であった。

3　レーティング・ルールの歴史（その2）

(1) 国際レーターの衰退

前項に紹介した国際レーター全盛の時期は，1930，34，37年のJクラス艇によるアメリカ杯レースと，1936年のベルリン・オリンピックの頃だった。

ヨットは登山と共に元来はオリンピック至上主義に背を向けたスポーツなのだが，ヒトラーのナチス・ドイツが主催した戦前最後のオリンピックは盛大で，日本のヨット・チームも初参加した。

また，当時はブリティッシュ・アメリカン・カップレース（毎年定例の，6m級による英米対抗のチーム・レース）の人気も絶頂だったし，そのほかにも多くの国際レースが華やかに展開されていた。

だが，国際レーターの世界は土佐犬と同じに，一度敗れ去ると再起不能という弱肉強食的な世界なので，造艇競争があまりにもエスカレートし，しかも，短距離レーサーにしては建造費が掛かり過ぎるので，「財力競争という不健全さが目に余る」という批判も出て来た。

1937年には，その批判を結集したアメリカとバミューダのヨットマンたちが，ノルウェーの設計造艇家のB.J.アース氏を起用して，国際ワン・デザイン級（全長10.1m，水線長6.53mのスマートなスループで，小さなキャビンを持ち，国際レーターの6m級に劣らぬ性能と，より広いクルーザー的用途を持ち，遙かに安い建造費を実現したクラス艇）を開発し，戦後にも普及を進めたが，文字通りの世界的な国際クラスには発展しなかった。

戦争直後は各国とも経済的に疲れ，国際レーターの豪華な造艇競争は第2次世界大戦という冷却期間中に情熱を失い，わずかに，6m級をさらに縮少・軽量化し，コスト・ダウンした5.5m級だけがオリンピック種目に残ったが，それさえも長続きしなかった。

結局，100年の執念を賭けたアメリカ杯レースが「国際12m級の復活」という形で再開されたのが唯一の残党になってしまった。

(2) J.O.G.

1950年，戦争に疲れ，経済的にも没落したイギリスのヨット界に新風が巻き起こった。

それは全長6mの<ソプラニーノ>—Fig. 125参照 — というディンギーのように小さな外洋ヨットで，それでもピンポン玉のように激浪に耐える不沈・不転艇で，安全備品も居住設備もすべて整い，しかもJOG（ジュニア・オフショア・グループ）という多種多様な艇群の普及を提唱するものとして，安全規則からレース予定まで添えて発表されたのであった。

その上に，1952年には大西洋を自力で横断してニューヨークを訪問し，アメリカのヨット誌の写真には「ソプラニーノ号，……そのテンダー（積載ボート）ではありません」と注釈が付いたほどに，信じられないような話だった。

このJOGはイギリスのヨット界に活気を与えただけでなく，敗戦国日本のヨット界にも新しい希望を与え，1952年の大島レース（葉山ー初島ー大島ー葉山の100浬レース）には<インディペンデンス>,<アルバトロス>と，2隻の新造JOG艇が参加し，荒天を突破して1，2位を獲得した。

その前年の1951年に優勝した<桜>号も出

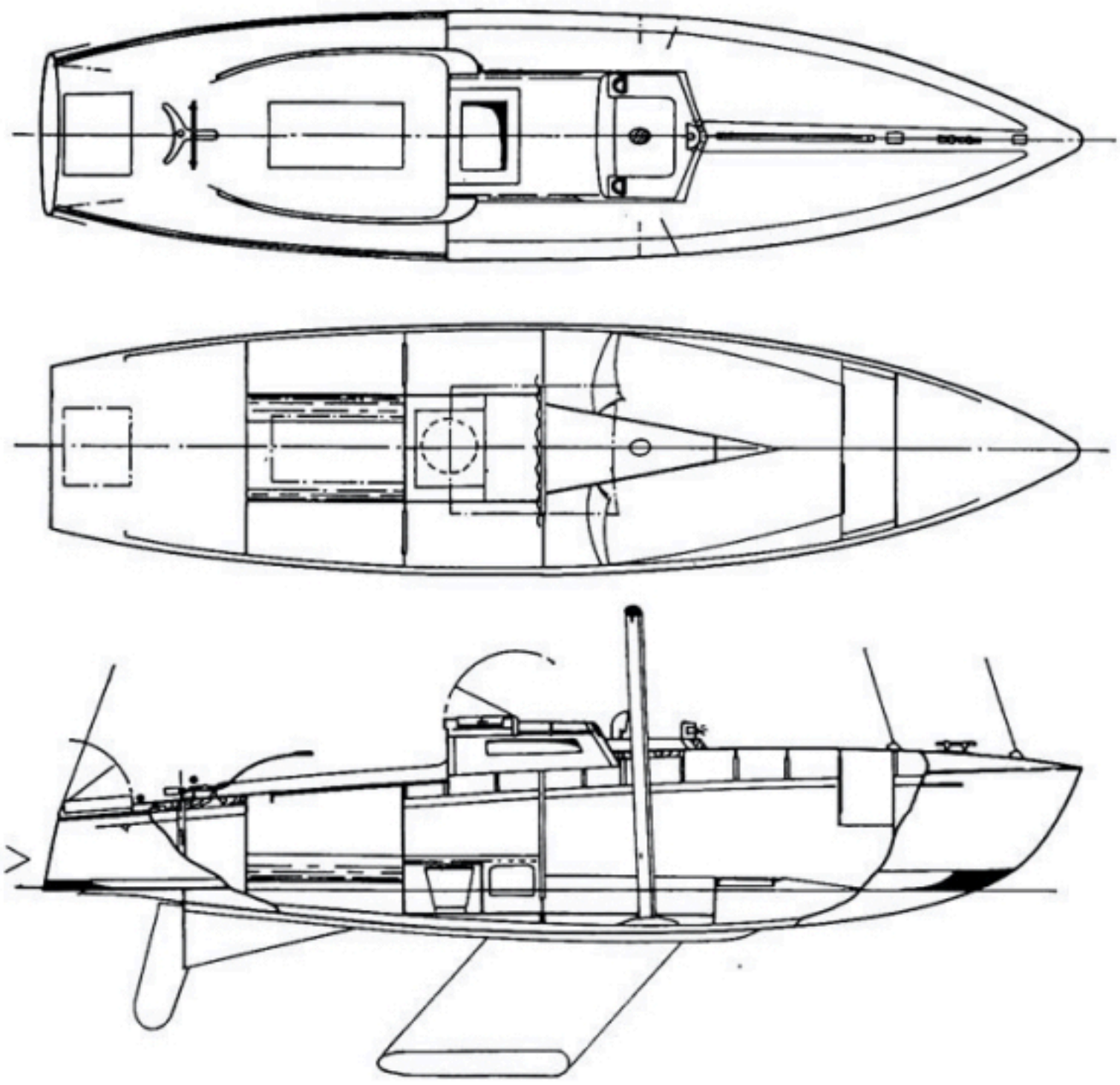

Fig. 129 <ソブラニーノ>
全　長……5.99 m
水線長……5.33 m
幅　　……1.63 m
吃　水……1.13 m

場13隻の中で僅か2隻の日本設計艇の1隻だったし，1951～55年の優勝艇は私の設計であった。そして，1952年からは渡辺修治氏を設計者，オーナー，スキッパーとするドンガメ・シリーズを先頭に立てた艇群が目覚ましく進出し，ついに覇権を握るなど，外国設計艇群の中で日本設計の艇群が着々と地盤を築き，その時期に私の設計のマヤ・クラス（全長7 m）というＪＯＧ艇が数十隻もサンフランシスコに輸出され，米国西岸で無敵のクラスになり，米国も後れ馳せながらM.O.R.C.（ミゼット・オーシャン・レーシング・クラブ）を発足させる端緒になるなど，イギリスに次いで日本もＪＯＧ先進国だった。

そのような形で日本も外国も，戦後のヨット史は外洋に大きく踏み出し，それが世界のヨット界の主流になって行った。

(3) 外洋ヨット・レースのルーツ

それは1907年の第1回バミューダ・レース（英領のバミューダ諸島から，米国のロング・アイランドまでの片道レース）に端を発した。

ところで，その頃のヨット界は金持と貴族が固めていたので，豪華な艇がボート・ショーのように並び，外洋には進出せずに視界の中の三角レースに熱中していたのである。そして，国際レーターのルールを制定する国際会議は終幕に近づき，米国のヨット界はヨーロッパ勢を相手とする三角レースに注目する気風が強かった。

しかし当時は，世界の海を開拓した輝かしい帆船が海の王座を汽船に譲ってから半世紀も経たない頃なので，逞ましい帆船と勇猛な船長の冒険航海の物語はまだ生々しく「俺達