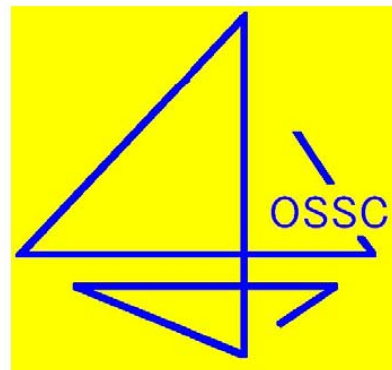
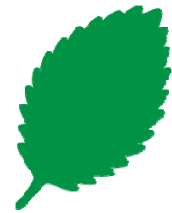


# 小戸サンライズセーリングクラブ OSSC

## 中級者講習



～～ Odo Sunrise Sailing Club ～～

## 目次

### はじめに

1、トラブル発生時に行なうこと	4
2、天気図から読み取る風	6
3、ヨットのルール	10
4、バッジテスト問題 初級	24
バッジテスト問題 中級	36

## はじめに

皆さんは既に多くの乗艇経験を持たれ、スキッパーとして活躍されている事でしょう。そして十分に海の楽しさ、ヨットの面白さを満喫されている事と思います。

一年を通して、多少強めの風が吹き込んできたとしても、慌てふためくことなく落ち着いて対応できているのではないのでしょうか。

広く大きな海上で艇を自由に操り、どの様な風が吹こうとも上手く風を捉えて走行可能なアングルを見つけ出し速度に換えている皆さんは、今後もスキッパーとして活躍されて行く事でしょう。

そんなスキッパーの皆さんには、これから海面に出る際には最低限必要とされる知識とルールの把握が求められますので、技量に応じた知識の修得に努めましょう。

今後、新入会員へのレクチャーの際には、皆さんがインストラクターとして教鞭を取る事にもなるでしょう。その日の為にも、日頃からの知識の収集及び再確認は肝要です。

当クラブは、「安全に楽しく」を根幹の1つとしておりますので、活動中に事故や怪我が無いように、また、自己のレベルを向上させるためにも、本書を以て今一度「確認」として、読んでいただけると良いでしょう。

## 1. トラブル発生時に行うべきこと

### (1). トラブル発生時のヨットの対応

ヨットでの事故は転覆や艀装トラブル、乗員の傷病等によって操船不能になり、それが切掛けとなって起こる事が多く、ワイルドジャイブによる転覆、ブームパンチでの外傷がない限り即死になるケースは稀です。つまり、転覆などの事故には最悪の結果に至るまでには多くの段階があり、その段階が進行して行くにつれて重大な事故へと発展して行く事を把握しておきましょう。

※ 転覆(沈)を想定して、下記の事を覚えておきましょう。

#### ① 艇から離れないようにする。

転覆後にまず考えなければならない事は、艇から離れない事です。強風時や波の高い時は特に離れ易いので、速やかに艇から離れないように接艇行動を取る事に努力しなければなりません。場合に依ってはライフライン(パウライン)で艇と身体を結ぶなどして自身とバディの安全を確保しましょう。

#### ② 艇の復元を試みる。

大時化に際の沈は、当然にコックピット内にいる方が安全であり、かつ体力の消耗も妨げます。何度も艇の復元に失敗していると、急激に体力を消耗してしまうので、艇の復元は難しいと判断したならば、無理に復元しないのも賢明な手段の1つです。また、強風下では、転覆した艇のセールを降ろした方が復元させ易いので、水中でメインセールを降ろしてから復元させてみるのも有効な手段の一つです。【ブームの沈降に注意】

ハリヤードが降りない場合はブームバングとメインシートを解除しブームエンドをマスト方向に織り上げシートで括る。

#### ③ 復元出来たならば艇団から離れないようにする。

単独での沈は発見され難くなり、救助される率が低くなります。沈起しが成功したら安定を保つと同時に乗員の安全確認を行ない、レスキュー艇にその旨を連絡します。

#### ④ 身体の保護、体力の温存を考える。

体力を失っては助かるものも助からなくなってしまいます。メインセールを降ろしたならば、これにて風を遮り保温に務めます。

## ⑤ 復元を断念したら救助を待つ。

復元する事を断念したなら無駄に動かず艇から離れないようにして救助を待ちます。この時、無理をして救助を求める為に艇を離れてしまう事で最悪の事態に陥る事が多いです。救助される可能性を高くする為には、次のような手段を使ってみると良いでしょう。

[1] 風下に陸がある時、風当たりの良いものがあれば艇にそれを括り付けて風に流され易くして、陸（砂浜）に近づくようにします。

**岩礁の場合はこの限りではありません。**

[2] 風上に陸がある時、アンカーやシーアンカーを落とす。なければ代用となりそうなもの（バケツなど）を付け、風下に流れ難く、または、陸から離れないようにします。

## ⑥ 艇から離れた場合

先ず出来るだけ艇に戻る努力をします。しかし、ライフジャケット着用時は泳ぎ難いので、戻れないと判断した場合は無理をせず出来るだけ力を抜いて水面に浮かび、流木等の浮遊物に掴まって体力が消耗しないように努めます。

漂流したならば目立つ事が大切です。普段から目立つ服装（蛍光色のライフジャケットを着用する etc.）を心が掛けるべきです。艇に残留した者は早急に浮力となりうる物や目印となる物品等を投入し、漂流者を出来るだけ視界に留めます。レスキュー艇が到着したら直ぐに流された方向と時間を伝えましょう。

## ⑦ 希望を持ち、無理をしない。

救助されるには体力と精神力、及び冷静な判断力が必要となります。

**「必ず救助される」**と云う強い希望を持ち、冷静に周囲の状況を把握しながら、無理せずに救助を待つ事が大切です（浮いて待つ）。

遭難、漂流した場合は海面及び海岸にも視線を向けましょう。海岸に人影を確認したら体力を消耗しない程度に自分の存在をアピールしましょう。漂流時には普段からの身体作りや知識の集積が生還の鍵となる事が少なくありません。シーズンオフには基礎体力の増進を図り、シーズン中にはその保持に努めなければなりません。乗艇可能時にはなるだけ乗艇し、イザと云う時にあたふたしないように先輩会員と多くの触合いをも持ち、知識の向上と経験を重ねて行きましょう。

## 2. 天気図から読み取る風

ヨットの事故のほとんどは強風によるものであり、その中でも多く見られるのは、出艇時にはそれ程でもなかったが出艇してからどんどん風が強くなってきたと言うケースで、寒冷前線の通過に伴う突風もその一例です。

我々はヨットマンとして、テレビや新聞の天気予報を見聞きする事は当然として、更にそこに自分の練習する水域の周囲の地形や風の性質を加味する事によって自分なりの予報を組み立てなければなりません。その際、必要となる知識を**風が強くなる時・風が急変する時の2点に絞って考えてみましょう。**

### (1) 風が強くなる時

#### ① 等圧線の密度によるもの

風は気圧の高い方から、気圧の低い方に吹きます。気圧の高低の様子を、図にしたものが天気図で、気圧の等高線が間隔の狭い所では風が強く、間隔の広いところは風が弱いのが通常です。

日本では気圧配置は大体、南西から北東に(つまり本州に沿って)通常一日で400km程度移動します。一般的に福岡の気象状況は予測するに難しいと云われますが、近年ではインターネット等で容易に予報が入手できますので、前日からの予報で等圧線の密度が濃くなるようであったら風は強くなる傾向にあると捉えて良いでしょう。

#### ② 局地的気圧配置によるもの

晩春から夏にかけて、太陽が強く陸地を照らすようになると、陸地の温度は上がるが海の温度はあまり上がらないため陸地と海の間で気圧の差が生まれ、風が吹き出します。

#### ③ 風の日変化によるもの

陸上の気圧は、太陽の照り方によって急激に変化しますが、海上の気圧はそれほど変化しません。それらが絡み合って、通常風は早朝に弱く正午過ぎ(大凡午後2時頃)に強くなる傾向にあります。これを「風速の日変化」と云います。

季節によって異なりますが、我々が活動を開始する午前10時頃に初心者向きの弱風として出艇したら、午後には4~5m/sになったと云うこともあります。ここでいう風速は平均風速で、瞬間最大風速は通常、平均風速の1.5倍なので平均4~5m/s 風では最大風速は7m/s 前後となり、初心者が帆走できる限界近くになるでしょう。

## (2) 風が急変する時

性質の異なる気団が接近していて、その境界がある地点を通過すると、通過の前と後で天候も風も変わります。気団の接している境界を不連続線といい、停滞前線、温暖前線、寒冷前線、の3つがあります。

### ① 停滞前線

前線の中で停滞しているもので、代表的なものとしては梅雨前線があり、何れも長い間雨が降りますが風向の変化は急激ではありません。天気予報で耳にする「梅雨前線」「秋雨前線」はこの前線です。

### ② 温暖前線

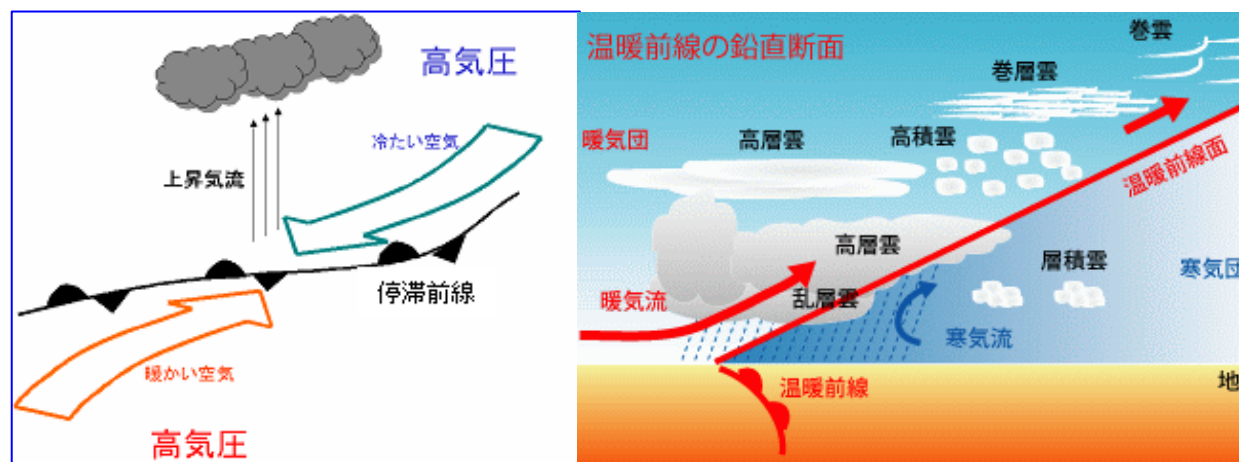
温暖前線は移動の方向が暖気団から寒気団に向かっていて、通常低気圧の中心から右の方に向かいます。

[1] 温暖前線の通過する付近では、霧雨、層雲、霧を伴う事が多く、一般的に温暖前線に伴う雨は連続的に降るものです。

[2] 温暖前線の通過の際には、気圧や温度や風の変化は際立たない。

[3] 温暖前線が低気圧に近いと、前線の両側で雨が降り、特に北側に悪天域が広く広がり強い雨が降り、南側では中心から離れると断続的な雨を見る程度で晴れが多くなります。

[4] 低気圧から遠く離れると、雨の範囲が狭くなり、にわか雨が多くなります。そして前線の移動は南より北で早くなります。



《 停滞前線 》

《 温暖前線 》

### ③ 寒冷前線

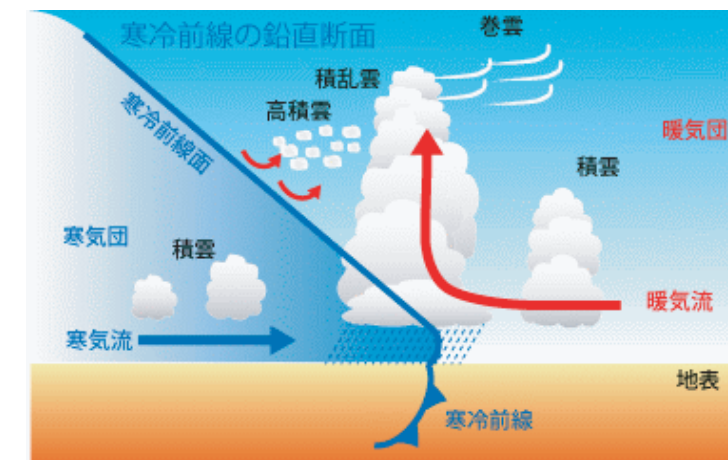
寒冷前線は移動の方向が、寒気団から暖気団のほうに向かっていて、通常低気圧の中心から左の方向に出ています。寒冷前線の特徴は次の通りです。

[1] 寒冷前線が通過する場合には、にわか雨や雷雨を伴う事が多い。

[2] 寒冷前線の前面は不安定で突風を巻き起こす事がある。

[3] 典型的な寒冷前線が接近すると、まず積乱雲や大きな積雲が空の一方に堤の様に現れて、間もなく全体を覆うようになる。この頃には突風が起こり、北よりの風であったのが西または南よりの風に変わって強まり、気温も下がりにわか雨や時には雷等が起こる。15~30分で雷が遠のく頃になると青空が出始め、間もなく天気は回復。

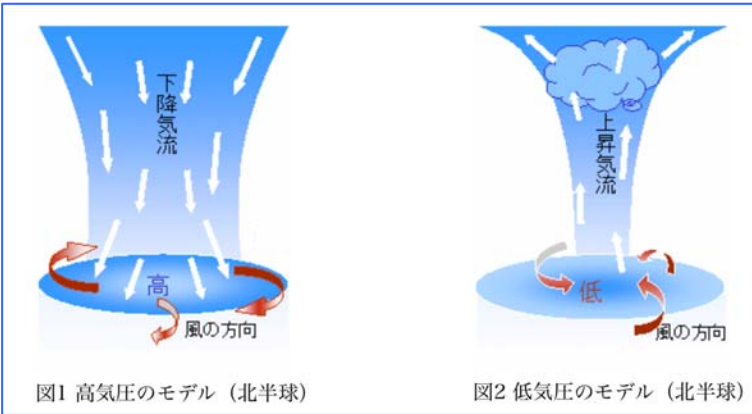
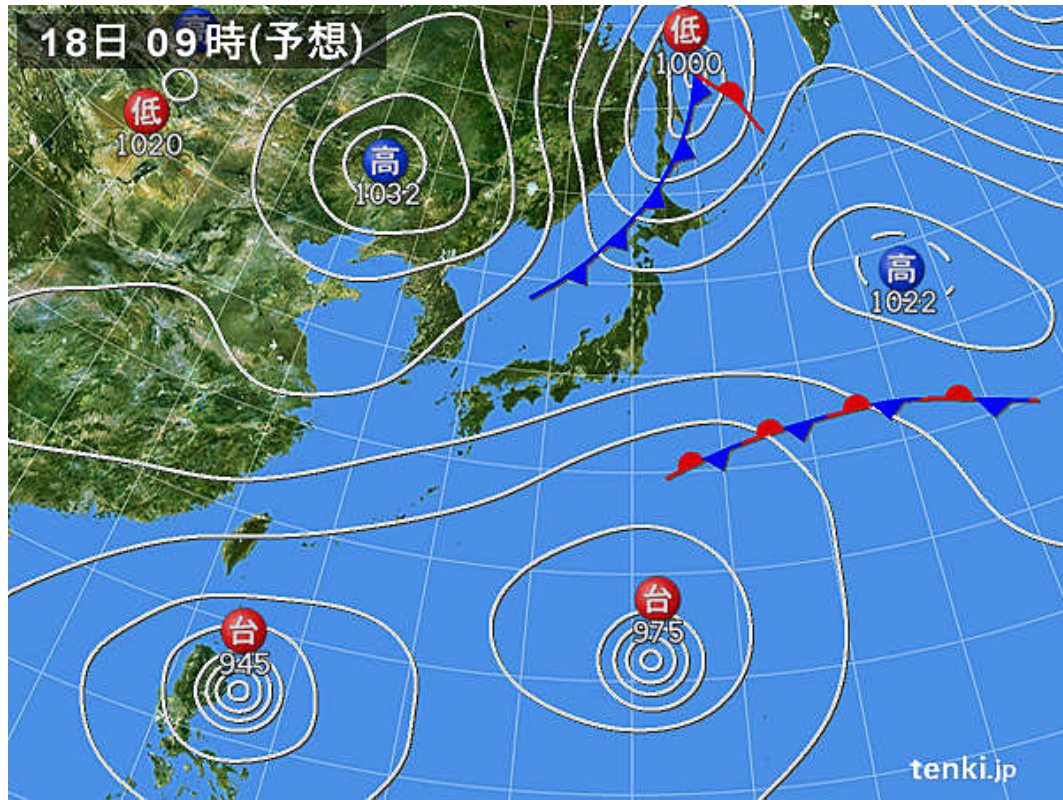
[4] 寒冷前線は移動速度が比較的速く、回復が早いのが特徴。



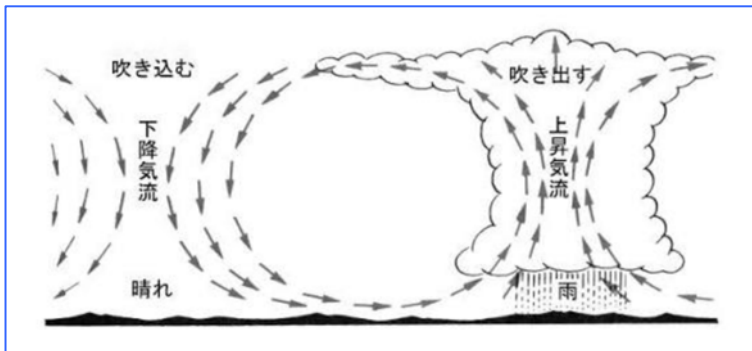
《 寒冷前線 》

### 【雷】

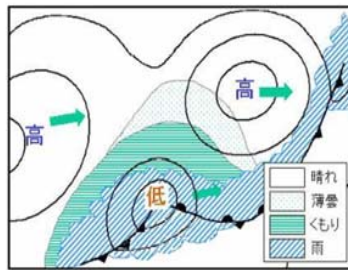
稲光を確認したら雷鳴が届くまでの時間を計測する事で大凡の雷雲の位置が判ります。海面上での音速は340.29m/sで、稲妻の発光から10秒で3.4km、30秒で10.2km先に雷雲があると見ましよう。天候の急変は驚くほどに早いので、稲光や雷鳴を確認したら直ぐにレスキュー艇にその旨を伝達し、ハーバーバックする等の対応を心掛けましよう。



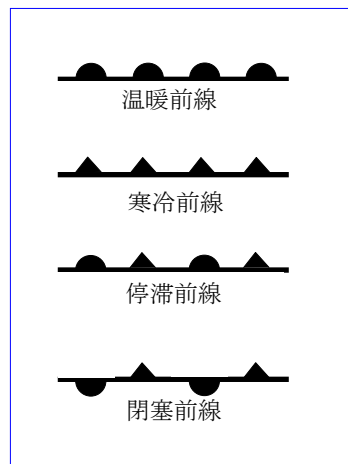
《 高気圧と低気圧の風向 》



《 高気圧と低気圧の気流 》



高気圧・低気圧の天気分布



### 3、ヨットのルール (超基本編)

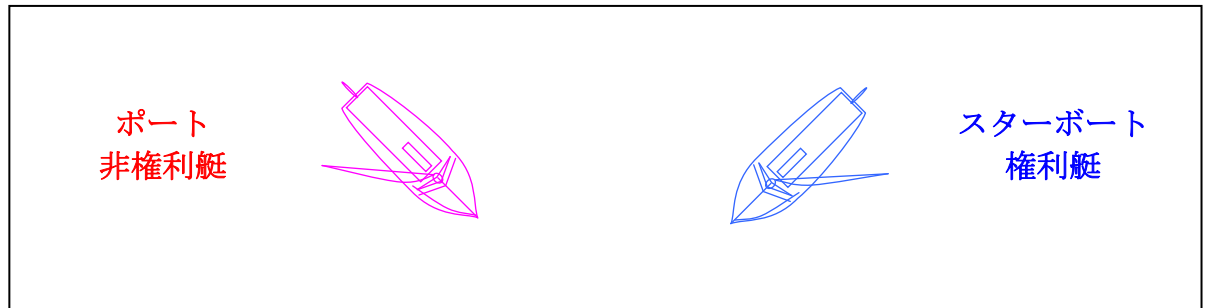
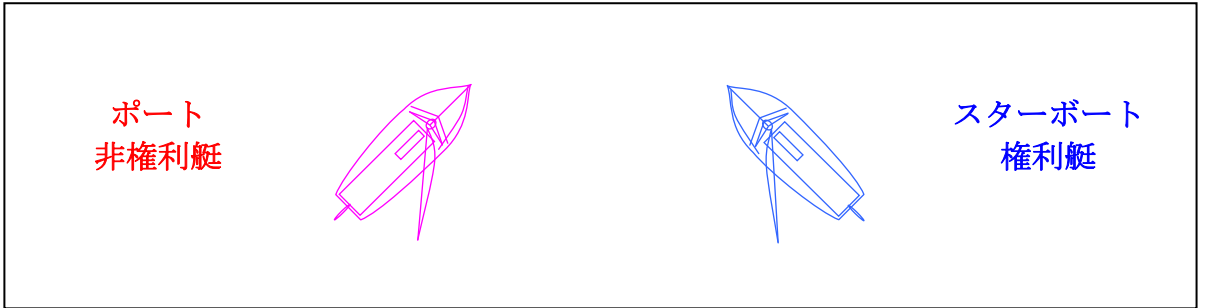
(クラブ内レースなら、これだけ知っていれば大丈夫かもしれません)

第一に海上に於いてはケース (艇の衝突) がない事に注意しなければなりません。

#### (1). 艇の権利、非権利

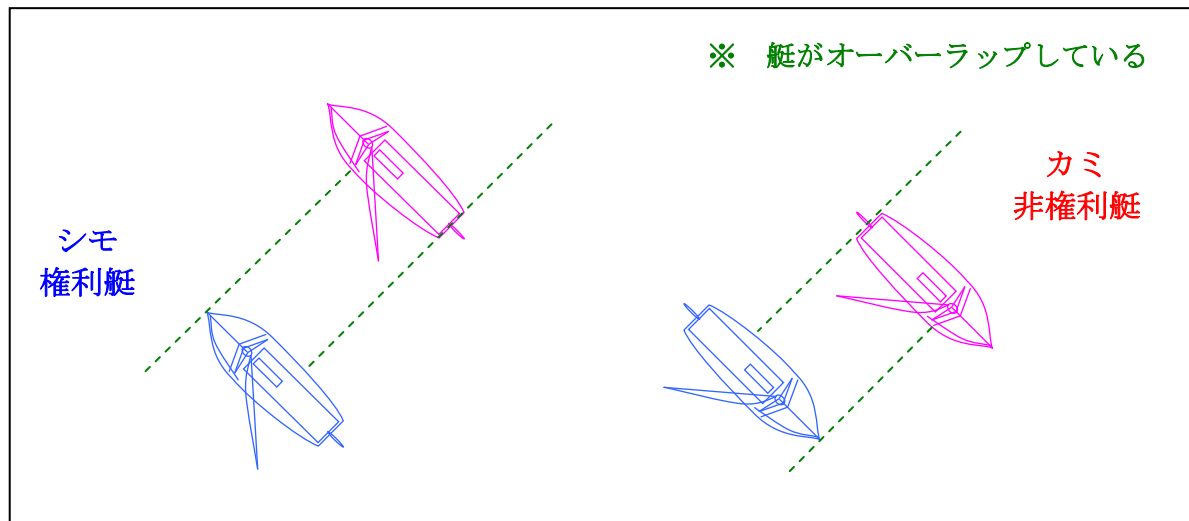
##### ①. ポート、スターボート

海上ルールに於いて**最も優先される権利**で、どのような状況に於いてもポート艇はスターボート艇を避けなければなりません。ポート艇はブームを右舷に見るのに対して、スターボート艇は左舷に見ます。衝突しそうな環境にある場合には、スターボート艇は警告を發しましょう。また、コールを受けたポート艇は何らかの意思表示をするようにしましょう。



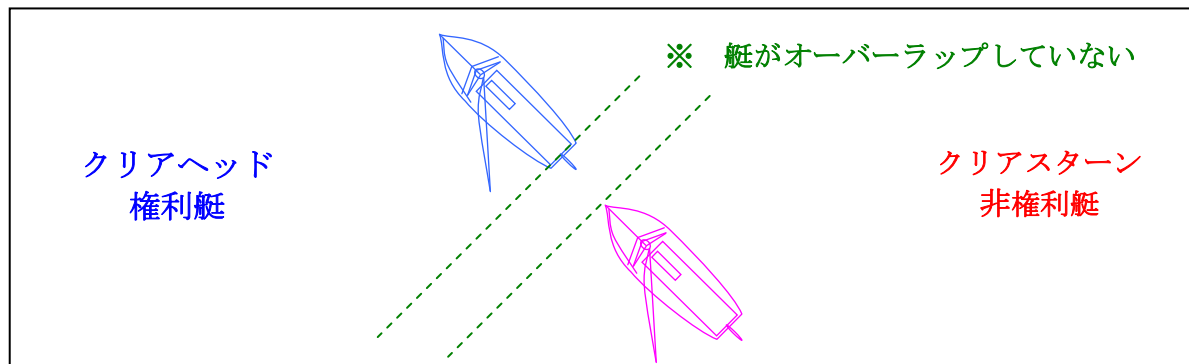
②. 上、下 (カミ、シモ)

同一タックの艇同士で、オーバーラップしている時は風上にいる艇は風下にいる艇の進路を妨害してはなりません、主張は「シモ」。



③. クリアアスターン、クリアアヘッド

スターン (船尾)、ヘッド (船首、バウ) がクリア (開けていて、障害物がない状態) と云う状態に於いては、同一タックでオーバーラップしていない状態。この場合クリアアスターンの艇 (後ろの艇) はクリアアヘッドの艇 (前の艇) を避けなければなりません。



上記、①. ②. はケース (接触) する事が考えられますので、この場合は①. が優先されます。また、マーク廻航時には (図2) カミ、シモの状況が重なるだけに、十分にルール把握しておかなければ衝突事故を起こしかねません。また、シモマーク付近 (図3) では三艇位が重なることも屡々ありますので、非権利艇は回避行動を取らなければなりません。

図2

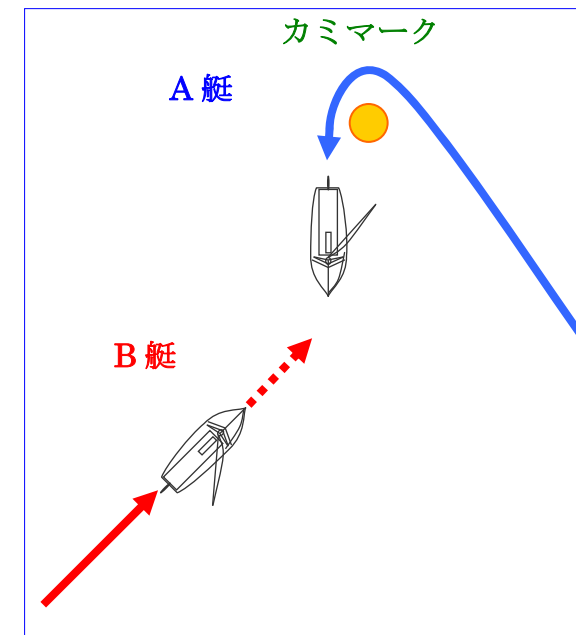
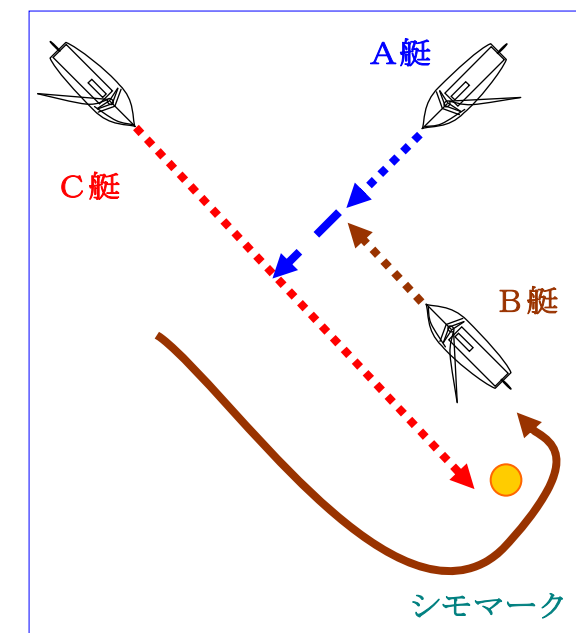


図3

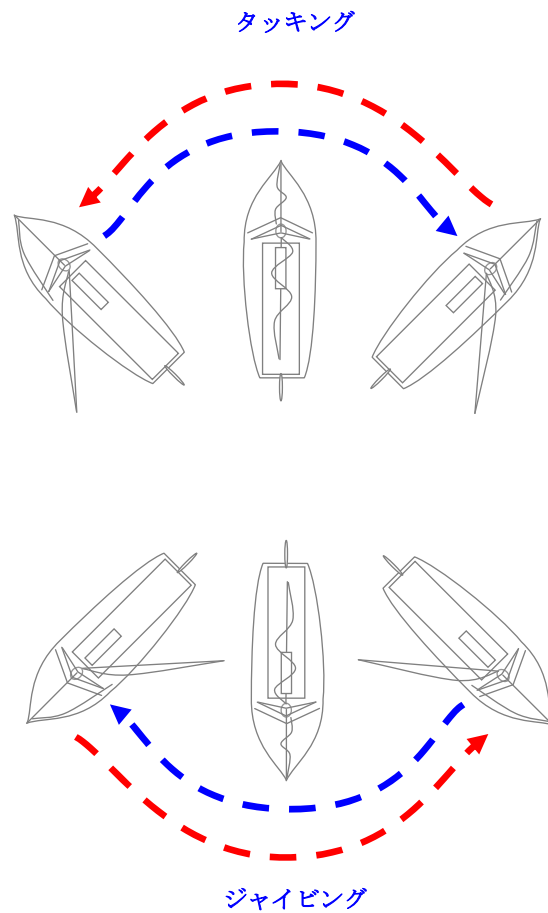


## (2) タック中の権利

**タック中、ジャイブ中はありとあらゆる権利がありません。**

簡単に説明すると、スターボードでもなければポートでもない。カミでもシモでもないし、クリアスターン、クリアヘッドでもないので、権利は発生しないということです。従って、他艇が近づいた場合はどのような状況（タック中・ジャイブ中）であっても、避けなければなりません。

ちなみに**風に立って止まった場合も非権利の状態**です。特にスタート前は抗議の嵐になるので絶対に船を止めない事に注意しましょう。止まって他艇に抗議されて失格になるよりは、リコールして戻った方が良くときもありますので、状況に合わせて対処すると良いでしょう。



## (3) プロパーコース

プロパーコースとは次のマークまで最も早く到達することのできるコースのこと。

よく最短コースと一緒に考えている人がいますが、これは大きな間違いです。最短コースの事はラムラインと云い、ラムラインがプロパーコースになる事は実際には殆ど在りません。

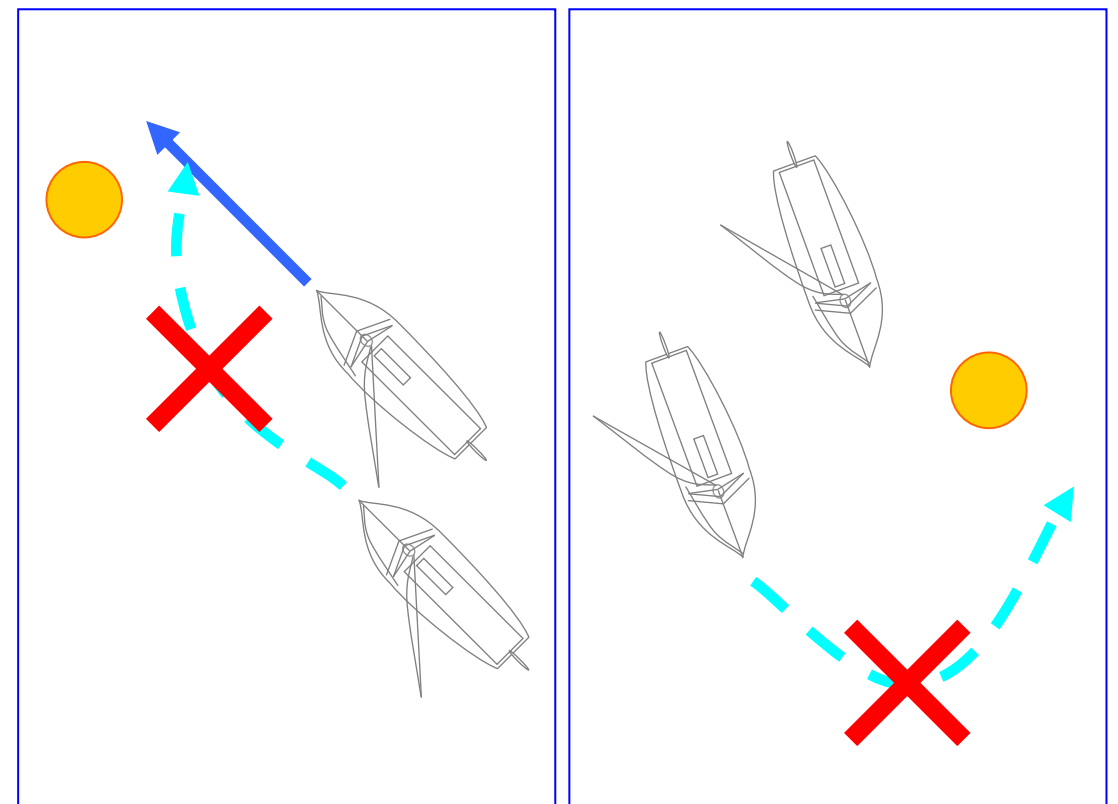
プロパーコースが問題になるのは艇と艇がオーバーラップした時。これはスタート前からゴールまでどんな状況でもあり得ます。

原則的にオーバーラップした状態で下側の艇はプロパーコースよりもラフイング（艇を上らせること）させてはいけません。これは上り、下りに関わりません（図3）。

主張の仕方は「プロパー。これは上艇ができる貴重な主張です。

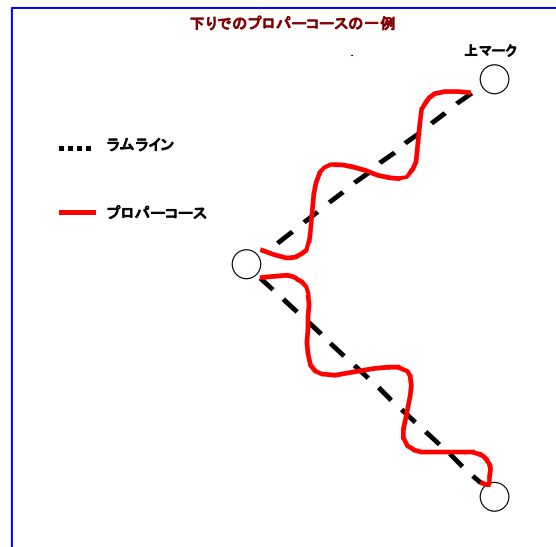
上側の艇のラフイングに制限はありません。

逆に下側の艇はどこまでベア（艇を下らせること）してもOK。上側の艇はベアに制限があります。（下らせたら下艇に対する妨害行為になります）。



では、プロパーコースとは具体的にどんなコースか。  
 上りでは簡単、クローズホールドが距離、艇速共に一番バランスがとれていて速い。  
 下りでは風の向き、マークの打ち方、自艇の位置などによって様々ですが、単体で走って一番速いのは多くの場合、ラムラインよりも上側、下側をジグザグに半分ずつ走るコースです（図4）。理由は、風の振れによって艇の向きを逐一変える必要があるため。風なんてふらふら動くのでそれに合わせてセールトリム（セールを風に合わせて出し入れすること）、ハンドリング（ラダーを操作すること）を行い、スピードを落とさないように走ることが重要。

図4



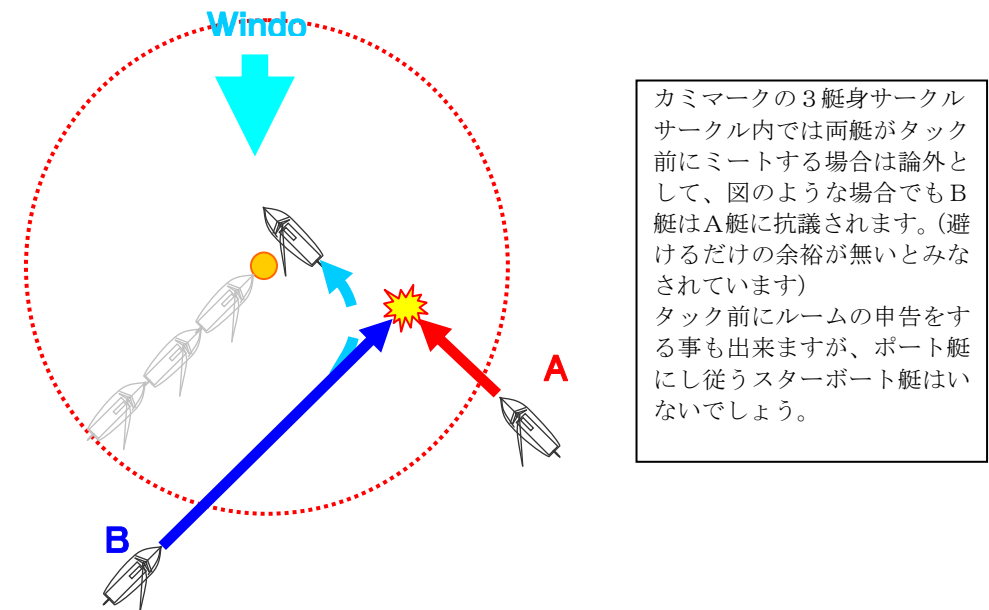
先述で原則的に説明しましたので当然に例外があります。下側の船がプロパーコースを気にせずラフィングさせて良い状況は以下の二点ですので覚えておきましょう。

- [1] スタート前  
 スタート前はレース前であり、コースも引きませんので当然にプロパーコースは定義からして存在しないという事になります。
- [2] 上艇が後ろからラップして来たとき  
 ジャイブ、タック等によって艇のタックが変わった瞬間からラップしていたとき。このときは上の艇に避けるルームがある限り、どこまで上らせてもかまいません。ただし、いくら上らせて良いからといって調子に乗っていると後続艇にバシバシ抜かれます。上でも書きましたが、プロパーコースから外れることはわざわざ遅いコースを通るといことなので要注意。

#### (4) 三艇身サークル

三艇身サークルとはマークの周囲半径三艇身分の円のこと。  
 この円に複数の艇がオーバーラップして突入した場合、上、下に関わらず、マークに対し内側の艇が最も権利艇となる。  
 外側の艇は内側のすべての艇がマークにタッチしないで回れるだけのルームを空けなければなりません。多くは「水」「ルーム」とコールします。ここで大事なものは何艇分のルームが必要なのかをハッキリと外の艇に伝えること。ラップしている艇数が多いと、見えない状況が散発するので確りコールして教えてあげましょう。

ダウンウインドレグ（下りのレグ）ではそうそう反対タックで真逆に行くこととは起こらないので、サイドマーク、下マークに於いては然程迷う事はないと思いますが、アップウインドレグ（上りのレグ）でポートアプローチを選択した場合には注意が必要です。レイラインでタックした際、タック完了時に既に上マークの三艇身サークル内に入っている場合があります。この時、スターボート艇がサークル内に入ってきた場合、ポートから来た艇には一切の権利がありません。例えタックが完了していても変わりません。



カミマークの3艇身サークルサークル内では両艇がタック前にミートする場合は論外として、図のような場合でもB艇はA艇に抗議されます。(避けるだけの余裕が無いとみなされています)  
 タック前にルームの申告をする事も出来ますが、ポート艇にし従うスターボート艇はいないでしょう。

3艇身サークルのルールでのポイントは権利の発生がサークルに突入した瞬間であるということ。サークル内でラップした場合には水はもらえません。逆にサークル内でラップが解けたとしても、突入時にラップしていれば水を要求できます。  
 ただし、このルールは非常に主観的なものです。あとでトラブルにならないよう、お互いに主張をはっきりと伝え合ひましょう。



## (5) 権利の取得、主張

全ての状況において、権利を主張する際には相手艇に対して避けるためのルームを与えなければなりません(相手が自分で不利な場所に入った場合は除く)。つまり、上側に本部艇などの障害物があるにもかかわらず下を主張したり、急激に上らせてぶついたり、というのは反則です。

目安としては約5秒間の余裕を相手艇に与えるようにしましょう。二秒程度では認められません(って考えると上マークのサークル内のルールは当然のことですね)。

実際に権利を主張するときはその場で主張しても間に合いません。ヨットは止まれない、進まない、思い通りの場所に行けない、と三拍子そろってます。事前に権利を予測し、声が届く最大の距離から延々と主張し続けましょう。

抗議する際、あるいは抗議された際、必ず証人を立てましょう。

自分が抗議するときには近くの船に向かって「〇〇〇〇番の船、今の見たよね」と叫んで仲間を募ります。相手がペナルティーを履行しなかった時や、後々のプロテスト(陸上での裁判)で必要になります。

抗議され、ペナルティーを行う際には抗議した艇に向かって「今から回るから見ててね」等と他艇へ呼びかけて相手を振り向かせましょう。一人で勝手に回っても誰も認めてくれません。

## (6) ペナルティー

マークタッチはタックとジャイブ一回ずつ。

抗議に対してはタックとジャイブを二回ずつ。

共に360° 720° ではないことに注意。無駄に多く回らないように。

出来るだけ早く、他の艇から十分はなれた後に行いましょう。

更に証人を立てて行なうようにしましょう！

## (7) コースとスタートライン

コースには大きく分けて、トライアングルコース、ソーセージコース、旧オリンピックコース、トラペゾイドコースの四種類があります。

### トライアングルコース(中央スタート/フィニッシュ)

スタートとフィニッシュが同一運営艇で行えるので少ない運営艇数およびスタッフで実施可能。

オリンピックコースへの変更が容易であるなどの利点も多い。

### ソーセージコース(カミ・シモの2周回)

マークの数が少ないので、運営がやり易い(少人数と少ない運営艇数)

非対称スピン艇には向いているコースであり、初心者向けのコースでもある。

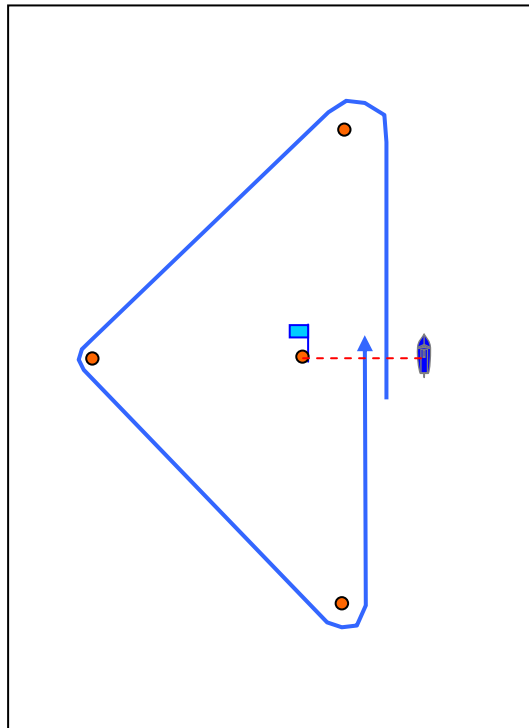
### 旧オリンピックコース

色々なコースが含まれるのでレースが充実するコースであるが、運営側に人手が求められることから、現在のオリンピックコースへと替わった経緯の一門を持つ。現在このコースを活用するものは少ないと聞く。

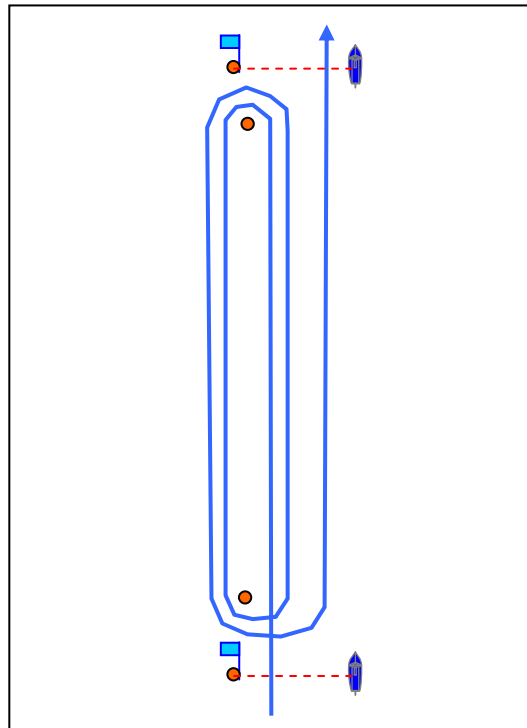
### トラペゾイドコース

フィニッシュとスタート位置が近いので、連続してレースを行える。

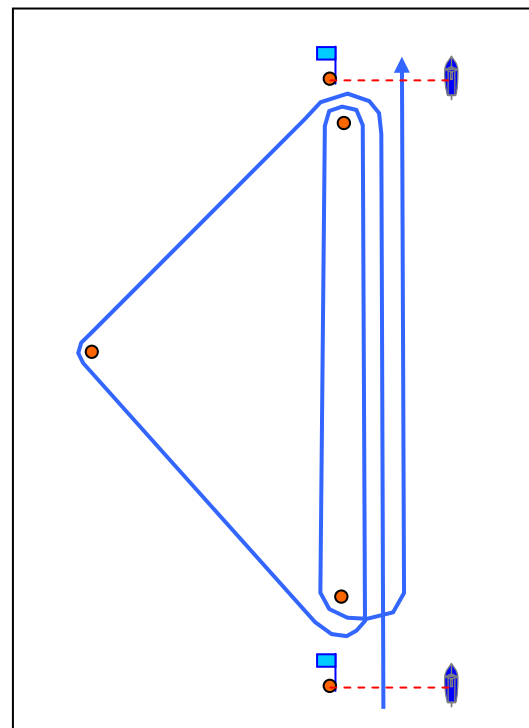
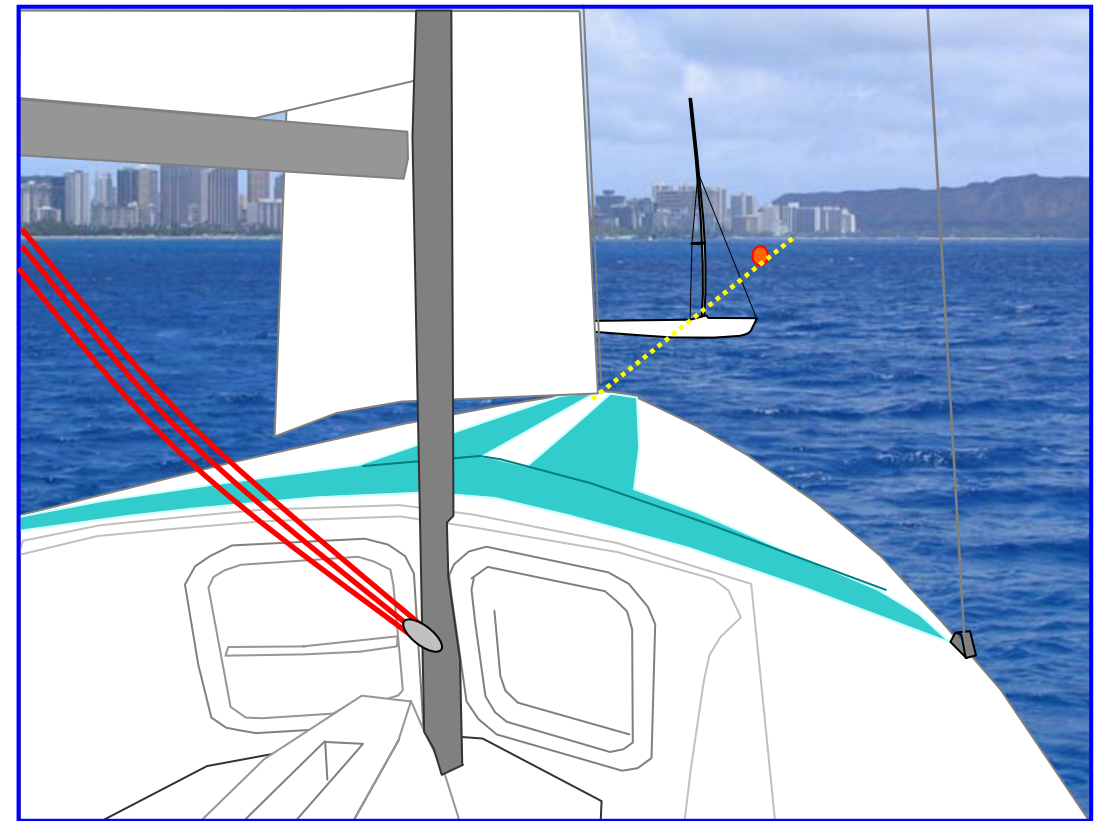
インナーとアウターの両方のコースを使うことで、数艇種のレースを一度に実施できるもので、一部の学連では技術向上を目的とした練習に使用するとも聞く。



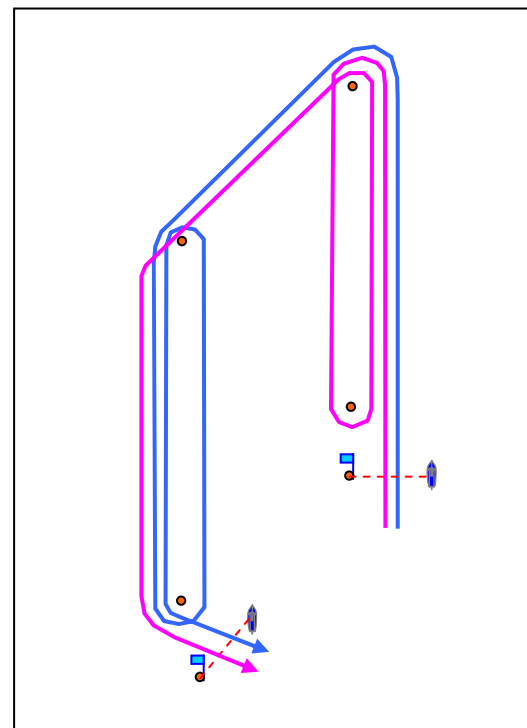
トライアングルコース



ソーセージコース



旧オリンピックコース



トラペゾイドコース

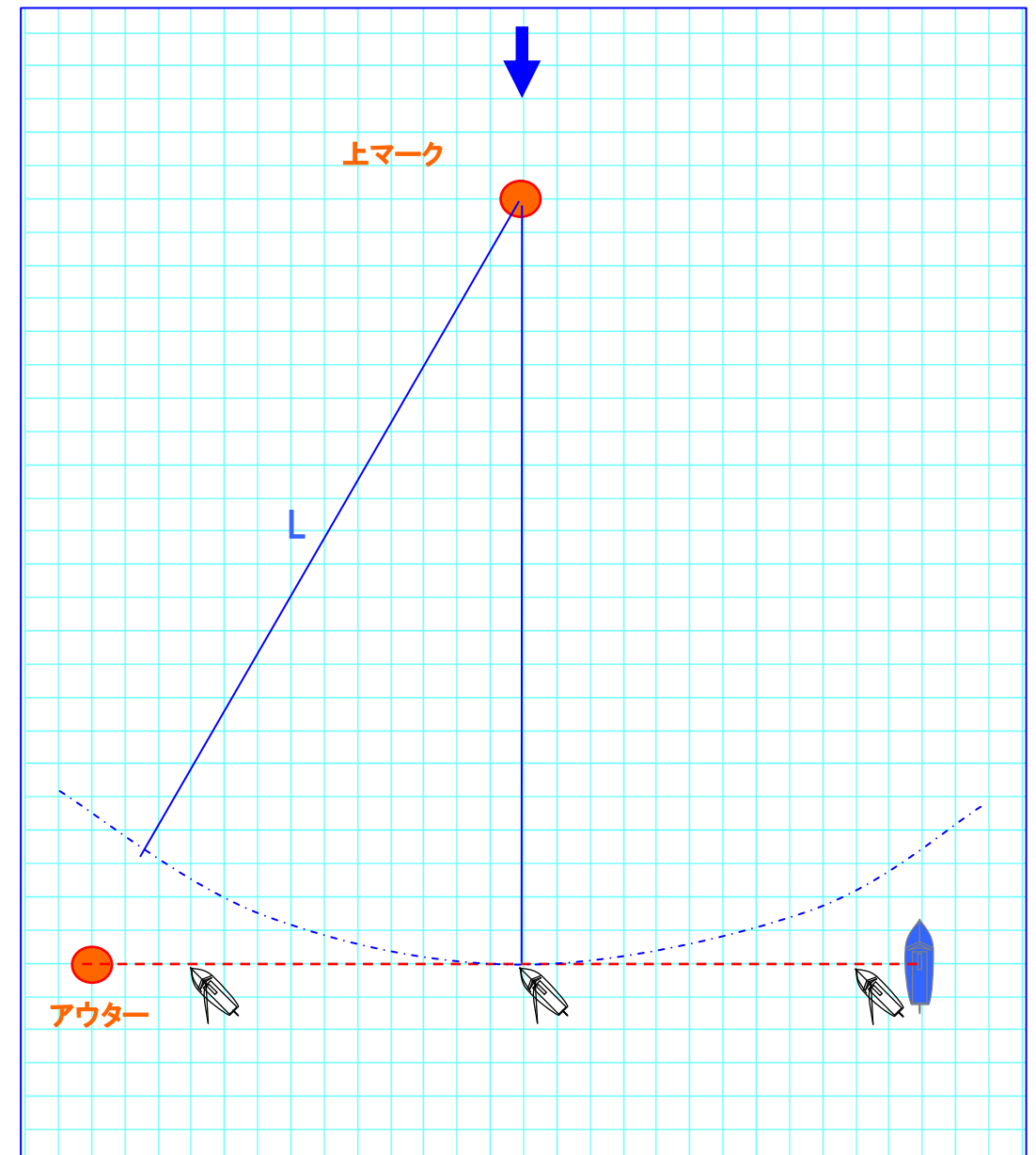
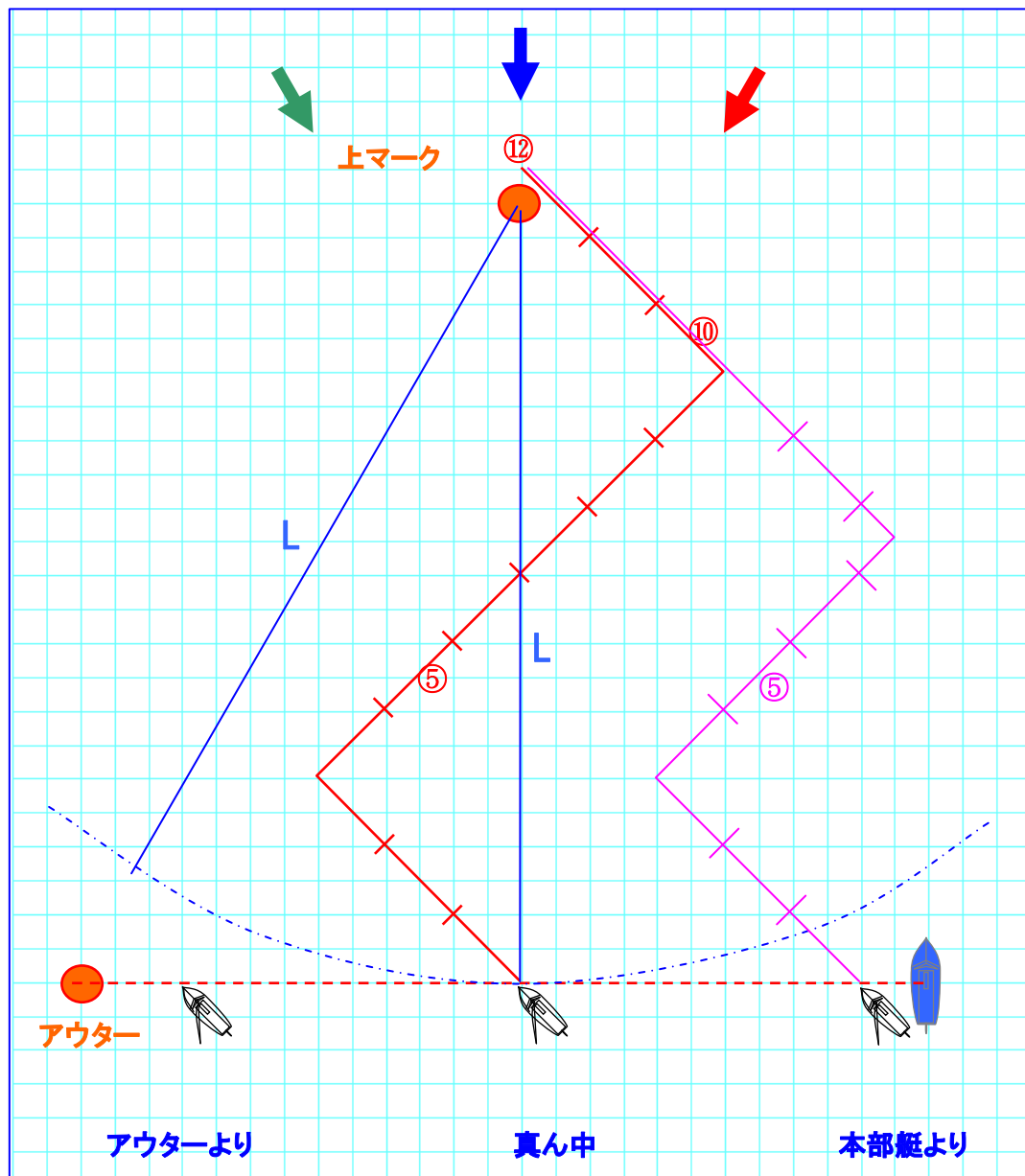
実際には海面上にスタートラインは無いので、本部艇とアウターを結んだラインをスタートラインとし、予告信号からのカウントダウンに合わせてスタートします。

フライングした艇に対しては直接的な呼びかけや合図があり、本部艇ではその艇をチェックしていますので気付かなかったり、無視してレースに参加したりしても（上位でフィニッシュしたとしても）失格となります。

スタートラインを割らずに好スタートするには、幾つかのポイントが存在しますので、他艇の位置や風速、風向、潮流等を勘案して決めましょう。また、場所取りに依って他艇との駆け引きで、思いの外先にスタートラインへ進入した場合は、艇を止めたり、スタートラインを並走するなどして時間調整します。

実際にはスタートラインが見えませんが、自艇がラインを割らないように、本部艇からアウターの延長線の上にベンチマークを探します。

次にスタートライン上をアウターとベンチマークが重なるようにして出来たラインが仮想のスタートラインとなりますので、アウターのカミからベンチマークが見えないように艇の位置を調整すると良いでしょう。



【スタート位置の違いによる距離の差】





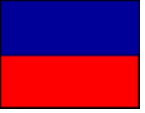
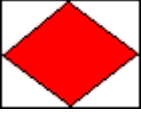




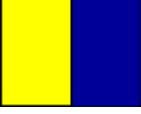



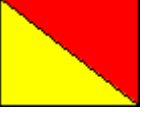




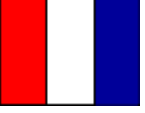


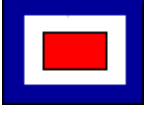





真ん中からスタートして艇は、カミマークまで12マスで進んでいます。  
 本部艇またはアウターからスタートした艇は、真ん中からスタートして艇  
 とどの位の差があるのか実際に線を引いて比べてみましょう。  
 また、風が振れた時、「タック」「ラフ」のどちらが適当なのかを見比べてみ  
 ましょう。  
 風の振れは、赤↗緑↘ともに30度の振れ方とします。

#### 4、バッジテスト問題 初級

神奈川県ヨット連盟  
2006年5月28日実施

解答は、別紙の解答用紙に記入する事

100点/20分

A 	B  抗議機	C  マーク 位置変更	D 	E 
F 	G 	H 	I  1分ルール ラウンドアン エンドスタート 法式の採用	J 
K 	L  声の届く所まで 来い 本艇に着いて 来い	M  代替マーク	N  レース中止	
P  準備信号	Q 	R 	S  コース短縮	T 
U 	V 	W 	X  リコール艇あり	Y  救命衣着用
Z  Z旗ペナルティ 方式スタートの 採用	 ゼネラルリコール	 回答旗 延期・降下1分後 信号掲揚		

【1】 (1) ~ (5) の意味のヨット用語を A~I の中から選びなさい。  
(ヨット用語：20点)

- (1) U字型の金具とネジで、ハリヤード等を固定するために用いる金具
- (2) セールを操るロープ
- (3) 右舷から風を受けている状態
- (4) 左舷から風を受けている状態
- (5) セールを引き上げるロープ

A : エクステンション	B : クリート
C : シート	D : シャックル・ピン
E : スターボード・タック	F : センターボード
G : ハリヤード	H : ブーム
I : ポート・タック	

【2】 セーリングについて述べた文章の、正しい語句を選びなさい。(セーリング：20点)

- (1) ヨットが風上に向かって走れるのは、セールの(A：抗力、B：揚力)を利用している。
- (2) センターボードの主の役目は(A：艇の横流れ、B：転倒)を防止するものである。
- (3) クローズホールドで走行中に、舵を中央にしておいても艇が風上に向かおうとする性質を(A：ウエザーヘルム、B：リーヘルム)と呼ぶ。
- (4) 艇の進行方向に対して、船首を風の吹いてくる方向を越えて回転させ反対側の舷に風を受ける旋回方法を(A：ジャイビング、B：タッキング)と呼ぶ。

解答用紙

【3】(1)～(5)の組合せで通常航路権のある方を回答欄に記入しなさい。  
(海上交通ルール:20点)

- (1) A:スターボード・タックのヨット  
B:ポート・タックのヨット
- (2) 同一タックのオーバーラップしている2艇で  
A:風上側のヨット B:風下側のヨット
- (3) 同一タックのオーバーラップしていない2艇で  
A:追い越す艇 B:追い越される艇
- (4) A:港を出る艇 B:港に入る艇
- (5) A:ヨット B:漁労中の漁船

【4】次の安全に関する文章の空欄を埋める適当な字句をA～Hの中から選びなさい。  
(安全:20点)

ライフジャケットは、(1)着用する。「沈」して、起こせないときには、(2)。風が強くなったなら、(3)を放し、艇のバランスをとる。最近、ハーネスに絡まって溺死したと思われる事故が報告されている。(4)心構えが大切である。

- A:シート
- B:岸まで泳ぐ
- C:できれば
- D:艇を離れない
- E:必ず
- F:パニックに陥らない
- G:ティラー
- H:天候の変化への

【5】A:温暖前線 B:寒冷前線 のどちらの説明か記号で記入しなさい。  
(気象:20点)

- (1) 温暖な気団が寒冷な気団の上に這い上がり、通過時に気温が上昇する。
- (2) 温暖な気団の下に寒冷気団がもぐりこみ、通過時に気温が下降する。
- (3) 通過に時間がかかり、変化が緩やか。
- (4) 背の高い雲が発生し、強い突風を伴うこともあり、急激に気象が変化し危険を伴うことが多い。

氏名 :	得点 :
------	------

【1】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【2】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

【3】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【4】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

【5】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

解答は、別紙の解答用紙に記入する事

100点/20分

【1】(1)～(5)の意味のヨット用語を A～Iの中から選びなさい。  
(ヨット用語：20点)

- (1) 艇体、艇の本体
- (2) 舵棒、ラダーに取り付けられた操縦のための棒
- (3) 右舷、艇の右側
- (4) 左舷、艇の左側
- (5) セールの形を整えるための板

A：シャックル	B：クリート	C：ティラー
D：ハル	E：スターボード	F：センターボード
G：バテン	H：ブーム	I：ポート

【2】セーリングについて述べた文章の、正しい語句を選びなさい。  
(セーリング：20点)

風に向かって、あるいは風を横から受けて走る場合を考える。セーリングはふくらみを持っている。そのため、セーリングには飛行機の翼でいう(A：抗力、B：揚力)が働き、艇をセーリングに直角で膨らんだ方向に押す力が加わる。艇はセンターボードによって、(A：艇の横流れ、B：転倒)を防止し、わずかに横に流れながら、前に進むのである。

簡単には、止まった状態でセーリングをシバーさせた場合の(A：1/2、B：1/4)の角度までセーリングを引き込むと良い。それは、艇が走り出すと、艇のスピードにより、見かけの風はより(A：後方、B：前方)から吹いてくるようになるのと、セーリングのふくらみのためである。

解答用紙

【3】(1)～(5)の組合せで通常航路権のある方を回答欄に記入しなさい。  
(海上交通ルール：20点)

- (1) A：スターボード・タックのヨット B：ポート・タックのヨット
- (2) 同一タックのオーバーラップしている2艇で  
A：風上側のヨット B：風下側のヨット
- (3) 同一タックのオーバーラップしていない2艇で  
A：追い越す艇 B：追い越される艇
- (4) A：港を出る艇 B：港に入る艇
- (5) A：ヨット B：漁労中の漁船

【4】次の安全に関する文章の空欄を埋める適当な字句をA～Hの中から選びなさい。  
(安全：20点)

ライフジャケットは、(1)着用する。風が強くなったなら、(2)を放し、艇のバランスをとる。「沈」して、起こせないときには、(3)。最近、ハーネスに絡まって溺死したと思われる事故が報告されている。その他の場合でも(4)心構えが大切である。

- A：艇を離れない B：岸まで泳ぐ C：できれば
- D：シート E：必ず F：パニックに陥らない
- G：ティラー H：天候の変化への

【5】A：高気圧 B：低気圧 のどちらの説明か記号で記入しなさい。  
(気象：20点)

- (1) 北半球では、時計回り（右回り）に渦を巻く。
- (2) 北半球では、反時計回り（左回り）に渦を巻く。
- (3) 安定した気象をもたらすことが多い。
- (4) 前線を伴うことが多く、不安定な気象をもたらすことが多い。

氏名：	得点：
-----	-----

【1】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【2】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

【3】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【4】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

【5】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

解答は、別紙の解答用紙に記入する事

100点/20分

【1】(1)～(5)の意味のヨット用語を A～Iの中から選びなさい。  
(ヨット用語：20点)

- (1) 艇の前の部分
- (2) 舵
- (3) 艇が傾くこと
- (4) セールを操るロープ
- (5) 横流れ防止の板

A：シャックル	B：クリート	C：ラダー
D：バウ	E：ヒール	F：トランサム
G：センターボード	H：ブーム	I：シート

【2】セーリングについて述べた文章の、正しい語句を選びなさい。  
(セーリング：20点)

風に向かって、あるいは風を横から受けて走る場合を考える。セールはふくらみを持っている。そのため、セールには飛行機の翼でいう(A：抗力、B：揚力)が働き、艇をセールに直角で膨らんだ方向に押す力が加わる。艇は(A：センターボード、B：ラダー)によって、艇の横流れを防止し、前に進むのである。

簡単には、止まった状態でセールをシバーさせた場合の(A：1/2、B：1/4)の角度までセールを引き込むと良い。それは、艇が走り出すと、艇のスピードにより、(A：真の風、B：見かけの風)はより前方から吹いてくるようになるのと、セールのふくらみのためである。



解答用紙

【3】(1)～(5)の組合せで通常航路権のある方を回答欄に記入しなさい。  
(海上交通ルール：20点)

- (1) A：スターボード・タックのヨット      B：ポート・タックのヨット
- (2) 同一タックのオーバーラップしている2艇で  
    A：風上側のヨット                      B：風下側のヨット
- (3) 同一タックのオーバーラップしていない2艇で  
    A：追い越す艇                          B：追い越される艇
- (4) A：港を出る艇                          B：港に入る艇
- (5) A：ヨット                              B：漁労中の漁船

【4】次の安全に関する文章の空欄を埋める適当な字句をA～Hの中から選  
びなさい。(安全：20点)

ライフジャケットは、(1)着用する。風が強くなったなら、(2)する。  
「沈」して、起こせないときには、(3)。最近、ハーネスに絡まって溺  
死したと思われる事故が報告されている。(4)心構えが大切である。

- A：艇を離れない      B：どんな強風を恐れない      C：できれば
- D：避難              E：必ず                          F：パニックに陥らない
- G：プレーニング      H：岸まで泳ぐ

【5】A：高気圧    B：低気圧    のどちらの説明か記号で記入しなさい。  
(気象：20点)

- (1) 晴れる。
- (2) 曇りや雨になる。
- (3) 中心から風が外へ向かって吹き出す。
- (4) 前線を伴うことが多く、不安定な気象をもたらすことが多い。

氏名：	得点：
-----	-----

【1】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【2】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

【3】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【4】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

【5】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

バッジテスト問題 中級

神奈川県ヨット連盟  
2006年5月28日実施  
100点/20分

解答は、別紙の解答用紙に記入する事

【1】(1)～(5)のヨット用語の意味をA～Gの中から選びなさい。  
(ヨット用語：20点)

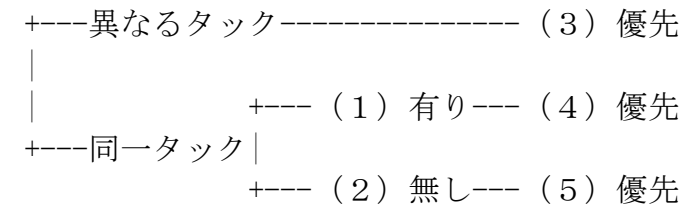
- (1) ラフ                      (2) リーチ                      (3) オーバーラップ
- (4) クリア・アヘッド                      (5) クリア・アスターン

- A：異なるタックで二艇が重なっていること
- B：セールの前側
- C：オーバーラップしていない場合の前側
- D：セールの後側
- E：オーバーラップしていない場合の後側
- F：セールの下側
- G：同一タックで二艇が重なっていること

【2】セールのシェープに関する下記の説明について A：フラット（アールの浅い） B：フル（バギー：アールの深い）のどちらの説明か記号で記入しなさい。  
(セーリング：20点)

- (1) パワーがある
- (2) 上りの角度がより稼げる
- (3) 風が弱いときに適したセールのシェープ
- (4) 波があるときに適したセールのシェープ
- (5) マストをバンドさせ、アウトホールを引いた場合のセールのシェープ

【3】航路権について示した、下の(1)～(5)に当てはまる適当な字句をA～Gの中から選びなさい。  
(レースルール：20点)



- A：クリア・アヘッド                      B：風下                      C：スターボード・タック
- D：クリア・アスターン                      E：風上                      F：ポート・タック
- G：オーバーラップ

解答用紙

氏名 :	得点 :
------	------

【4】 気象に関する下記の説明について A：時計回り（右回り） B：反時計回り（左回り）のどちらの説明か記号で記入しなさい。

(気象：20点)

北半球では、高気圧の回りでは（1）に、低気圧の回りでは（2）に渦を巻く。この気圧配置が西から東に移動することによって、風向きがゆっくりと変わる。

高気圧または低気圧が北を通過すると、風は（3）にシフトする。

高気圧または低気圧が南を通過すると、風は（4）にシフトする。

【5】 曳航の方法について述べた文章の空欄を埋める適当な字句をA～Kの中から選びなさい。

(安全：20点)

曳航ロープは（1）の長さのものを使用する。被救助艇は、センターボードを（2）、曳航ロープはリリースしやすい方法で（3）に結ぶかまたは巻きつける。ラダートラブルの場合は、乗員はできる限り（4）、ラダーの代わりに、パドル等でコントロールするか、（5）の代わりに長いロープ等を流して艇の安定を保つ。

- A：5艇身以上
- B：マスト
- C：後に乗る、バウをあげ
- D：全部引き上げ
- E：1艇身以内
- F：ステー
- G：前に乗る、バウを沈め
- H：シーアンカー
- I：ラダー
- J：おろし
- K：少し残して引き上げ

【1】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【2】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【3】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【4】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

【5】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

## バッジテスト問題 中級

神奈川県セーリング連盟  
2007年4月29日実施  
100点/20分

解答は、別紙の解答用紙に記入する事

【1】(1)～(5)のヨット用語の意味を A～Gの中から選びなさい。(ヨット用語：20点)

- (1) ラフ (2) リーチ (3) フット  
(4) アウトホール (5) カニンガム (ダウンホール)

A：セールの前辺の下端 B：セールの前辺  
C：セールのクリューを後へ引くライン D：セールの後ろの辺  
E：セールのタックを下に引くライン F：セールの下辺の後端  
G：セールの下の辺

【2】見かけの風に関する下記の説明について A：前 B：後ろ のどちらの説明か記号で記入しなさい。(セーリング：20点)

真の風が、真っ直ぐ前か真っ直ぐ後から吹いているとき以外は、見かけの風向は、真の風向より(1)になる。真の風向が(2)に振れると、見かけの風の速度は小さくなる。  
見かけの風向は、ラルの中では(3)に移動し、ブローの中では(4)に移動する。艇速があがると、見かけの風向は(5)に移動する。

【3】航路権について示した、下の(1)～(5)に当てはまる適当な字句をA～Iの中から選びなさい。(レースルール：20点)

反対タックの場合の優先権は(1)の艇にある。同一タックでオーバーラップがある場合の優先権は(2)の艇にある。同一タックでオーバーラップが無い場合の優先権は(3)の艇にある。(4)している間、艇は(5)の艇を避けなければならない。

A：他 B：タック C：クリアアヘッド  
D：クリアアスターン E：ジャブ F：風上  
G：スターボードタック H：ポートタック I：風下

【4】 気象に関する下記の説明について 下の(1)～(4)に当てはまる適切な字句をA～Fの中から選びなさい。(気象：20点)

(1)は普通、午前中に吹き始め、午後の早い時間に最大になる。(2)は陸地の温度が水上の温度より低い夜間に吹く事が多い。雷雲(積乱雲)が見えたら(3)後に落雷の危険がある。雷鳴が聞こえる場所では落雷の危険がある。安全のためには(4)が必要である。

- A：海風                      B：陸風                      C：数分  
 D：数時間                    E：雷に会う前に避難する事  
 F：艇を倒して雷をやり過ごす事

【5】 曳航の方法について述べた文章の空欄を埋める適切な字句をA～Kの中から選びなさい。

(安全：20点)

曳航ロープは(1)の長さのものを使用する。被救助艇は、センターボードを(2)、曳航ロープはリリースしやすい方法で(3)に巻きつける。ラダートラブルの場合は、乗員はできる限り(4)、ラダーの代わりに、パドル等でコントロールするか、(5)の代わりに長いロープ等を流して艇の安定を保つ。

- A：5艇身以上                      B：マスト  
 C：後に乗り、バウをあげ        D：全部引き上げ  
 E：1艇身以内                      F：ステー  
 G：前に乗り、バウを沈め        H：シーアンカー  
 I：ティラー                        J：おろし  
 K：少し残して引き上げ

バッジテスト問題 中級

神奈川県セーリング連盟  
 2007年4月29日実施

解答用紙

100点/20分

氏名：	得点：
-----	-----

【1】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【2】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【3】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【4】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

【5】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

## バッジテスト問題 中級

神奈川県セーリング連盟  
2008年4月11/12日実施  
100点/20分

解答は、別紙の解答用紙に記入する事

【1】(1)～(5)のヨット用語の意味をA～Gの中から選びなさい。  
(ヨット用語：20点)

- (1) ラフィング (ラフ)                      (2) ベアリング・アウェイ (ベア)  
(3) リーヘルム                              (4) ウェザーヘルム  
(5) クリア・アヘッド

A：オーバーラップしていない後の艇      B：風上に向きを変えること  
C：艇が風上に向こうとすること          D：風下に向きを変えること  
E：オーバーラップしていない前の艇  
F：艇が風下に向こうとすること

【2】見かけの風に関する下記の説明について A：前 B：後 のどちら  
の説明か記号で記入しなさい。                      (セーリング：20点)

真の風が、真っ直ぐ前か真っ直ぐ後から吹いているとき以外は、見  
かけの風向は、真の風向より(1)になる。真の風向が(2)に振  
れると、見かけの風の速度は小さくなる。  
見かけの風向は、ラルの中では(3)に移動し、ブローの中では(4)  
に移動する。艇速があがると、見かけの風向は(5)に移動する。

【3】航路権について示した、下の(1)～(5)に当てはまる適当な字句  
をA～Iの中から選びなさい。                      (レースルール：20点)

反対タックの場合の優先権は(1)の艇にある。同一タックでオーバ  
ーラップがある場合の優先権は(2)の艇にある。同一タックでオー  
バーラップが無い場合の優先権は(3)の艇にある。(4)中の艇は  
(5)の艇を避けなければならない。

A：他    B：タッキング  
C：クリアアヘッド                      D：クリアアスターン  
E：ジャイビング                          F：風上  
G：スターボードタック                  H：ポートタック  
I：風下

氏名 :	得点 :
------	------

【4】 気象に関する下記の説明について 下の(1)～(4)に当てはまる  
適当な字句をA～Fの中から選びなさい。(気象：20点)

わが国の気象変化は、通常、(1)に移動する。(2)は移動性の高  
気圧と低気圧とが交互に移動してくるので、気象が不安定となり、  
ヨットの遭難原因となり易い。

雷雲(積乱雲)が見えたら(3)後に落雷の危険がある。雷鳴が聞  
こえる場所では落雷の危険がある。安全のためには(4)が必要で  
ある。

- A：西から東      B：春      C：数分  
D：数時間      E：雷に会う前に避難する事  
F：夏      G：東から西  
H：艇を倒して雷をやり過ごす事

【5】安全について述べた文章の空欄を埋める適当な字句をA～Kの中から  
選びなさい。

(安全：20点)

出艇前の(1)のチェックは重要である。艇の(2)は、「沈」の(3)  
になる。また、「沈」をすると通常の場合をはるかに越える(4)が  
艇に作用するので、「沈」が原因のトラブルも多く、場合によっては、  
沈起こしができなかったり、起こすことが出来ても(5)できなく  
なったりする。

- A：艀装      B：原因      C：力      D：結果  
E：「沈」      F：スピード      G：プレーニング      H：再帆走  
I：体力      J：揚力      K：トラブル

【1】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【2】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【3】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

【4】

(1)	(2)	(3)	(4)

(5点×4題=20点)

【5】

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(4点×5題=20点)

**【おことわり】**

本書は下記のサイトから一部抜粋・引用し安全対策に役立てています。

「神奈川県セーリング連盟で行なわれたバッジテスト問題集」

「これだけは知っておきたいヨットのるーる」

「天気の家」