RIPPLE SAILING CLUB
NO. 144

月刊 1995. 04. 17

RIPPLE

（発行）
リプル・セイリングクラブ
〒238−03
神奈川県横須賀市長井2−11−1
TEL 0468−57−1711

5月は出来るか リプル カップ

今年度になり既にリプルカップを2度も計画をしたのですが、3月は参加者が少ないので中止、4月は荒天で中止とさい先が悪いです。
5月はいつものように第2週の14日（日）に予定しております。
スタートは11：00。
今年に入り、地震、円高、政治、経済、三面記事と色々有りすぎる良くない出来事を忘れ、長浜の海で思いっきりセイリングをしてみてはどうでしょうか？。

RIPPLE号 連休予定

連休中のRIPPLE号の予約が入りだしております。
連休中クルージングを計画の方は早めの予約をお願いします。
予定は下記の通りです。

5／1	相模湾クルージングの為回航（S氏一人）
	深浦 → 城ケ島
5／2	相模湾クルージング （定員になっています）
	城ケ島 → 三崎漁港（乗船、下船） → 城ケ島
5／3〜4	館山クルージング（参加者・小池、増田、高尾）
	城ケ島 → 館山 → 深浦
5／5〜7	館山クルージング（参加者・風巻、檜山、ジョウ君）
	深浦 → 館山 → 深浦

この時期のクルージングは天気図を読み、無理なクルージングは避けて下さい。

年間を通して一番海難事故が起こる時期でもあります。
春一番に始まり、春の嵐、メイストームと呼び名が変わりますが、この時期は海が荒れることをお忘れないようにして下さい。
天気図では高気圧が日本列島覆っているのに、突然の突風なんてことが多々有ります。
私も数年前ダウンバーストというものに出くわして降ります。
頃はゴールデンウイーク、天気図ではしっかりとした高気圧、上半身裸でもおかしくない好天。正に快適クルージング。
それが一転して風速40ノット、波頭は砕け散り、幾重にも白い筋となり風下へ流れて、というよりぶっ飛んで行き、海面は真白になりました。
30分位で修まりましたが、3ポンにしてジャイブが恐かったので、ぎりちょんのクローズホールドでタック、タックでその場をしのぎました。
確認のため天気図を再度見ましたが、当日はしっかりとした高気圧。
しかし、上空には強烈な寒気が入ってきており、地表で暖められて希薄になった所に、気密な上層の空気がストーンと落ちてきたのである。
この時期、地表の天気図に惑わされず、上層の寒気団にも気を使い楽しいクルージングをして下さい。

終のすみかを求めて

1時間2−3リットルも浸水してしまう程の水密性の悪い松製で出来た木造船のクルーザー、エンジンは無く、シートは洗濯様の物干しロープ、セールはディンギーの様な薄い物、加えて航海計器はシップスクロック、VHS、磁気コンパスのみ、更にチャートは世界地図。
こんな艇と装備なら例え東京湾でさえ、渡るのを躊躇（うーむ！便利だ）してしまうのは私だけだろか？。

レニングラード実験ヨット造船所で制作された7．4mの <ガリア> 号は、この様な状態でペテルブルクでもやいを解いた。恐らく彼らはセイリング技術はゼロであったからもやいを解けたのでしょう。

そして、途中寄港する度に資金を稼ぎ、また暖かい同胞ヨットマンに助けられながら水密、エンジン、マスト、チャート等少しづつではあるが、ヨットらしくなり、ラスパルマス、大西洋を横断しグレナダ、パナマ運河を通り、太平洋に出た後ガラパゴス諸島、マルケサス島と航海を進めているのである。

報告してくれたのはヨットで世界各地をクルージングしているジェームス D．ハワードおじさんだ。彼は雑誌”舵”に専用ページを持っていてまーおよそ、毎月々脈絡のない話を載せているのである。エンジンの話やら圧力鍋の話まで、ヨットにちょこっと関係があると書きまくりのおじさんなのだ。
世界各地をクルージングをしているので、寄港の度に色々な国の人と、また色々なクルージングについてお話出来るわけであるが、その1としてくガリア>号を報告してきたのである。

<ガリア>号のクルーは元貨物船員のアレックス40歳、美容師でその妻ガリア47歳の今はやりの年上にょうぼの2人である。
ソ連崩壊後、ロシア国民は民主主義に夢を抱いたものでしたが、多くの国民は食料、製品、経済とあまり変化が無く、加えてアレックスはソ連崩壊直前にKGBのブラックリストに載ってしまい、強制的に職を奪われ、民主主義の世界になっても非難は変わらなかった。
彼らは故国に幻滅し、国外での職を探し回るが、移民が認められない限り誰一人として彼らに職を与えることが出来なかったのである。
そんな彼らが思い付いたのは、ヨットで脱出することだった。
彼はビザを持たずに外国に着いたヨットマンが法的に認められ、或は不法ではあるが、かなりの期間滞在でき、場所によっては職も住むところも得られることを知っていたのである。
そのためには、彼らにとってヨットとパスポートは絶対的に手にいれなければならなかったのである。
幸いにもパスポートはブラックマーケットで手にいれ、方々手を尽くしたあげく、ついに新艇とは言うものの、極度にバッドコンディションの艇を彼らは手にいれたのである。
それからというものは彼らは、がむしゃらに何かに取り付かれた様に、自分達でさえ目的地の分からない旅の準備に取り掛かったのである。
ヨットの艤装品なんておよそ売っていない街で、どんどん進むインフレ手持ちの資金との戦い、それにも増してパスポートの期限との戦いが彼らを待っていたのである。

そして、ついに1992年6月28日初めてセイルを揚げ、ぶっつけ本番でペテルブルグを後にしたのである。
出航当日は2度も座礁し、彼らのセイリング技術はどんなものか、容易に理解できてしまう船出だったのだ。
荒天ギヤを持ち合わせていない彼らは、セーターとジーンズ姿ですぐにびしょぬれになりながらの航海を余儀なくされてしまった。
それにも増して妻のガリアは極度な船酔に悩まされ、反動としてアレックスはコクピットから離れることは出来なくなっていった。
1日平均35マイルという気が遠くなってしまう超スローな前進の中、<ガリア>号にとって唯一楽が出来たのはナビゲーションだったという。
近くを航行する本船を見つけては、VHF無線でポジションを教えてもらっては前進するというやりかたなのである。
食料、水、荒天彼らを取り巻く環境は想像を絶するものがあり、何故にそこまで追いやるのか。
それは、世界の何処かで自由の身として、生活のために働き、思想の自由を持ち、やりたいことをやりたい。ただそれだけが彼らに在る思いなのである。
強制退去、或は強制送還という不安を感じながら、終のすみかを求めてのクルージングはまだまだ続く。