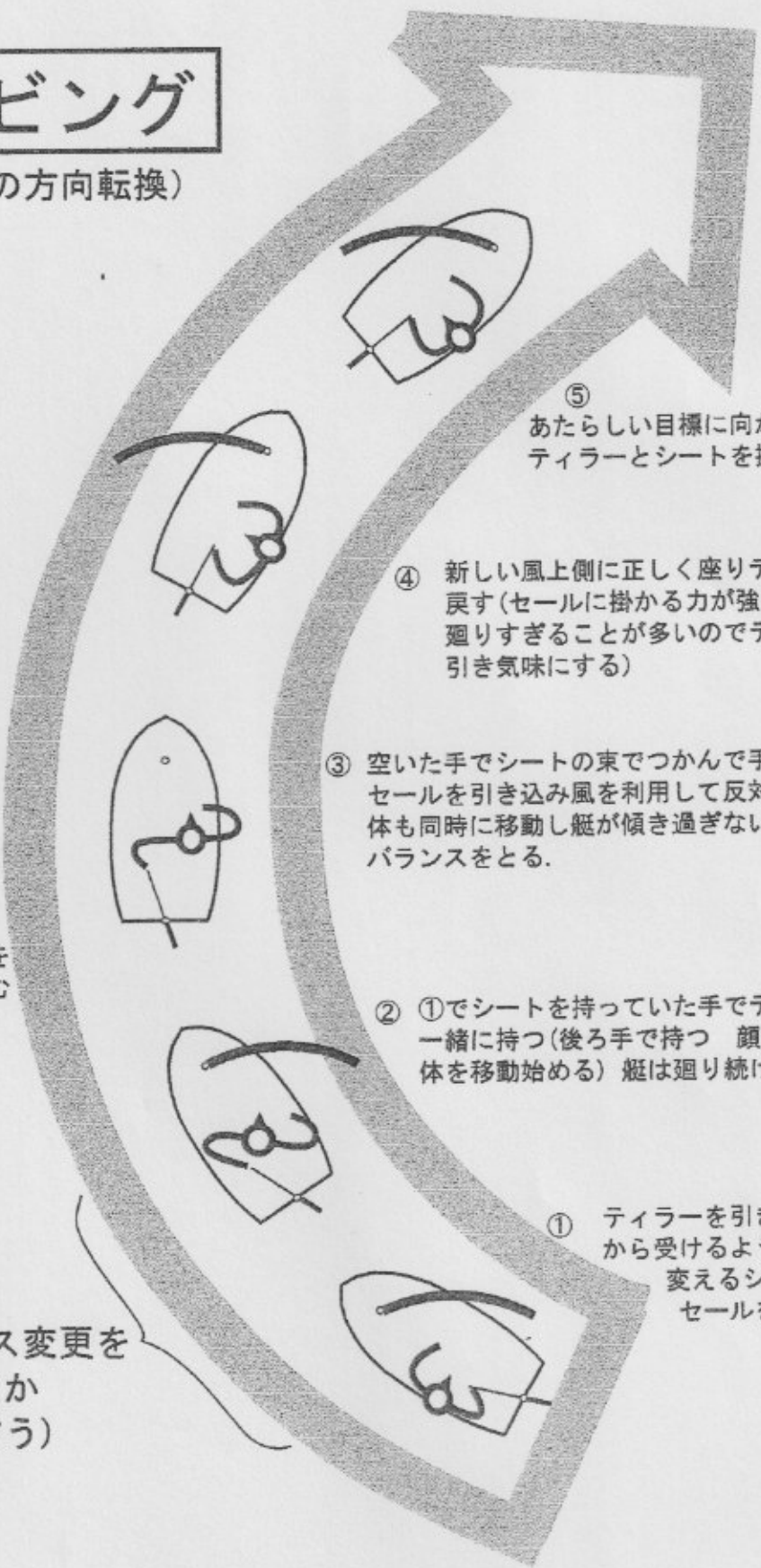
ジャイビング

(風下向けの方向転換)

(セールの動き)

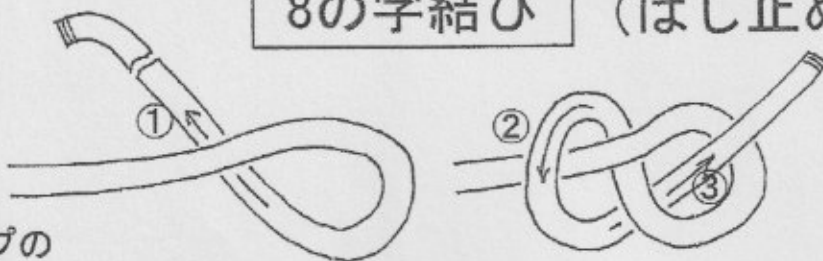


(風下へのコース変更を
"ベアする"とか
"落とす"と言う)



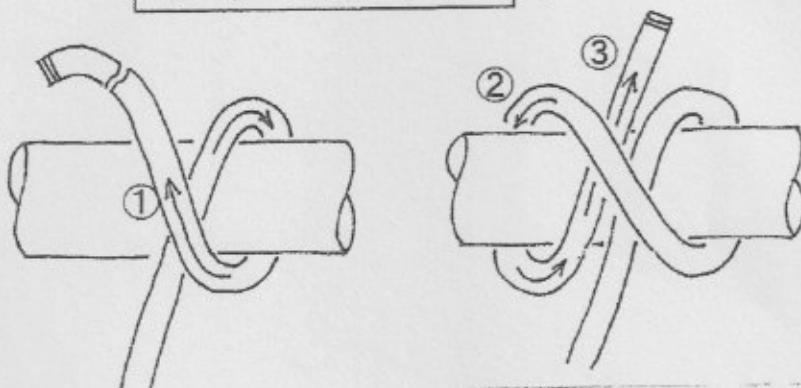
- ⑤ あたらしい目標に向かって
ティラーとシートを操作する
- ④ 新しい風上側に正しく座りティラーを
戻す(セールに掛かる力が強くバウが
廻りすぎる事が多いのでティラーは
引き気味にする)
- ③ 空いた手でシートの束でつかんで手早く
セールを引き込み風を利用して反対側へ移す。
体も同時に移動し艇が傾き過ぎないよう
バランスをとる。
- ② ①でシートを持っていた手でティラーを
一緒に持つ(後ろ手で持つ 顔は前向きで
体を移動始める) 艇は廻り続ける
- ① ティラーを引き風を真後ろ
から受けるよう艇の向きを
変えるシートを緩め
セールを出す

8の字結び (はし止め)



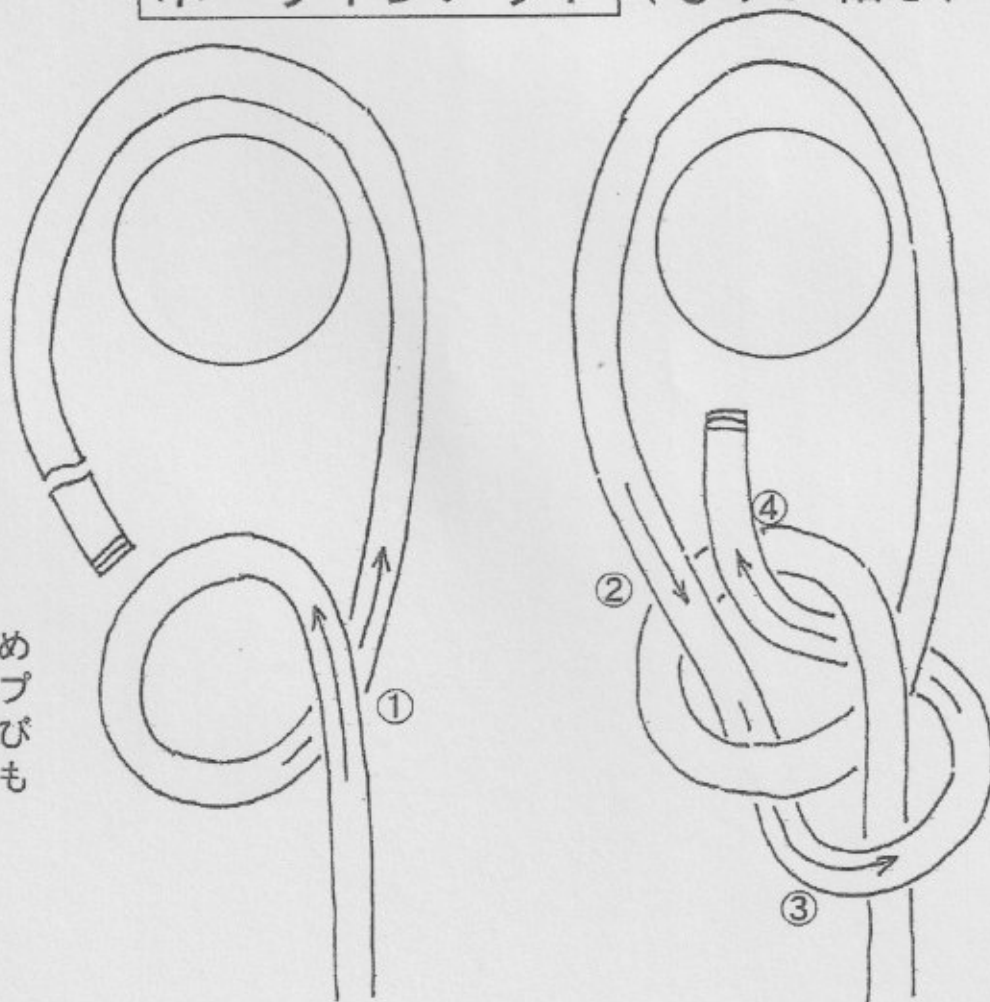
シート・ロープの
ブロック(滑車)
からの抜け防止用

クラブヒッチ (とっくり結び)



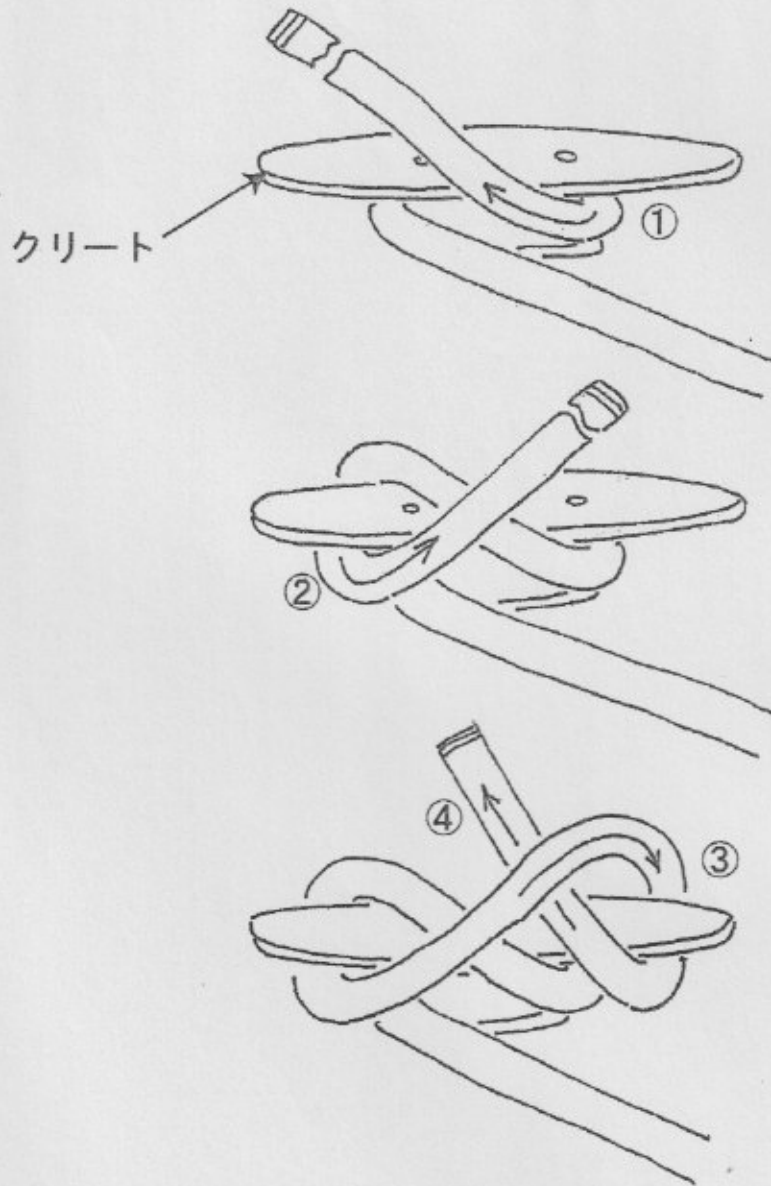
棒・太いロープ
などに結ぶ

ボーラインノット (もやい結び)



杭に船を止め
たり、ロープ
どうしの結び
合わせ用にも
使う

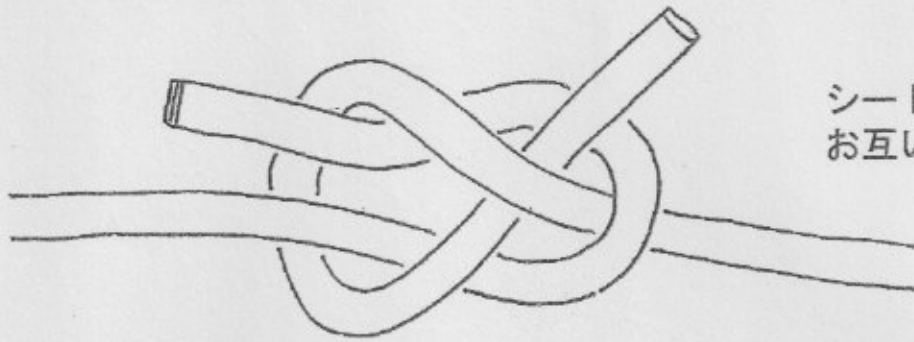
クリート結び



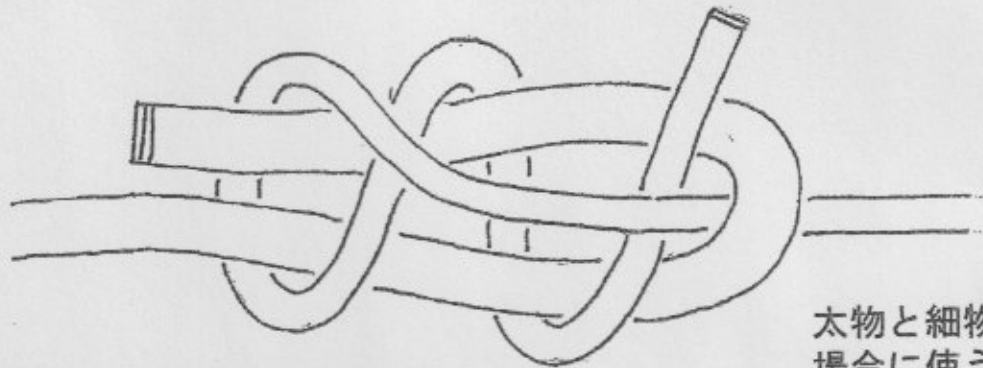
船のデッキやポンツーンにあるクリートに
ロープをとめる

ここでかかげた4種類の結び方はひんぱんに使われるものなので、
なんども練習してマスターしよう

シートベンド



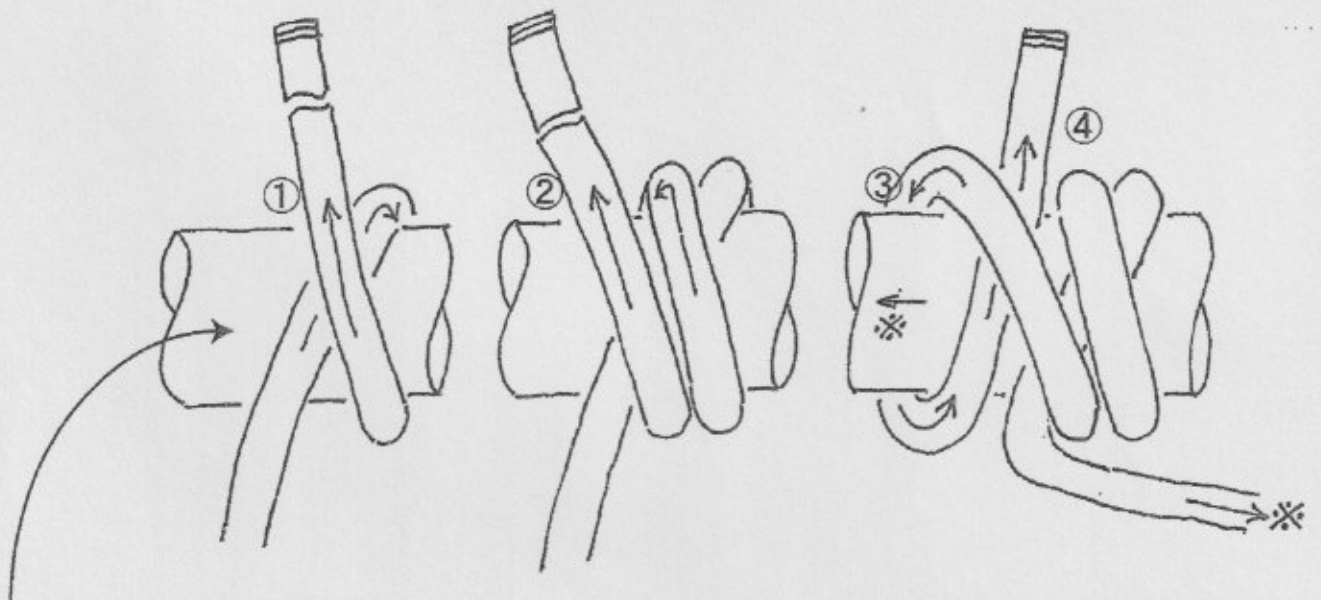
シート・ロープを
お互いにつなぐ



太物と細物をつなぐ
場合に使う

ダブルシートベンド

ローリングヒッチ (クラブヒッチの強化版)

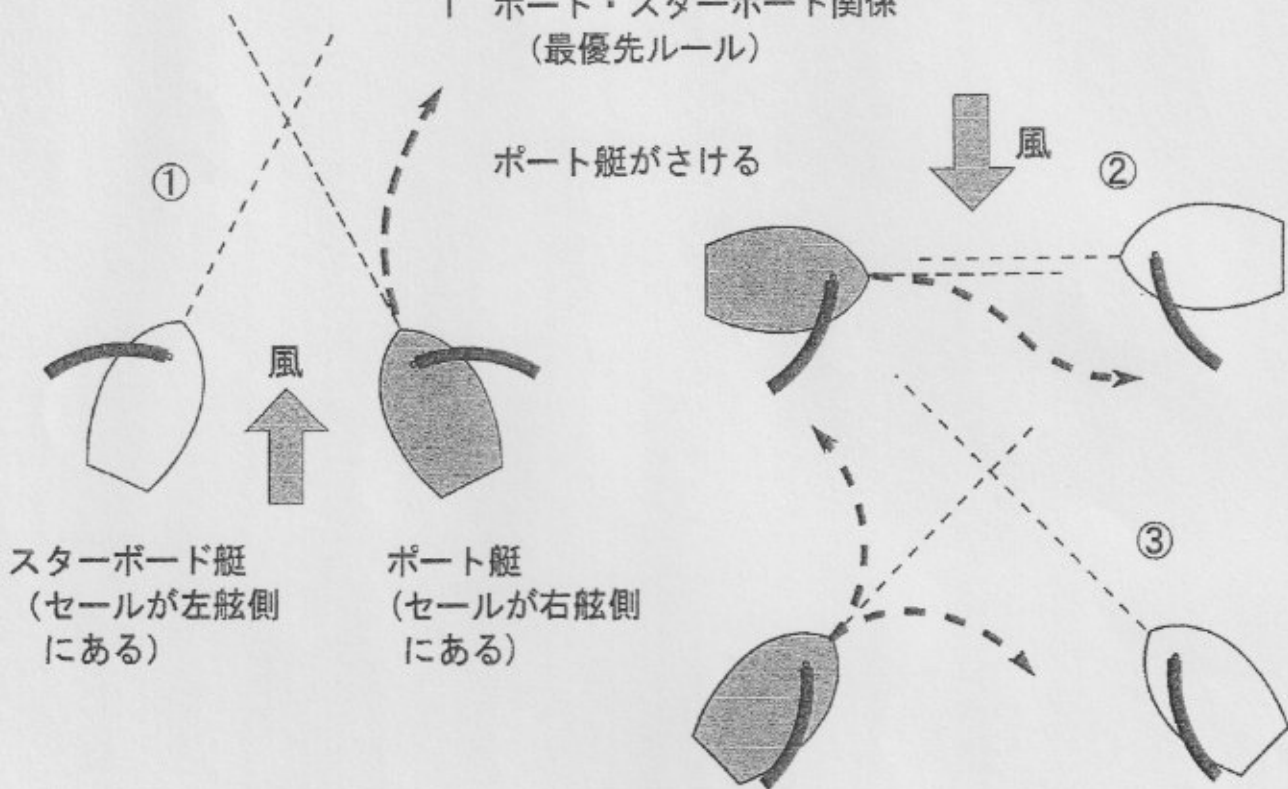


ロープでもかまわない

※ 引張る方向を間違えないこと

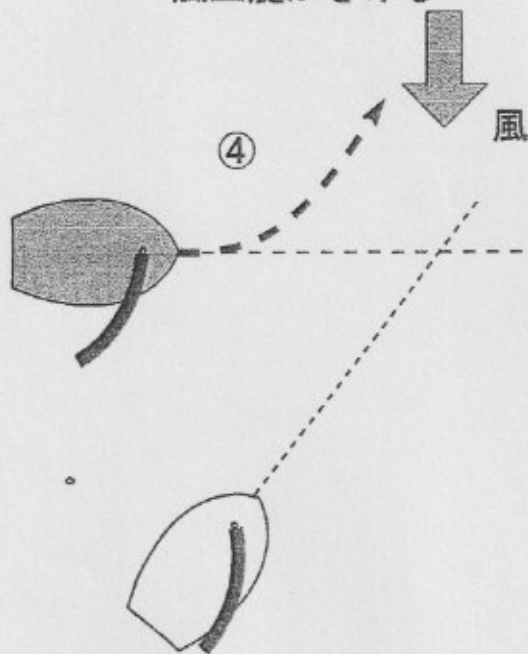
ヨット どうしの しょうとつよぼうルール

1 ポート・スターボード関係 (最優先ルール)

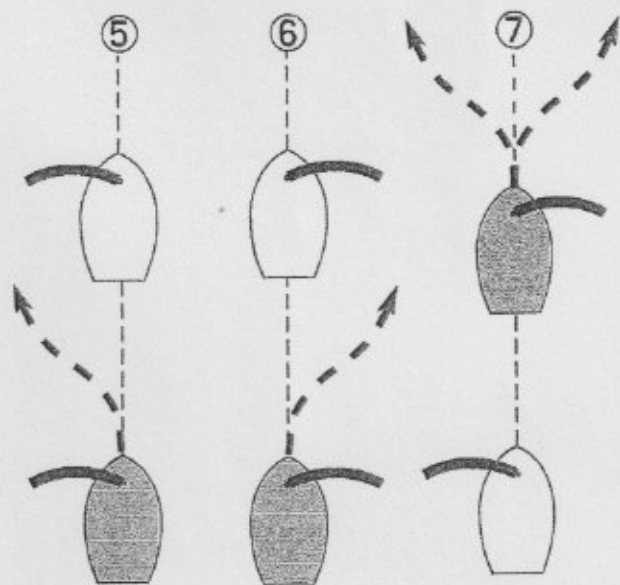


2 風上・風下関係

風上艇がさける



(3 追越関係)



⑤⑥は追い越す艇
がさける
(なるべく風下側へ)

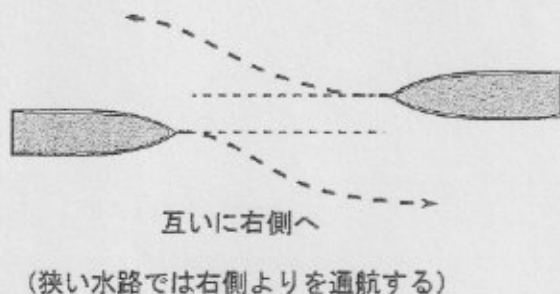
⑦はポート艇が
さける



海上衝突予防法(抜粋)

とプレジャーボートの対処要領

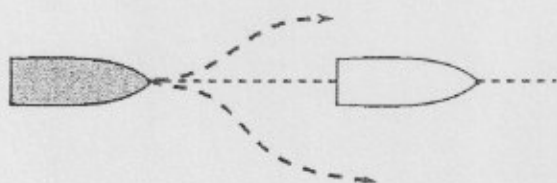
1 右側通航の原則



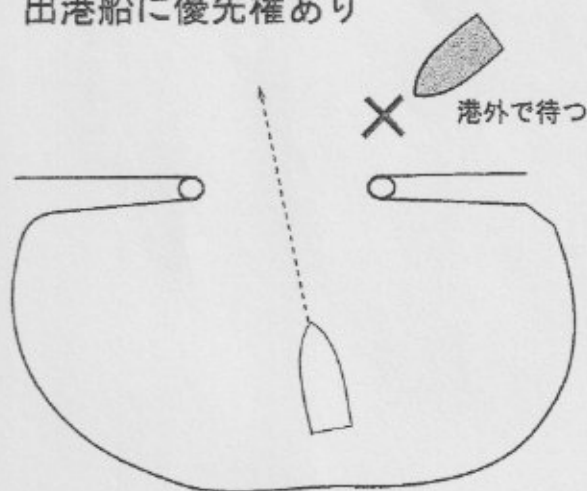
2 左舷を見せる船に優先権



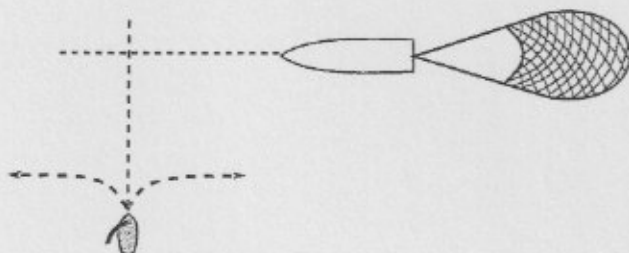
3 追越す船が避ける



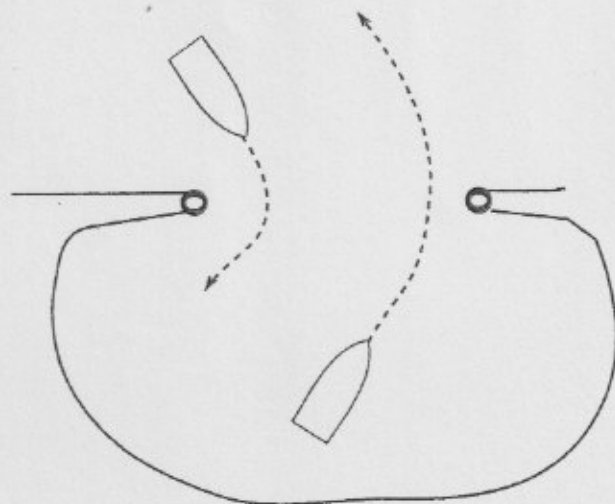
4 出港船に優先権あり



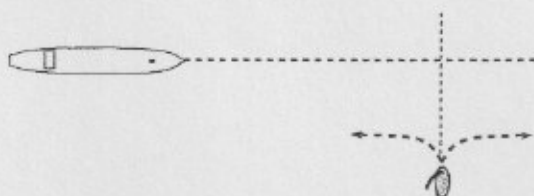
5 漁労中の船を避ける



6 港の出入口は右小廻り 左大廻り



7 動力船に対して帆船に 優先権がある(法※)が....

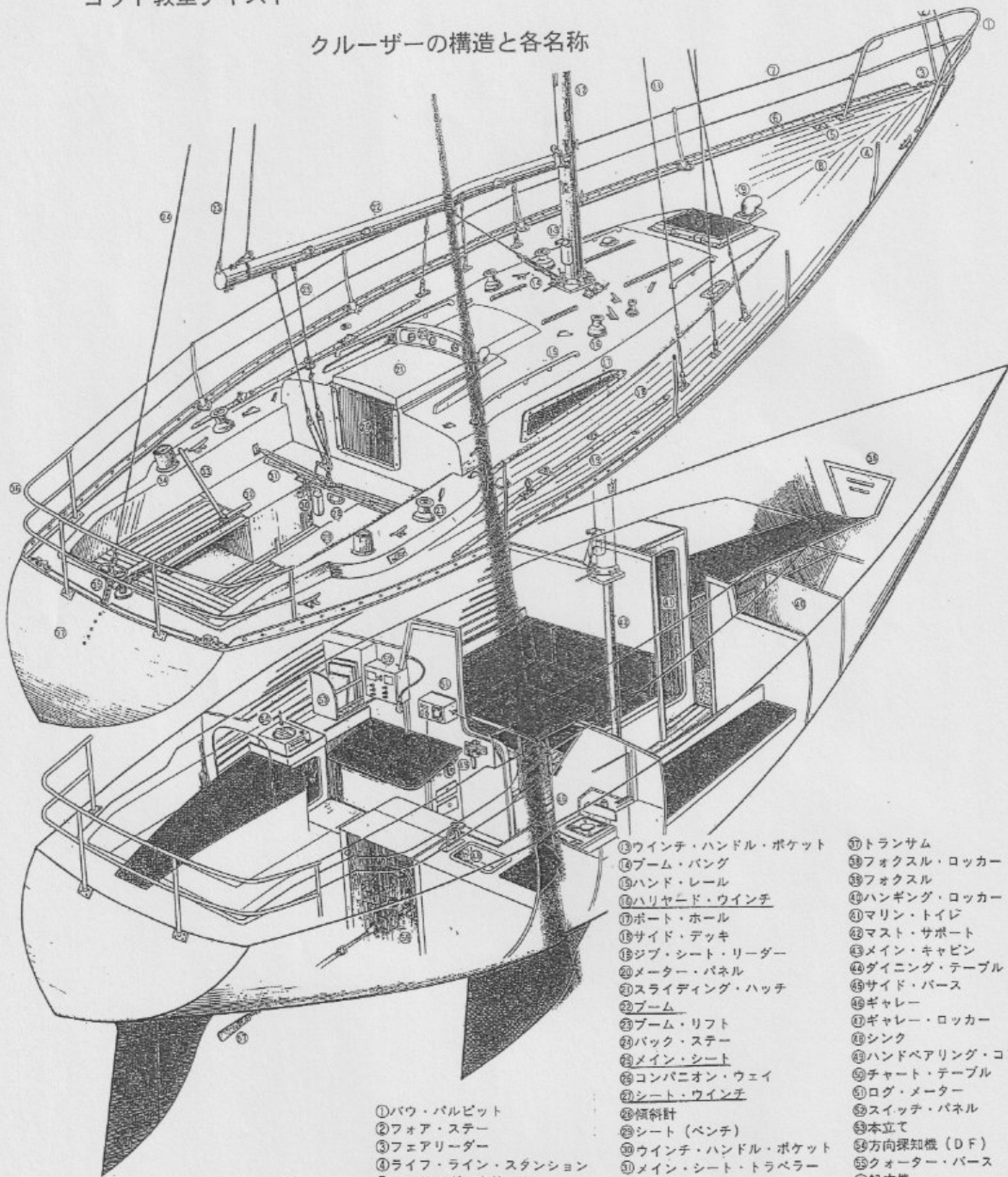


※ プレジャーボートは 減速や小廻りの利きにくい
本船や移動中の漁船なども避けるのが賢明!!

また 東播磨港(高砂港など)・姫路港や明石海峡など
には港則法や海上交通安全法などの法規制もある

ヨット教室テキスト

クルーザーの構造と各名称



・ メインセーラー
 (メイン) セーラー
 ・ ジブセーラー
 ・ ジブシート

- ①バウ・バルビット
- ②フォア・ステア
- ③フェアリーダー
- ④ライフ・ライン・スタンション
- ⑤ムアリング・クリート
- ⑥トウ・レール
- ⑦ライフ・ライン
- ⑧バウ・デッキ
- ⑨ベンチレーター
- ⑩バウ・ハッチ
- ⑪シュラウド (サイド・ステア)
- ⑫マスト
- ⑬ウインチ・ハンドル・ポケット
- ⑭ブーム・バンク
- ⑮ハンド・レール
- ⑯ハリヤード・ウインチ
- ⑰ポート・ホール
- ⑱サイド・デッキ
- ⑲ジブ・シート・リーダー
- ⑳メーター・パネル
- ㉑スライディング・ハッチ
- ㉒ブーム
- ㉓ブーム・リフト
- ㉔バック・ステア
- ㉕メイン・シート
- ㉖コンパニオン・ウェイ
- ㉗シート・ウインチ
- ㉘傾斜計
- ㉙シート (ベンチ)
- ㉚ウインチ・ハンドル・ポケット
- ㉛メイン・シート・トラベラー
- ㉜ティラー
- ㉝ティラー・エクステンション
- ㉞コンパス
- ㉟バックステア・アジャスター
- ㊱スターン・バルビット
- ㊲トランサム
- ㊳フォクスル・ロッカー
- ㊴フォクスル
- ㊵ハンギング・ロッカー
- ㊶マリン・トイレ
- ㊷マスト・サポート
- ㊸メイン・キャビン
- ㊹ダイニング・テーブル
- ㊺サイド・バース
- ㊻ギャレー
- ㊼ギャレー・ロッカー
- ㊽シンク
- ㊾ハンドベアリング・コンソール
- ㊿チャート・テーブル
- ㊱ログ・メーター
- ㊲スイッチ・パネル
- ㊳本立て
- ㊴方向探知機 (DF)
- ㊵クォーター・バース
- ㊶船内機
- ㊷プロペラ (フォールディング)
- ㊸バラスト・キール
- ㊹スケグ
- ㊺ラダー

ヨット教室テキスト

風を帆で受けて走る乗り物の歴史

1 古代の帆かけ筏 (いかだ)、2 江戸時代までの帆前船、3 パイレーツカリビヤの帆船、4 現代のヨットの帆走性能それぞれ、追風帆走が主でしたが、進歩した時期では、風位に対して和帆船は 75 度、洋式帆船は 65 度くらいまで切り上がり性能があった。現代のヨットは風位に対して 35 ~ 45 度くらいまで切り上がれます。

エピソード：高砂には、江戸時代に新しい「帆」を発明した偉人がいたことを知っていますか？

高砂神社にその偉人である工楽松右衛門翁の銅像が建立されていますよ。その名前は「松右衛門帆」として、ロシアまで、当時、輸出されていました。

I 各種帆船の帆走性能

