

セーリング中の落水者救助には多くの異なる方法が考案されている。

1989年に考案された以下の方法は、長年にわたって成功裏に用いられ、ポピュラーな方法として定着している。

落水者発生時のポイントオブセールによって使い分けられる二つの方法から構成される。

①船がクロースホールドとビームリーチの間のポイントオブセール時のMOB

②船がビームリーチからダウンウインドの間のポイントオブセール時のMOB

MOBへの対処要領は、相当レベルまで練習しておかないと、どのような方法もうまくいかないことを十分に認識のこと。

長所 (Advantages.)

1. 実行プロセスが短時間で終了する。
2. トレーニングを受けていないメンバーが、非常時に見せる反応を前提として作成されている。
3. ヘルムスマンが判断しなければならないことが少ない。
4. 船はMOBのそばから離れない。
5. 船がMOBのそばから離れないので、非常用のフローテーションデバイスをタイミングよく、かつ性格にMOBに与えることができる。
6. クルーのタスクがミニマムに押さえられている。すべてのプロセスは一人のクルーで実行可能
7. 船がコントロール不能の状態でもMOBの周りを回り続けると「フェイルセーフ」機能が働いている。
8. 落水者を船に引き上げる段階で、船は「Hove to」状態にあり、コントロールに人手をかける必要がない。そして、セールのプロッキングもない。
9. 落水者を引き上げるサイドは舷側の低い側になっているので、より容易に作業することが可能。
10. 引き上げ段階では、ブームとメインシートを使うことが可能
11. 落水者が意識不明となってもこのシステムは有効
12. 殆どの海の状況でテスト済みである。

短所 (Disadvantages.)

1. プロセスの中にジャイビング作業が入る。ただし、プロセスの早い段階でメインシートを引き込むことにより、安全にコントロールしながらジャイブすることができる。
2. 浅いドラフトのキールをもつボートでは、ヒープツーの際にオーバーステアリングが起こる。
しかしながら、これはヘッドセールのシートコントロールで修正が可能

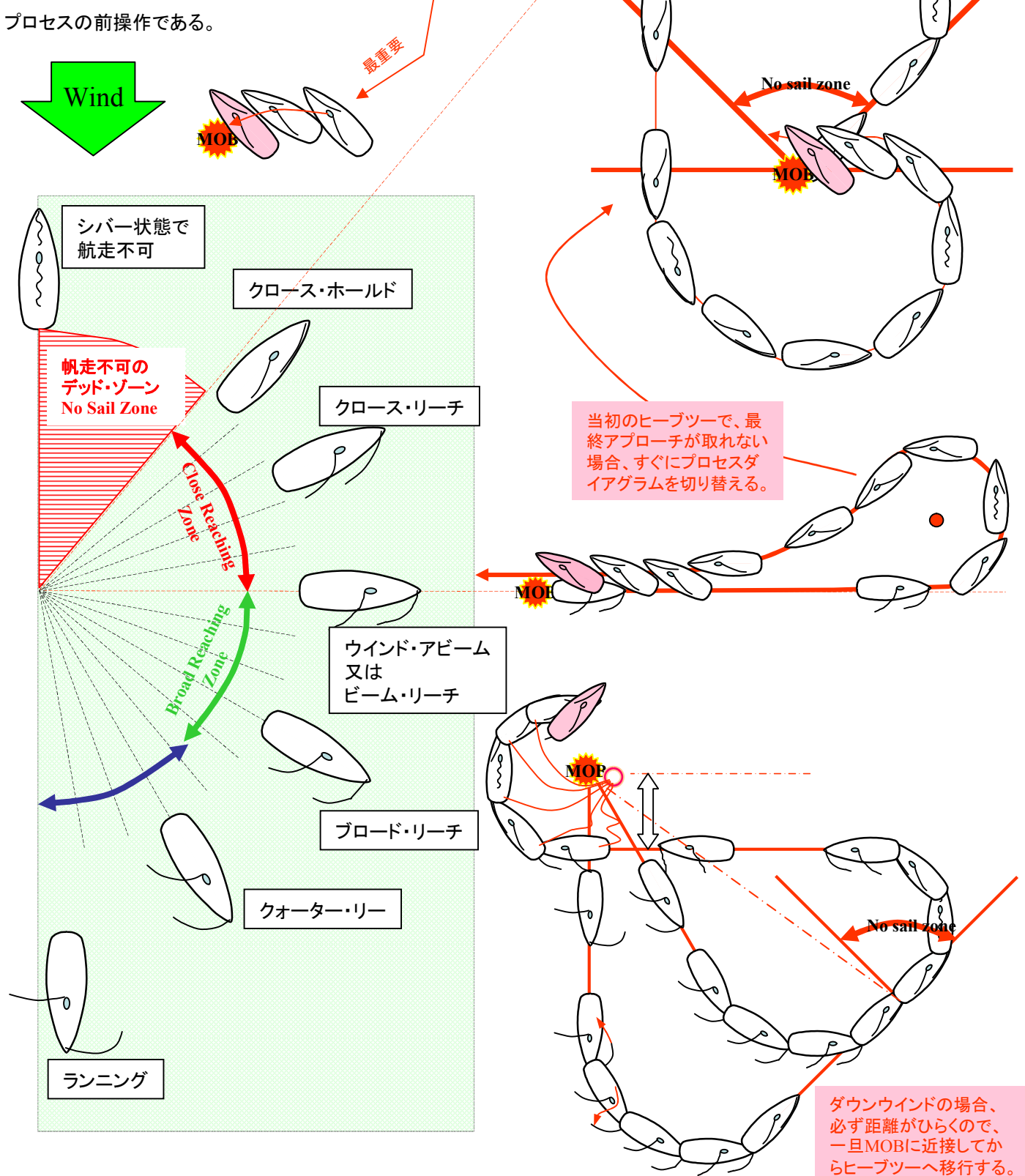
他の方法との比較項目

1. シングルハンドで可能な方法か？何人のクルーを必要とするか？
2. 意識不明のMOB、もしくは非常に冷たい海の中で動けなくなってMOBに対しても有効な方法であるか？
3. 成功させるために、プロセスの中で多くの判断、推測を必要とするか？
4. プロセスの中で、不船がMOBからどれくらい離れるか？
5. プロセス全体をどの程度速やかに行える方法であるか？
6. MOBのすぐ近くに船をコントロール下においた状態で停止する方法があるか？
7. ヘルム担当の人間が、ヘルムから離れた状況になっても、MOBの救助に当たれるか？
8. 他にトラブルを招くような要素が含まれていないか？例えば、セールやシートがフロッキングしていると新たな怪我人やMOBを起こしかねない。又、MOBのそばで船を止めた後、ヘルムにあたる人間がいなくなったときに船がコントロールを外れてダウンウインドで走り始める可能性など。
9. 予測される最悪のコンディションで有効に働く方法であるか？

(1) MOB時のマニューバの切り替えのダイアグラム

※ 見失ったら⇒死亡事故

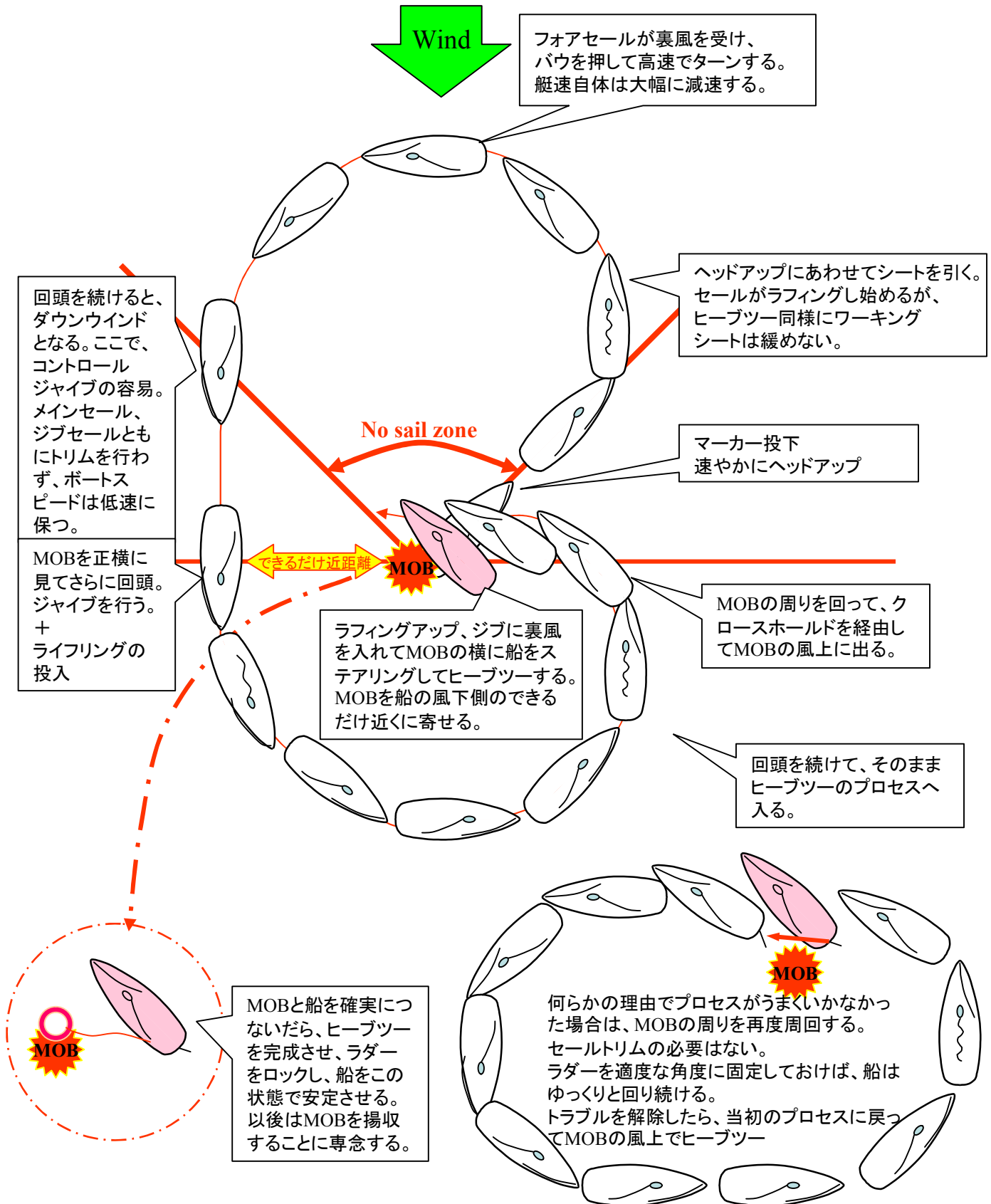
MOB発生時のポイントオブセールにより、マニューバは使い分けられなければならない。詳細は各マニューバごとに解説するが、全てのマニューバはヒープツォーでMOBに近接させるプロセスの前操作である。



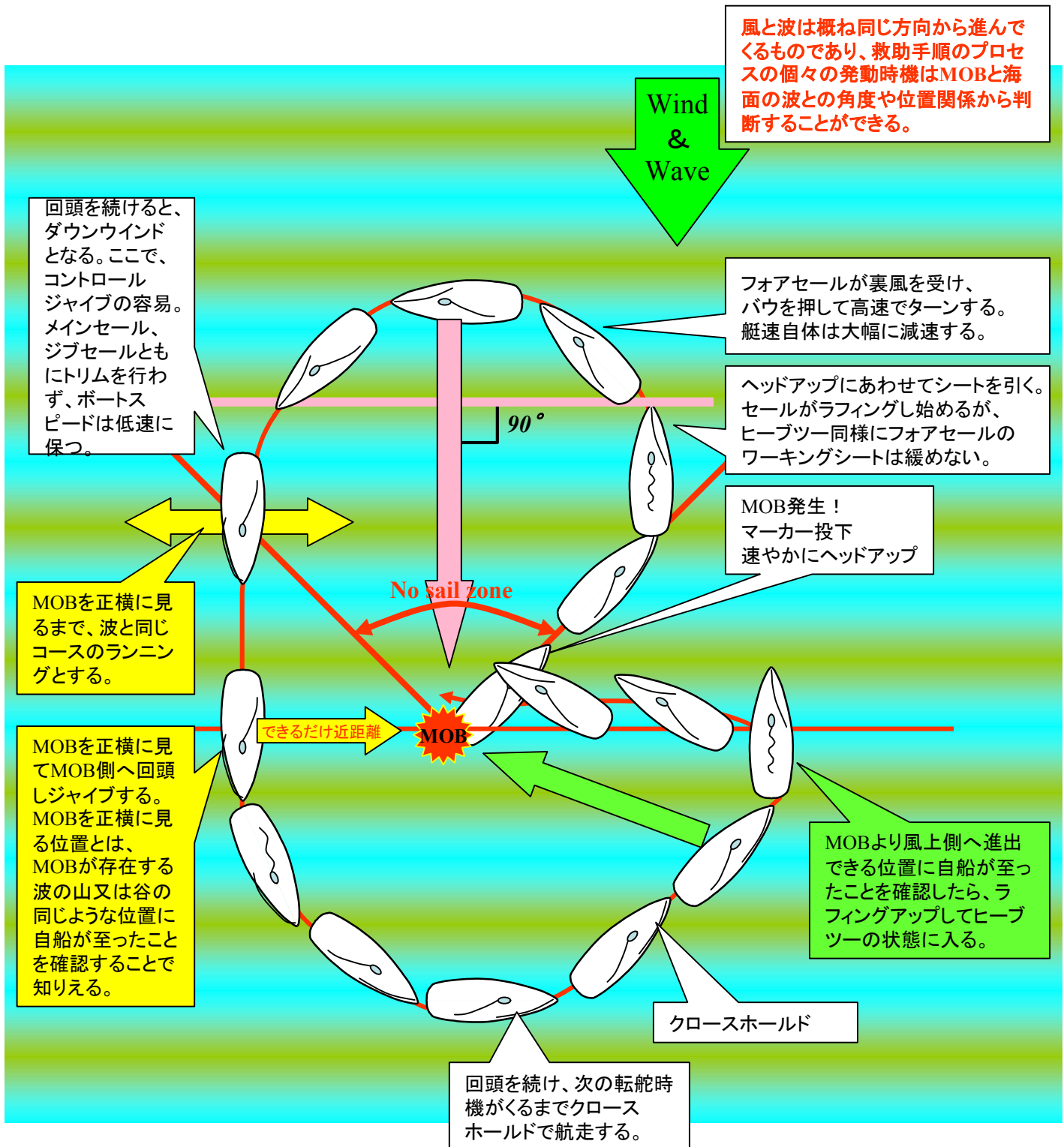
(2) クロスホールド帆走時に発生したMOBの救助手順の基本プロセス

帆走のみによる落水者救助の基本プロセスを示す。

理論上は極めて美しいダイアグラムであるが、このプロセスを成功させるためには高度の熟練を要する。

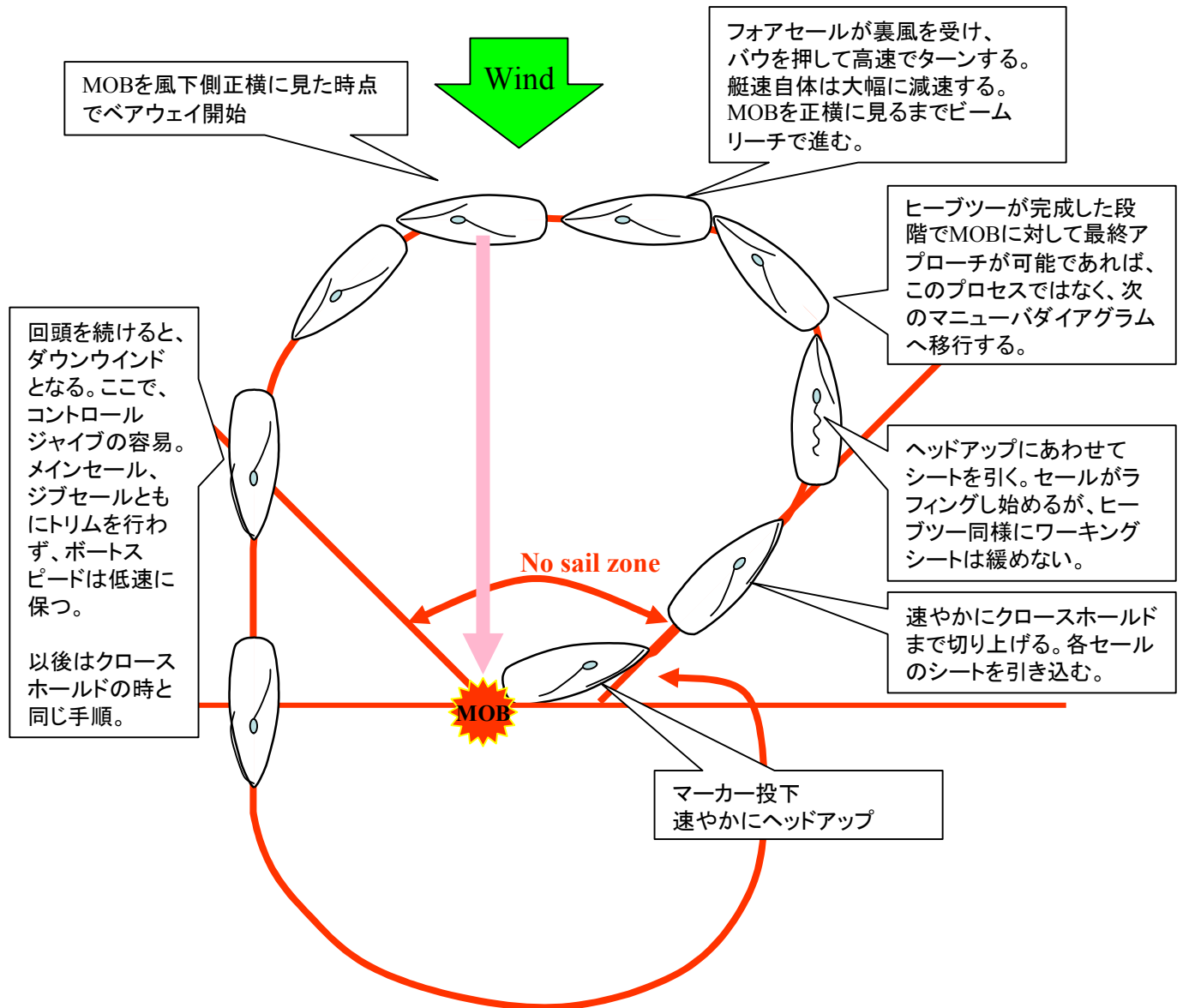


(3) クローズホールド帆走時に発生したMOBの救助手順の実践及び補足説明



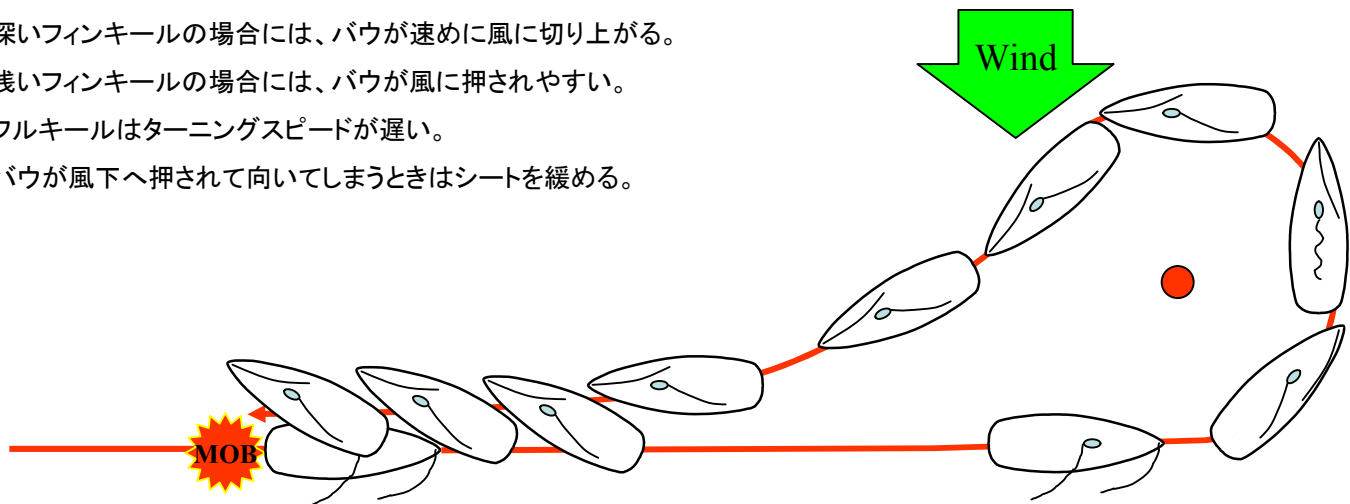
(4) クロースリーチ帆走時に発生したMOBの救助手順の基本プロセス

クロースリーチでMOBが発生した場合は、速やかにマーカを投下し、一旦クロースホールドまでコースを切り上げ、それ以降はクロースホールド時のMOBと同じプロセスを進めることとなる。



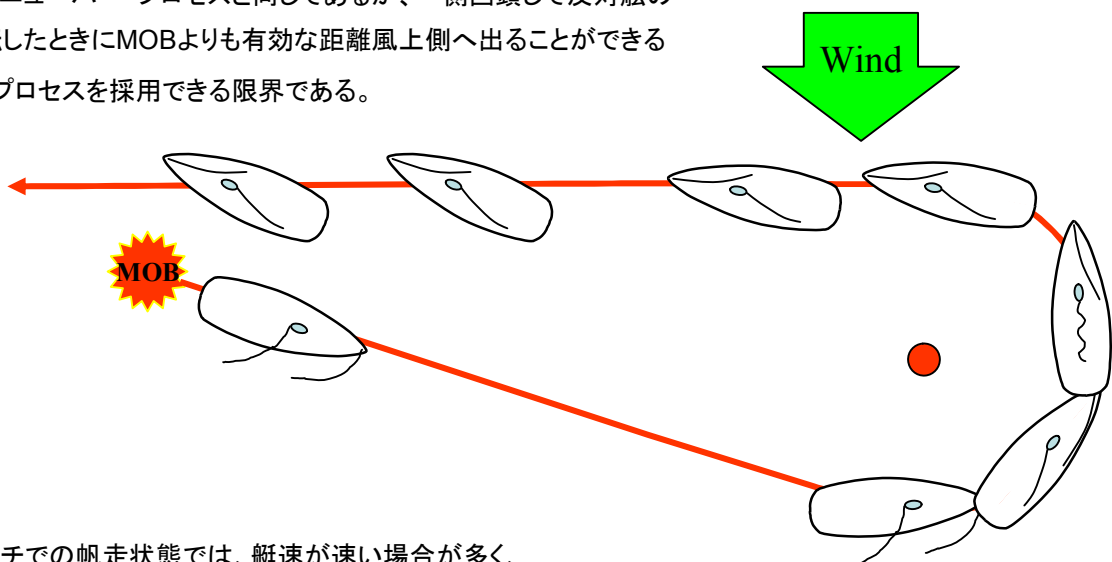
(5) ビームリーチ帆走時に発生したMOBの救助手順の基本プロセス

ビームリーチでのマニューバー・プロセスは、更に単純である。
 MOBが発生したら、速やかにヒーブツターへのプロセスを開始することでカバーできる。
 船の特性に合わせて、回頭中心の位置と半径を調整する。
 深いフィンキールの場合には、バウが速めに風に切り上がる。
 浅いフィンキールの場合には、バウが風に押されやすい。
 フルキールはターニングスピードが遅い。
 バウが風下へ押されて向いてしまうときはシートを緩める。



(6) ビームリーチ～ブロードリーチ帆走時に発生したMOBの救助手順の基本プロセス

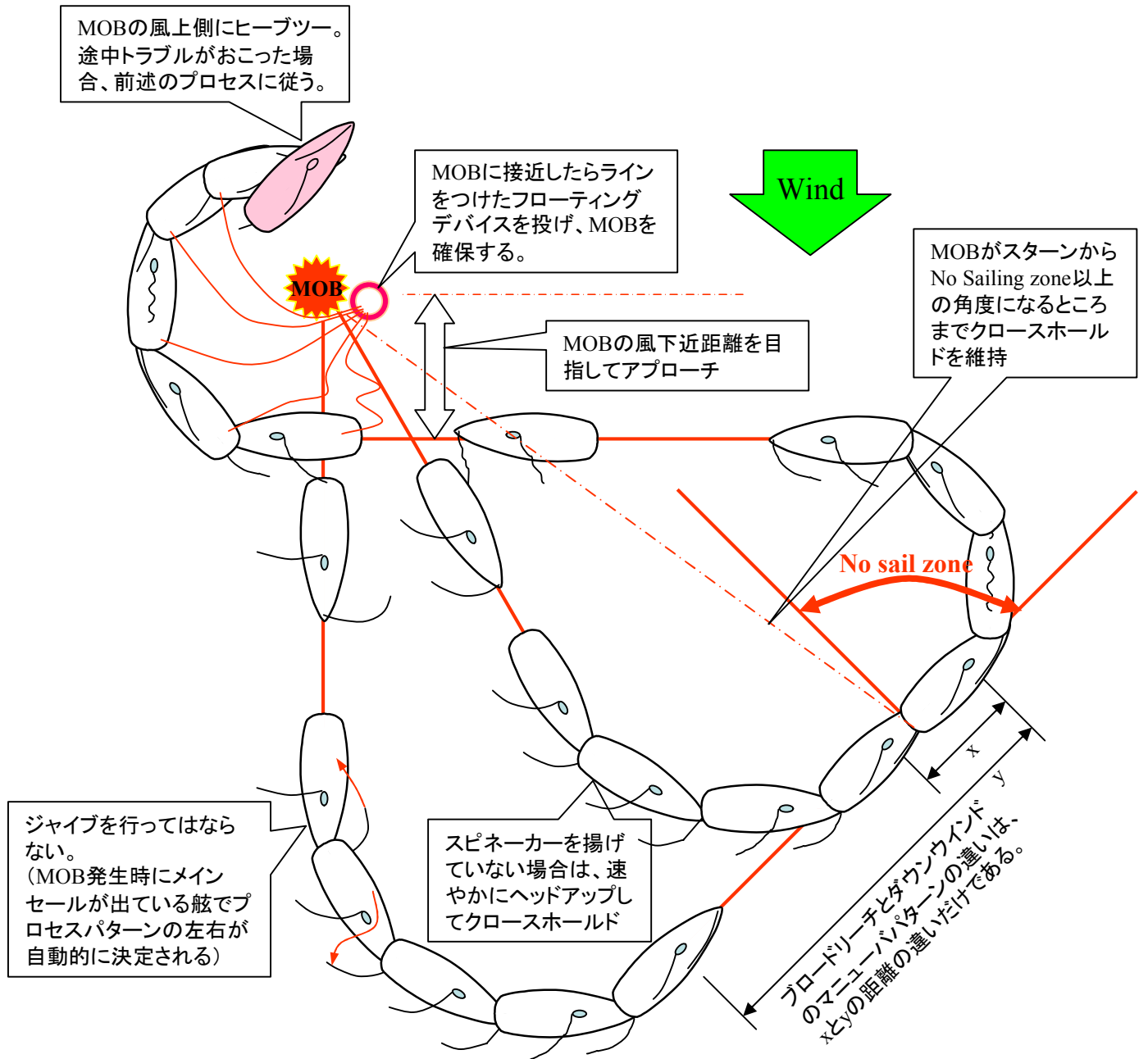
ビームリーチでのマニューバー・プロセスと同じであるが、一側回頭して反対舷のビームリーチに反転したときにMOBよりも有効な距離風上側へ出ることができるコースまでが、このプロセスを採用できる限界である。



ブロードリーチでの帆走状態では、艇速が速い場合が多く、一側回頭してもMOBの風上側に出ることができない位置まで進出してしまうので、基本的にはこのマニューバー・プロセスはビームリーチ付近でのみ採用することが有効であると考えられる。

(7) ブロードリーチ・セーリング、ダウンウインド帆走時に発生したMOBの救助手順の基本プロセス

ダウンウインドでMOBが発生した場合は、速やかにマーカを投下し、クロスホールドまでコース変更を行う。
 ダウンウインドでのマニューバは、一旦MOBの風下近傍を航過することがアップウインドの場合と異なる。



(8) ブロードリーチ・セーリング、ダウンウインド帆走時に発生したMOBの救助手順の基本プロセス

スピナーカーを使用してのダウンウインドでMOBが発生した場合は、速やかにマーカを投下し、スピナーカーをダウンし、ジブセールを揚げながらクロスホールドまでコース変更を行う。以後は、前述と同じ。

