

BYS

The A.B.C. of
YACHT
RACING

吉本正雄著



競走編

ヨット・レース

海国民のスポーツの王座が帆走技である如くヨットスポーツの華はヨットレースであらう。薫風満帆、白波を蹴って快技を競ふ時、吾々の血管には云い知れぬ情熱が溢れて来る。時には十数時間、波と風と闘ひ抜いた後、波静かな母港にゴール・インした時には優勝の栄に輝くものも、将た敗戦の苦杯を嘗めるも、そこには勝敗以上の感激が盛り上つてくるのである。あの有名なアメリカ杯レースについて挑戦者となつて光榮ある敗残王として送つたりプトン卿の言葉こそ帆走技の奥義を説いておると思ふ。

1851年8月22日、大西洋を渡つて来たスクーナー型のアメリカ号は當時、無敵の快艇を 持つ居た英国のヨットを片端から打ち破つて、ゴットリヤセ王御下賜のクインスカップをアメリカへ持帰つて終つた。その後幾星霜7回の挑戦も美事に返り討ちを食つた後を受けて彼、偉大なる敗北王はシャムロック一世号から五世号まで40年間、このカップをその護謄の地へ持ち歸らんと努力したのであつたが雄圖遂に成らず、獨身のまゝ逝つて終つた。このアメリカ盃について彼は云つておる

私はグライド河のほとりに生れて、幼い時から Boat & Boating (船の遊び)の趣味を培ふことが出来た。何かまとまつた仕事をしなして餘馱が出来たり、リブルは自分の船を持ちたいと思つておた。その時期が来たので、今日まで四回に涉つて私のアメリカの友達と覇を競ふたのであるがいつも私の船は敗れた。しかし私は勝つた以上の收穫を得たと喜んでおる。即ち新旧兩大陸を結んでおる友情を一層深めることが出来たからである。シャムロック五世はいつでも戦へる用意が出来ておる。今夜は必ず勝つ。しかし私の米國の

友達はそう易々とあのカップも渡しはせないだろう

しかし「常によい船が口つて勝てばそれでよいのだ」と私は信じている

国際スポーツとして最も適當なヨットレースが一層盛人になることを私は望んで止まない」

ヨットレースの種類

腕に多少の自信が出来て、船の調子がよいと云ふことになると、狭い水域で漫然と帆走して居るよりは、未だ船で行ったことのない方面へ遠航がして見たくなる。それと同時に他の人や船と競走して見たくなるのは自然なことである。今日の様うに去事一般が競争心をよつて推進せられてゐる時代には別して、そうなるのは當然である。亦一般のスポーツと同様帆走技、帆船走船Racingのお陰で今日の隆盛を來したのであつて、遠洋航海用のヨットと雖も、競走用ヨットの船型改良によつて尤も影響を受けたりである。

A ハンディキャップレース

同好の帆走人が相談して、一度、みんなが持つてゐる、船で競走してみようではないか」と云ふことになると、さて困つた事は、船の型が区々だし、大小とリどり、帆の型も、大きさも異なる」と云ふことになると、そこで考へられるのは、帆と船の大きさ、其他の性能を考へて、各船にハンディキャップをつけたことである。例へば神戸ヨット倶楽部のレースはハンディキャップレースであるが下説の如くなつてゐる。

船名	噸数	L	M	S	船名	噸数	L	M	S
千鳥	3	8%	10%	15%	Vixen	3	11	13	15
大名	7	18%	18%	15%	pole	3	18	18	25
市郎	4	16	16	16	追風	5	18	18	20
菊	7	30	30	30					
Nereus	13	9	7	7					
Noravind	8	6	6	10					
Shournagh II	11	See	See	See					

この表によると L.M.S. と Hand'p
 が増加してゐる船と、その反対の
 船とがあることに気が付かるであらう
 即ち和風には有利な船と強風には有利な
 船とがハッキリ判る。

L は和風の時のハンディキャップ
 M は疾風の時のハンディキャップ
 S は強風の時のハンディキャップ

自船の全航路走破に要したる時間から以上のパーセンテージを差し引き各
 船共、更正時間を算出して比較の結果、その最少時間の船を優勝船とする

例へば	所要時間	Hand'p	時間扣除 Time allowance	更正時間
Chidori	2° 5' 8"	8%	10' 0"	1° 55' 8"
Daimyo	2° 10' 5"	18%	23' 25"	1° 46' 40"

となつて、最初決勝線に入ったのは Chidori であるが、結果は Daimyo が
 勝つと云ふことになる。

ハンディキャップの定め方は謂はゞ帆走技に練達の人が色々各船の性能や実際
 上の経験又は過去のレース成績から割出すことになる

それでは、急に、あるレースのために各地 各国から駆け参じて来た時
 には難しい問題が起ると思はれる。

英国の Fashet Race と云ふのはカウスからファハネット岩を廻航する 615

哩の大洋レースであるが $\frac{L\sqrt{S^2}}{\sqrt{BD}}$ と云ふ公式で各船を規格してこの
 船率(Rating)によつて扣除時間を算出してゐる。
 L = 船の長さ D = 船深
 S = 帆面積 0.2 = Const.
 B = 副 負

その外、一寸面白いのは Long Island Sound で行はれてゐる一方法である。この方法によると各競艇即ち大体同種、同類で大別して A、B、C、D、……と部類別にして各部毎にハンディカップ^oを各艇間に決定する。而して

1. 最高ハンディカップは 10% を超へることを得ず
2. 一着は同一% 二着は $\frac{1}{2}$ % ハンディカップが次のレースに上る。
3. 不発艇 又は決勝線に入らなかつた艇には $\frac{3}{4}$ % 次のレースに上る
4. 三着以下には 1% ハンディカップを増加する。

と云つた様にレース回数を重ねる毎に出溜率、勝敗率も Handicup の中に入れると云ふ如き方法もある。

しかし Handicap 云々かと思ふのは面倒でいいない。それと簡單にならないのかと思ふ考へになる。そこで

単一型艇レース One design class

と云ふものが考へられる。Handicap 云々か考へるのは面倒で大小取りどりの艇が競走しても一向、公平なレースが出来ない。一番に決勝線に入つていて負けなど面白くないと思ふのは當然だ。それで艇の條件は同じ——艇型、艇の材料、重量、一切が同一に造られる。この艇なら実際の帆走の技術だけが純粋に優勝を競ふことになる訣である

- 利点としては
- (1) 同型の艇を造るので價格が安い、設計などに苦心がない。
 - (2) 参加者が多いから興味は大で勝つて榮譽が大きく敗けても仲間が多いから苦にならない。
 - (3) 競走は常に白熱戦となる
 - (4) 次々と艇をつくり変へなくてよいし、いやに朽れば買手は多い。

国際12呎艇は何にでも使へる便利な且つ有為な艇である。この艇に表現せられてゐる強急、速度其他の多律排反の調和を企圖した理想^{パイプ}については吾々は敬意を表す。

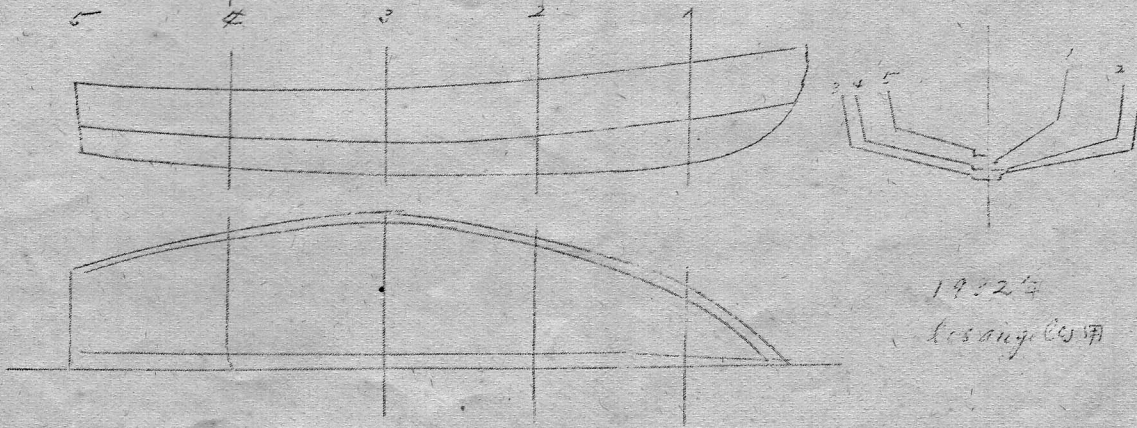
世界の単一型を研究して見ると、いづれも、長い間に改良せられた成果であるがため、その単一型が創造せられ、使用せられてお地方状況に、実にうまく適合してゐる。その点、国際12呎艇は世界の如何なる地方へ持つて行つて浮かせても、大部分満足が得られる。のであつて国際ヨット聯盟が単一型として推薦するに最もその所を得たるのであると謂ひ得る。

由來、艇を批評し得るものは長年月、種々な條件、天候の許にその艇を使用し研究したるものでなければその資格がないのであつて、只に速力、安定、耐致性などのみではその艇は批判し得ない。

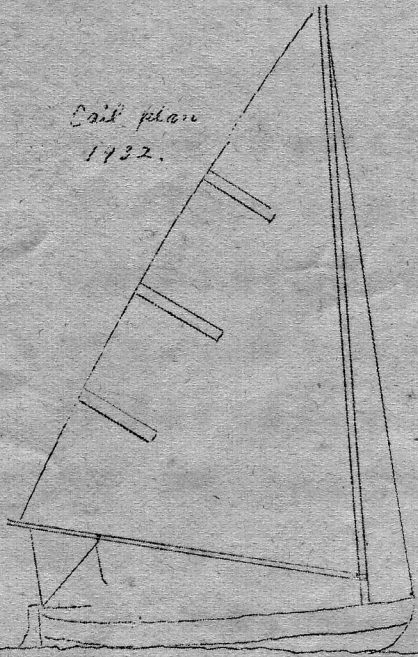
12呎が昭和7年鈴木英君によつて輸入せられておりの日本ヨット界の躍進振り又は12呎の全国教を見ればそれはハッキリ判る問題だ

吾々は敵友、鈴木英君に多大の感謝を表した。〃 オフスで競艇して得た金を湖に投ずるにはそれは餘りに尊い、しかしそれを惜んでは日本に、ヨットらしいヨットは浮かばない、かすかながう光明をかめて一歩々々忍従の歩みを續かおほなうなり〃 とは同君の筆者に洩らした言葉であつた。冬の日、過ぎし去年の夏のレースを回想する焼酎で常に筆者はこの言葉を想出して涙の頬をつたうのを呆れ得ない。

参考に1922年ロザンゼルス オリンピック大會の単一型及1936年の柏林大會の単一型を圖示せう。

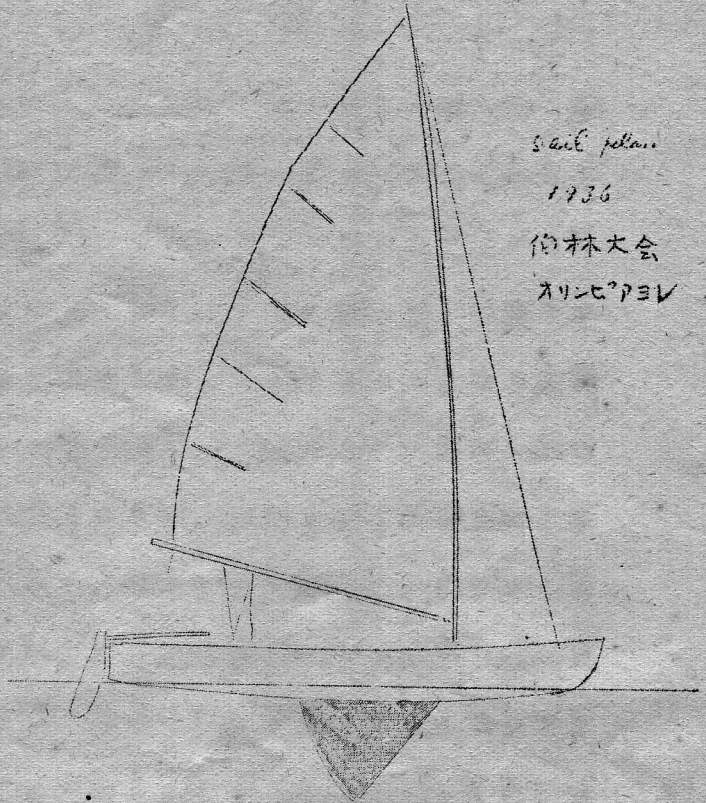


Sail plan
1932.

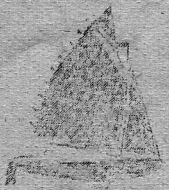


Sail plan
1936

伯林大会
オリンピック



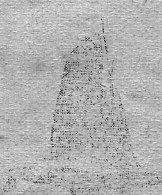
その他 単一型は いかなるヨット・クラブにもある。いかなる水場にもあると云つてよい。これはこの英で獨りにも最もユーロパイナマツクを能く發見する事が出来る。



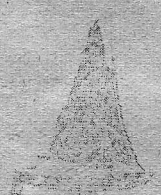
20mクラス



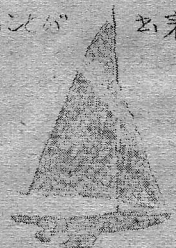
22mクラス



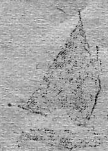
10mクラス



12mクラス



スタークラス



12mクラス

規 格 艇 レース

吾々は千差万別の艇によるハンデカツプ・レースの難を単一型艇レースによつて救はれたのであるが、一体、同一型の艇によつて最重な建艇上の制約と型に押はめられる時、帆走人の創意の發露乃至は帆走艇の發達と云ふものはその扇を閉ざされて百年一日 12 呎艇のみが吾々の唯一の奥へうれた艇として同一階段に止まることになるのでないかそこにはどうしても帆走人やヨット設計家の空想と創意、理想と想象を心おきなく展開出来るものがあるなければならない

Rater Race 格規格艇のレースはそこに存在理由を持つ。そうしてこの理由こそ、眞のヨット・レースの遠大なる理想であり眞のヨットレースは Rater Race であると云へる

- 6 米艇 (Six metre)
 - 10 米艇 (ten meter)
 - 8 米艇 (Eight ")
 - 12 米艇 (12 meter.)
 - 其他 14 meter J class (英米ヨットレース America Cup Race)
- 等がそれである。

規格 (Rating) とは何か? これは全く計數の問題なのである

即ち

$$L + \frac{1}{2}G + \frac{2d}{2.5} + \sqrt{S-F}$$

International formula.

- L ----- 艇の長さ
- G ----- 艇の胴の太さ
- d ----- 胴の直線距離
と曲線距離の差
- S ----- 帆面積
- F ----- 乾舷の高さ

上記の公式を国際規定公式と稱し、殊に (英国) 死て幾多の年、長年月を経て出来た公式であつて、云はば英国ヨット史がこの公式に要約せられる (と云) 且つ、1700 年以來英國のヨット理想が表現せられてゐると見てよい。これは 14 1/2 米以下の艇に適用せられる。

その外に 万国規定公式 *universal Rules* と云ふのがある

この公式は
$$Q \div R \frac{L \sqrt{SA.}}{\sqrt[3]{D}}$$
 である L ... 船の長さ
 $SA.$... 帆量
 D ... 排水量

これは 14 $\frac{1}{2}$ 米以上の船に適用せられる

上記 $L, SA., D, G, d, F$ 等簡単に公式に現れてゐるが、実際これらを決定、測定するには上記の如き計算も夫々所定の公式でやらねばならぬのであつて、こゝにマッティングはその奥義を悟り得るのであり、

帆走船設計と併せて、実に複雑精緻なる奥の細道に通ずるのである

公式によつて *Rating* (船率) が計算出来ると下記の表によつて時間控除

を算出する

米	理論上 —海里帆走に要する秒	米	理論上 —海里帆走に要する秒
50	562.5	71	477.5
51	556.9	72	474.6
52	551.5	73	471.7
53	546.3	74	468.8
54	541.3	75	465.9
55	536.5	76	463.1
56	531.9	77	460.3
57	527.5	78	457.5
58	523.2	79	454.8
59	519.0	80	452.1
60	515.0	81	449.7
61	511.3	82	447.1
62	507.7	83	444.6
63	503.6	84	442.1
64	500.0	85	439.7
65	498.0	86	437.3
66	487.7	87	435.0
67	486.5	88	432.7
68	483.4	89	430.5
69	480.4	90	428.3

それらで 8.0 米船と 7.0 米船が 30 海里のコースでレースすれば

(7米) (480.4 - (8米) 452.1) \times 30 = 849 秒 = 14 分 9 秒の控除時間を 7 米船に與へられることになる。設計者はこの公式を先づ基礎として船の圖線を考へてゆくことになる。

以上の説明に依つて吾々はヨットレースに下の三つがあることを知つた

- A. 単一型レース
- B. ハンディキャップレース
- C. 規格外艇レース

さて、ヨットレースは競走の快適のほかに下の如き諸條件を遂行することが要求せられる

1. 白熱戦を演じ、競技者及観衆が興味を持ち得ること
2. 新旧、いづれの艇も同様に競走に愉快に参加し得ること
3. あらゆる階級又は帆布の如何にかかわらず多数参加し得ること
4. 造船技術の向上、発展、又、促進を計り得るものなること
5. 所有者及設計者に創意の表現余地を認めしめるものなること
6. 発表、開発を確保し、空想と理想力を伸ばす余地あること
7. 艇の構造、速かに改良を加ふる帆走技術の発達可能なること

以上によつて A, B, C 各種各様の長所短所と云はんよりは得失を持つことが判るがこれを切言すれば、単一型は初心者便にして、真の帆走道は規格外艇レースにあるは明かであらう

蓋し同一型であれば艇のコンディションを常に最上に整備する様う常に努力せざるを得ないし、これは初心者が一番よいトレーニングを興ると思ふ

こゝに着眼して、琵琶湖には 12 呎艇を奨励し、引いて全日本ヨット界にこれが貢献をしたことは、明かである

しかし、かく 12 呎艇を墨守することは一つの停滞であるからこゝに琵琶湖盃を造つて、艇型、帆走を問はず、最も優秀な艇足を出し得る艇の奨励に資してゐる訳である

尚この外、英国 14 呎艇の如く L, B, SA, D, 其他に限度を設け、其の範囲内にて設計の自由、創意の伸達を許つてゐるレースもある。これを *Restricted (One design) Race* 又 *Restricted class* と云つてもよい。すると *Rater class* は *Open class* と云ふ改めねばならぬ。日本ヨット協会の五米艇レースはこれと同じ性質のものである。この外、日本ヨット協会では 12 呎艇 スター級 6 米 8 米を競舟とじて規定してゐる。これはオリンピック種目になつた訳である。

競技規則

ヨットレースの種類及其理想をのべて並せて競艇について田舎説した。如何なる Sports 的規則なにては愉快に競技を遂めてゆけるものでないことは明かであつて、吾がヨットレースにも規則がある。この規則——特にその内の ^{Sailing Rules} 帆走規則——は年を追つてお来たものであつて、その淵源は古く、且つ幾多の貴い経験と試練をへてゐるので美しい一つの成果であるといひ得るし、又非常に實際的で且つ理論的でもある。

帆走規則は海上に新けた律昔からの慣習が成文上なつたもので航路法 (Rules of the Road at Sea) とその淵源を同じふに居る。

我が國の海軍衛戩豫防法 (明治25年) はこの航路法に據つてゐることは明かである。

競走規則 (Racing Rules) は1875年に英國ヨット協会 (Yacht Racing Association 略して Y.R.A.) が出来た時に制定されたものであつて、一般に Y.R.A 規則と云つてゐるが、其後1907年歐洲各國のヨット協会が巴黎に會合して國際ヨット聯盟 International Yacht Racing Union 略して I.Y.R.U.) を組織したのであるがその時、同聯盟の規則に採擇せられた。

下つて1926年北米及カナダの帆走界を統一するため北米ヨット聯盟が創設せられ、同聯盟は1928年代表を倫敦に送つて I.Y.R.U. 規則の採用に同意した。

だから Y.R.A 規則を根源とする世界規則が全世界の帆走界を統一したことにちる部で、これが帆走技の如き國際的性質を多分に持つスポーツである丈に、國際的躍進をどれほど促進したかは云はずして明かであつて、この事は單にそれのみに止まらず一國內のレースを非常に刺激することになつた。

今日では、世界の帆走界を統制する團體が三つあることになる。

- 即ち ① 國際ヨット聯盟
 ② 北米ヨット聯盟
 ③ 育紐ヨットクラブ (1844創設米國最古の優秀なクラブである)

であつて、世界の所々に於る如何なるヨットクラブ以上いづれかの團體に属して居ることになつて居つて、Y.R.A.規則は事實上全世界を統制してゐる課である。

- この競走規則は
- I 統制司會
 - Racing Rules II 帆走規則 (Sailing Rules)
 - III 抗議
 - IV 競艇計測

に分れてゐる。その中 IV は規格艇レースで一才並べて置いた Rater の計測に関する規定であつて、一般には必要がないと思ふ吾々に必要なのは I、II III であつて、特に II の帆走規則はいかにもレースにも必要である。以下私の述べんとする範圍も主としてその限度となるであらうことを御諒兼願いたし、その他に圖を引入て、條文をお譯みに於て解る様うに努めるつもりである。

日本ヨット界

いで一才日本ヨット界について述べて置かう。

日本の最初のヨット(近代用語による)は徳川将軍、ビクトリア女王から贈られた「エパロール号」——由緒龍と改名——であらう。(近世日本国史史書44巻開國初期編九、其他、近世日本造船史、short History of Anglo-japanese Relation 参照せらるれば女王がいかにも奇麗な贈物として獻じられたが其受渡の光景が判る)

その後明治初期にも色々ヨットが建造せられてゐるがこれらは海を渡つて来た外人尤にヨットを愛した人達の物で日本人としては所有するものがなかつた。

明治19年横濱の外人クラブが出来、後年神戸ヨットクラブ及神戸カヌー・ディンギー・クラブ——これは神戸セーリング・クラブと改稱して吾々の恩人であり好き艇友であつた故 E. B. TERRY 氏が会長であつた。彼は九年の大嵐の時、瀬戸内海を巡航してゐたが不慮の死を遂げられた——など出来、夏季は避暑に来る外人達によつて中禅寺湖に Sneak Box

レースが行はれて居た。これらは全て外人の行に居たものであつた。琵琶湖では大正二年頃宣教師が12呎艇を持つてその時各々は漕艇をやつて居た時であるが——實に悠々と山田河を走つて居たのを今尚うらやましく思ふ程である。

其後Sea Queenと云ふ立派なYawlが湖上の女王となつておたが間もなく姿を消して神戸へ行つて終つた。が次に異人丸(五米艇の手本となつた艇)Locale Box、ユングフラウ等つた。かもめ、まほとり、など、海にニホ、ヨットクラブと云ふのが出来た。これは二年ほどで駄目になつた。大正14——昭和6年、間は正に東洋人とす黎明の鐘の準備時代だつた。これ知れぬ6年に日本ヨット倶楽部生れるや、7年には東京湾九州、伊勢湾と相次いで帆走日本を建設せんとする気運に拍車をかけ昭和7年11月東部日本ヨット協会、西部日本ヨット協会が生れこれを統一する日本協会が出来た。

而して競艇も12呎艇、8米艇、6米艇、4米艇、国内5米艇と決定、Y.R.A.規則を採用した。

このY.R.A.規則の訳語は海軍短艇教範を参考にして、琵琶湖ヨットクラブが訳出したものであつて、鈴木英君の12呎の輸入と共に、日本帆走界に多少の貢献となり得たことはB.Y.C.の光榮とすに所であつて、引續き8年2月日本選手権の第一回大会を屈川に於て舉行其後琵琶湖(9年)名古屋(10年)九州(11年)と開催せられ、この伯耆大会にはキール軍港に開かれたヨットレースに日本選手を送り、世界の水準への第一歩を印し得たことは同好帆走人のために實に慶賀に堪ない所である。

しかして後東西両協会を廢して東京湾、伊勢湾、近畿、大阪湾、九州の上水域に夫々協会を置き水域毎に、ヨットスポーツの隆盛をはかつて居る。

来る可き東京オリンピックには今日迄に及し得られなかつた6米8米艇への躍進が殘されて居り、オリンピックの組織及全日本帆走人リーグとすに強かな團體として名実備つた日本協会の充實と云ふ問題については大いに全帆走人の協同一致に俟つべきものが多いと言はねばならぬ。

世界帆走界の恩人

ここに世界のヨット界はY.R.A.ルールによつて統一せられ英國の帆走人が米國に行つて競技し、日本から英國へR.U.C.C.を樂しみに遠征することが出来得るに至つたことを述べたが、この事はヨット市場が世界に亘じたことを意味するのであつて、米國の中古艇が英國で買手を探し得ることに存したのである。蓋し計測規定が同一の統一法であるからである。

このことについては *Huchstall Smith* の非常な労苦の賜であつて、彼の労作を多とせねばならぬ。

彼はヨットレースの父と稱んで然る可きである。彼は1898年以來ずっとY.R.A.の書記長であつた。1907年のI.Y.R.U.の創設、北米ヨット聯盟との連係、*International Rules* と *universal Rules* の結合等全て彼の力に大いに俟つたものがあつた。

これは彼が常に帆走技に於いて強調して止まらぬ「正なる帆走精神」帆走正義の觀念を世界に布瀉したルのであつたと見らる。

彼が努力を惜みなかつた世界統一規則の成立と共に尚彼が生存して、この理想を実現し得た奇びを持ち得ることは吾々としても同慶に堪ざる所、深い感銘を覺へざるを得ない次第である。

△ 尚、Y.R.A.規則及競走規則、並I.Y.R.U.のそれらは *Messrs Harrison & Sons, St. Martins Lane, London W.C.* から定められた。前者は10s、後者は1sである。

△ N.A.Y.R.U.のものは

N.A.Y.R.U.'s Offices, 11. Broadway, New York U.S.A. から定められた。

△ 日本ヨット協会競走規則は同協会又は地方協会若しくは琵琶湖ヨットクラブに求められればよい。

帆走精神

スポーツはこれを好む人の理想の表現形態だと云はれるがヨット・スポーツはヨット・スポーツの理想があつて、それが、このスポーツを愛好する人の心にもれ又はその人の理想を表現してゐるのだと思ふ。

より、はるかなる彼岸、より永遠の彼方を夢見る人の、スポーツがこのヨット・スポーツであるらしい。

この水と風、空と雲の在界では總てが明朗なのである。だから規則書を片手に船を引いてゐる帆走人があるとすれば、それは既に帆走精神と相容れざるものと謂ふべきで、他船をボークしたり、トリックにかけるなぞと同じく抗議の理由を考へながら帆走してゐるのでは愉快な帆走は既に死んで終つてゐると云はねばならない。

亦用意を密にして、一度発艇線に着いた以上、それが競走であらうがなからうが全力を傾けて船を操作する意思表示であつて、例へばマストが折れても浸水してしゆるず船を母港へ持つて歸らねばならない。この決心と工夫は、発艇と同時に常に持つて居ねばならない。

英米対抗六米艇レースでかつて、マストが折れたことがあつた。船員はスパンカー・ブームを、残つたマストに絡めて無事歸港した。勿論レースの勝敗は問題でない。

單獨で沖の方を帆走中マストが折れた時、吾々は風と浪に委ねて漂流するだらうか、勇敢に闘ふ人であらば、ゆらぐ六米艇員と同様の努力をせよと私は思ふ。二人な時こそ嘆息せず、全員が抜力一致する絶好の機会なのである。

レース中船柄が折れたとする。——折る時は船を急制に引くからだ、この時により帆走人はないが————ある場合オールを船にくるが、船の代用にして、管軍を工夫で船を動かせるのだ。

かうした工夫又は創意を養ふためにはこそ帆走をやることがなかつたか。帆走の正義観は帆走人格と立派なスポーツマンシップのほかにない。あくまで *fair sailing* を念願とせよ。

I 統 制

1 帆走委員會の權限

レース並にこれに出場する競艇は全て帆走委員會の統制に従はねばならないのであつて、論争はその裁決に俟つるのである。

いかなる規則も、凡ゆる場合を規定出来ないものであるから規定にない事故については広く海上の慣習に従つて裁決することになつており而して、公正な帆走と優秀な速力と技能以外のものゝ勝を得んとする一切の企てを阻止する任務が帆走委員會に賦課されてゐるのである。

第一條末文は最も大切であつて、これは條文を廢棄更改する權限ではなくて、帆走委員會の公正な處断の權限を與へてゐるのである。

最善の注意をしてゐて、尚且つ競走者に豫見出来なかつた事が起つた時は、則ち異常な出来事の起つた時には公正な處断又は裁定を下すと云ふのであつて、只文字上の解釋としてはならないと云ふ意味が強調されてゐる。

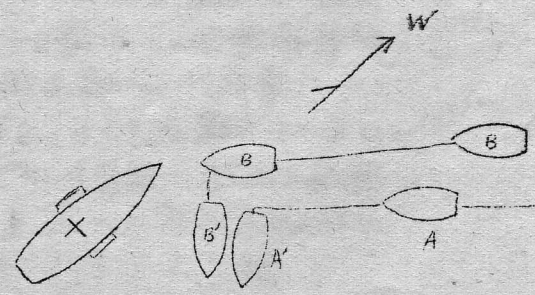
第一章一條は第一章の帆走規則と何等關係がない様うであるが、實はヨットレースの總論であつて、帆走精神の根本を述べてゐるのである。

例 I

AとBは白熱戦を演じて居つたが X と云ふ外車船の来たので避けた。Xも停船した。

所が外車のアフリで B は A' へ押流されて衝突して終つた。

普通であれば上手艇 B は A' を避ける義務あるも異常の出来事によるを以て A の抗議は却下された。



X = 外車船
A, B = 14呎艇
微風、詰開キ

(1929年判決例)

帆走委員会の仕事

第一條の條文で既にお判りのこと、思ふが帆走委員会と云ふのは野球の審判と等しいのでこの委員会には Race は出来ない。だから人選よるしきを得ることは大切なことである。ルールやルールの解釋位いくら空らんじてみた所で敏い觀察眼と、速い決定力、判断力、大きい気分の人でなければいけない。眼で見え、すぐそのルール關係を忽ちに判断し且つ議論は冷静にやれる人が必要なのである。カップを得るか失ふかの重大な判定を下すのであるから責任は重大である。且つ風雨、寒暑にその役目をやらねばならない。自心と心に相當な仕事であつて競走者以上の忍耐力がいる。任務としては下記の様なものが数多い。

- (1) 参加者の決定
- (2) コースの設定
- (3) レースの色々な準備工作
- (4) ハンディーカップとか規格艇の級別に関する仕事
- (5) 号砲、信号、発艇、判艇 レース中の審判、ハンディカップの計算
- (6) 抗議の受理、判決、
- (7) 勝敗の宣言

この委員長は、クラブクラブ士になるのが普通である。

(1) 申込の受理、

委員会の第一の仕事は申込の受付であらう

これはクラブによつて、レース前日に受付らねばならない時もありクラブによつてはレースの始まる直前でも受理せねばならないこともあるが公式のレースではレースの告知書に記載にある申込締切りの期日の午前中に発信せらねばならないことになつてゐる。

と6條参照のこと

(2) コースの設定

次の問題はコースを造ることである。クラブによつては、レースの前日か或いは当日コースを造つてゐるがクラブによつては恒久的の浮標と當時設備があつて、風向や其他の事情

に不拘、この常設コースを利用してみようがある。

神戸ヨット倶楽部のレースコースは又興味がある。それは10哩レース
15哩レース 20哩レースと云つた風に定めて、標高Aを廻航後大
阪港突堤往復とか 那波往復とかのレースをやつてゐる。だから毎
毎に違った方面に帆走を楽しむことが出来る訳である。

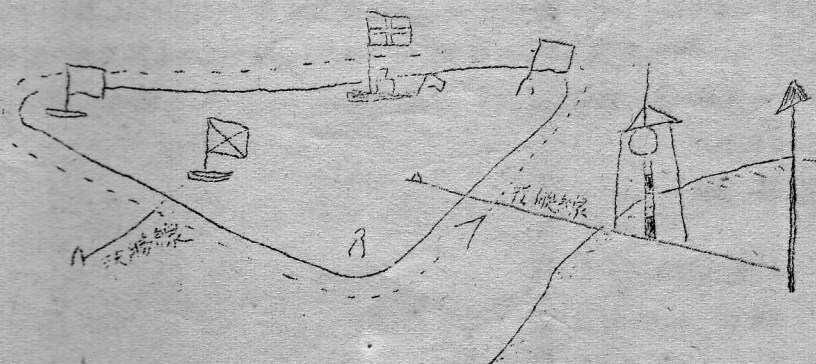
吾が琵琶湖でこうしたコースを作れば

A 10 KM.レース 北山田往復 C. 20 KM.レース 磁琴港往復

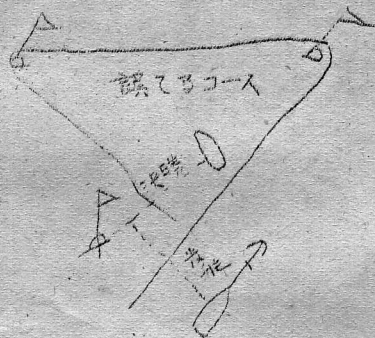
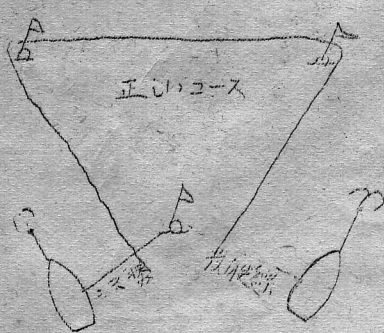
B. 30 KM.レース 笠田 往復 E. 15 KM.レース 膳所城跡
と云つたものが出来る訳で 10 KM.レースには何々盆 15 KM.レースには
何々盆と云ふことに依り、何々盆レースと云へば、次の日曜はどこ行きだと
云ふことが判る訳だ。

次に普通のコースの設定方法であるが、これには二つの型がある。

第一は 三角コース、これは正三角型のレースコースで一般に行はれて
ゐる。



このコースもどこかに詰開き帆走がある可能性があるし、風の変わり易い日にばよいコースであらう。オリンピックレース用のものである。コースの一端と発船線がどんな角度であればよいかと云ふ問題が起る。発船線と決勝線の関係の問題になる。こんなことに無頓着では白熱戦は出来ぬ。



第一は直線コースである。これを風上風下コースと云へる。但し必ず風上へ向つておくことが望ましい。と云ふのは逆手で岸近くゴールイン出来るし、スピードメーカーのある船種なら、これも用ひられる。

かりである。コースについて委員会の頭を悩ませるものは多い。例へば信号旗砲、其他多くあるがこの位にして、

実際レースを行ったとして、ルールを解説しながら、巡って行くことにせう

