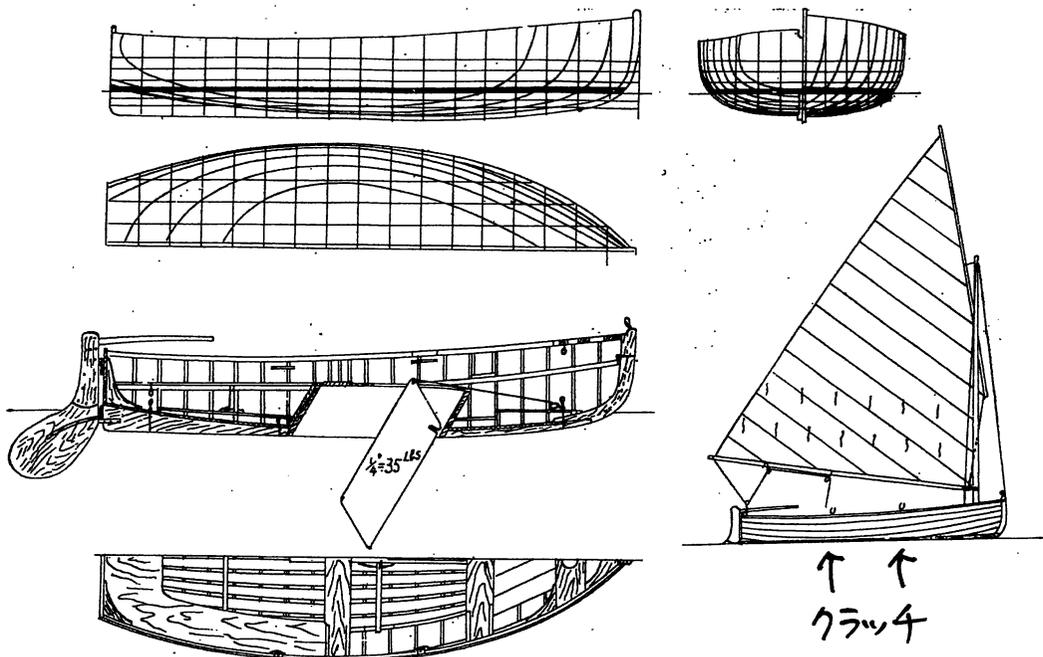


セイリング: デインギー(小型帆走艇)に乗ってみればわかるが、エンジンがつかないとしても、以外に軽快に動けるものです。流行のシングルハンター(一人乗りのデインギー)は、別名キャブサイズ・マシン(?)と云われ、簡単に横転しやすいが、軽い分船速が早い。最初のロンドンオリンピックで正式採用された、12フィートのAクラス・デインギーは、金張りりの木造外板で構成され帆走すると、キャブキャブと可愛い音がして、多くのファンがいる。たった12フィート(3.6m)の艇でも、オリジナルの図面を見ると、4コのクラッチがつかっており、一人で横漕すれば、かなりの風の中でも行動出来るように工夫されている。小生の宝物の1962年の船誌の1月号に、横山晃氏のA級デインギーのレポートがあるので、No2の頁にのりつけします。マニアに取っては、一冊一万円でも、買い手が少なく、58年前のもので、大先輩の話では、当時A級デインギーには、エクステンション・テラーは無く、適当なロープを好みの長さに切って、取りつけ使用していたそうです。

TIKI-30のエクステンションテラーは現物は、3.32mですが、軽いアルミパイプを使用しようと思っっている。#446-IIの横山7.6mのスライドハッチとその戸袋のFRP製のメス型を、そっくり流用しようと考え、オリジナルは、左右共に内側向きだったのを、後向きに変更した為です。⇒(3頁に続く)

A級ディン
ギーを未知
の人のため
に、横山晃
比の名丈を
一またげ
四面の下に
のりつけ
しておき
ます。今か
ら82年前
の日本馬券で
すか同じ
コースを、
30フィート
クラス、
エンジン
付きのクル
ーザーで、
現在のセ
イラーは楽
しんでいる
と思え
ます。一ま
軟弱化し
ている様
に思えます。



クラーチ →

Aクラス・ディンギー			
全長	12呎 0吋	帆面積	100平方呎
水線長	11 0	排水量	0.28トン (1人乗りにて)
幅	4 8	船体	クリンカー張り、無甲板
深(中決にて)	1 8½	帆装	ラグ・キャット・リグ

第 49 図

Aクラス・ディンギーは、レーサーとしてよりも、むしろ海や河のワンダーフォーゲル(直訳すれば渡り鳥であるが、往時、ドイツの若人の間に流行した山野抜渉のスポーツである)に適するヨットなのである。

他人に見せるための艇ではなくて、真に海を愛する人の船なのである。——いわば、内省的味あいに生きる船——とも云うべきか？

私は何時も、ディンギーをクルージングに用いた。冬は荒川放水路、隅田川、多摩川などを歩き、春から秋にかけては東京湾を縦横に旅し、そして時には、三崎や房総にまで足をのぼした。……クルージング、それには、本格的クルーザーを使いたいものである。しかし私はディンギーが不適当だとは思わない。むしろ、スナイプやスター・クラスよりは、遥かにクルージングに適していると思う。

私の場合——それは海を溺愛する者のやみがたい情熱だったのである。

——私の1938年の手記——
私には、3年間使い慣れたディンギーがある。ディンギーを駆って三崎の海へ。それは久しい念願だった。私はその可能性を追求するために屢々コンパスのみによる夜間航行や、東京から木更津、富津方面

の日帰り巡航を試みた。そして単身、三崎クルージングを成し遂げたのは昨年(1937年)の夏も終りに近い頃だった。

東京——富津——保田——三崎——羽田
三崎の碧い海、海を蔽う鯛の群、風浪に揺られた凄愴な城ヶ島の風貌、白浪を咬む暗礁の脅威、そして、剣崎灯台直下に、急潮と強風に挑んでの死闘3時間の思い出等、余りにも鮮かな印象が、脳裡に生々しい。

今年(1938年)も夏となった。再び三崎の海へ！7月16、17の休日こそ絶好の機会だ。食料、水2升、コンパス、海図、ライフジャケット、レインコート、防寒具……すっかり積み込んだ。メンバーはA少年と僕。

出発。驟雨の後の清々しい夜風に乗って品川を後にする。時に15日午後10時30分、曇天の月夜はほんのり明るい。

N.W.Wの微風、落潮、航路浮標の明滅を追って、S.S.Eに舵を引く。羽田を廻る頃から風は落ち、ついには完全な風となった。ただ静寂。鶴見の銘鉄焔が天の一角を染めている。点々と続く航海灯は、魚河岸へ急ぐ漁船であろうか。犬の遠吠も幽かに聞えて来る。

午前3時、空は霽れて、N.E.Eの軟風を得、艇は

No4の頁に左下に表紙をのりつけしておきますが、
足がかりになるかも知れないと思えますので、一
冊購入しておけば、廃船か、生き返らせるか
の判断の基となると思えます。米国と日本との
レジャーボートの総数は比べ様か、無いと思え
ます。比べ様のない修理法が、存在する事

THE FIBERGLASS BOAT REPAIR MANUAL

ALLAN H. VAITSES



**A guide to cosmetic and structural
repairs of fiberglass boats—
large or small, sail or power**

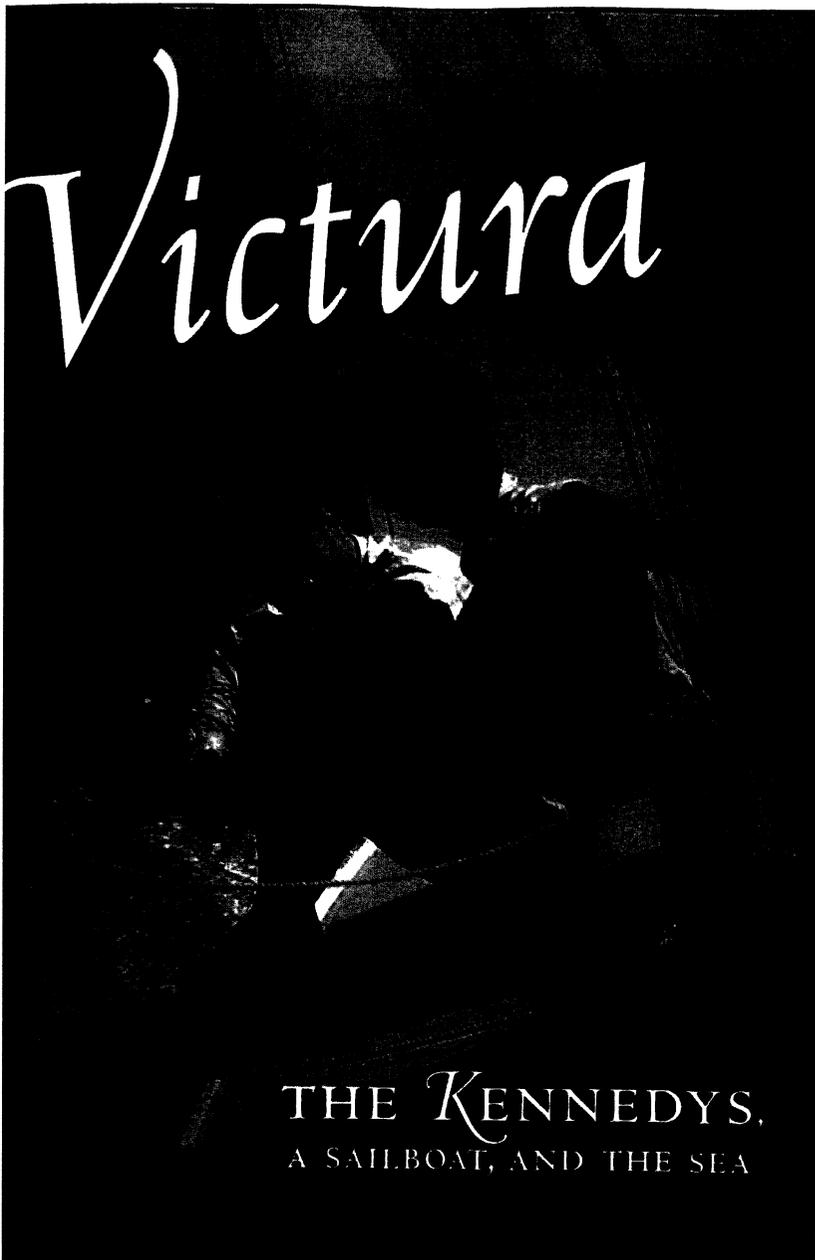
を理解するの
が、チーと思わ
れます。リノター
・マニュアルの頁
毎の御話は、
ここでは略し
ますが、当時の
8,500円は、今の
価値とは一ま
違っています。
飲み会に出向
くのを、かまんし
た一冊が、後
に、己の人生の
後半で、何と
まあ、役に立つ
事になるとは、
当時、予測不
能でした。

〈VICTURA〉も、その時求めた宝物ですが、老後、体が重くなくなったら、辞書を引き引き、読了してみたいと思っている。表紙の御二人が楽しげに、セリングを楽しんでいる様子が至福の瞬間を写して取っている。好きこそ……の上手なれで、誰か英語の翻訳の得意なセラーか日本語

訳の本を出してもらいたいものです。

はるばる米國まで出向かなくても、晴海のボートショーで求めた、〈The Fiberglass Boat Repair Manual〉

は、当時 8,500円、米國の値は、29.95ドルですが、精読出来れば、かなりの腕前の技術者と尊敬される、マイスター(?)と呼ばれる事になる。読了しただけではNoで、その真意を、観念を会得しなければならぬ。



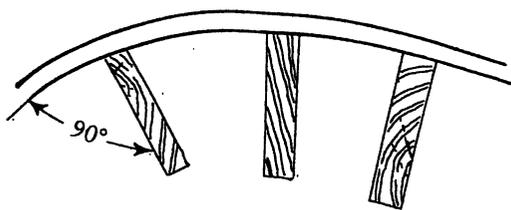
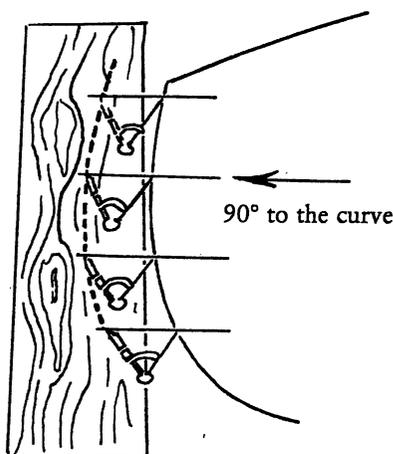


Figure 6-7. Patterns and temporary moulds should be set 90 degrees to the surface plane to avoid an onerous job of beveling.



110頁の Rebuilding Large Holes and Shattered Areas

のさし絵をのりにのり付けしておきます。中学生の時に習った、職業家庭の製図の授業を思い出して下さい。基礎を

知っていれば、足がかりが出来ます。

11月最後の週末は仲間のT氏の

手を貸りて、R-30の右舷側の舷

側の曲線のカーブをコピーする事

にした。前の週末に作っていた

2.7mと2.4mのガーデン

テラス用のベンチを、R-30の作業

ベンチとして、T氏と2人で移動した。特に2.7m

のそれは、二人で移動出来る限界の重さでした。

逆から云えば、重いから、作業台として、安定して

使いやあいと云う事になる。3.11の震災で、

大洗マリナーズの隣の釣り公園に接するウッドデッキ

が破損した。梟は撤去処分するとのので、

説明会で、お払い下げを御願ひした。大洗マリナー

ズのガーデン・テラスのベンチに変身したウッドデッキは、

その足のFRP部を自作して組み立ててから、もう大

部時が流れた。3.11の震災後、採用された若

いスタッフは、ベンチを我々が自作した事は未知で

した。2.4mのベンチを5脚、再オープンした。

Top: Grinding back the fairing compound and outer skin of a holed 48-foot racing sloop. The Klegecell core (pink areas) has been removed. The glass is usually beveled 10 to 1—that is, 5 inches wide for a 1/2-inch thickness—but 12 to 1 builds in an added margin of durability.

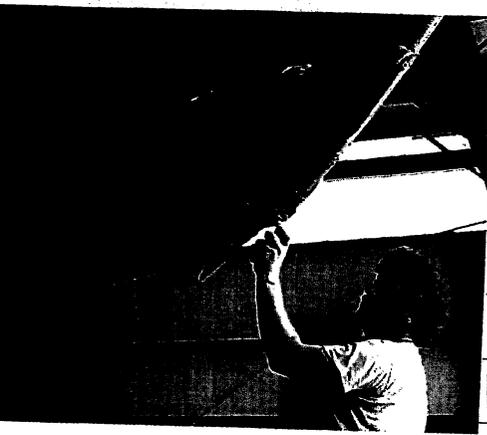
No.6
 銚子マリーナに、ゴエンがある様に、寄贈した。〈弥勒II〉が出向いたら、マリーナのマスターが、タクシー



替りのサービスをしてくれた。R-30の修理に使用した、2.7mと2.4mのペニチは、小名浜のマリーナがオープンしたら、ゴエンがある様にと、寄贈したいと愚考している。何を定かかりにセリングを楽しむかは、各人各様でしょうが、中学生レベルの

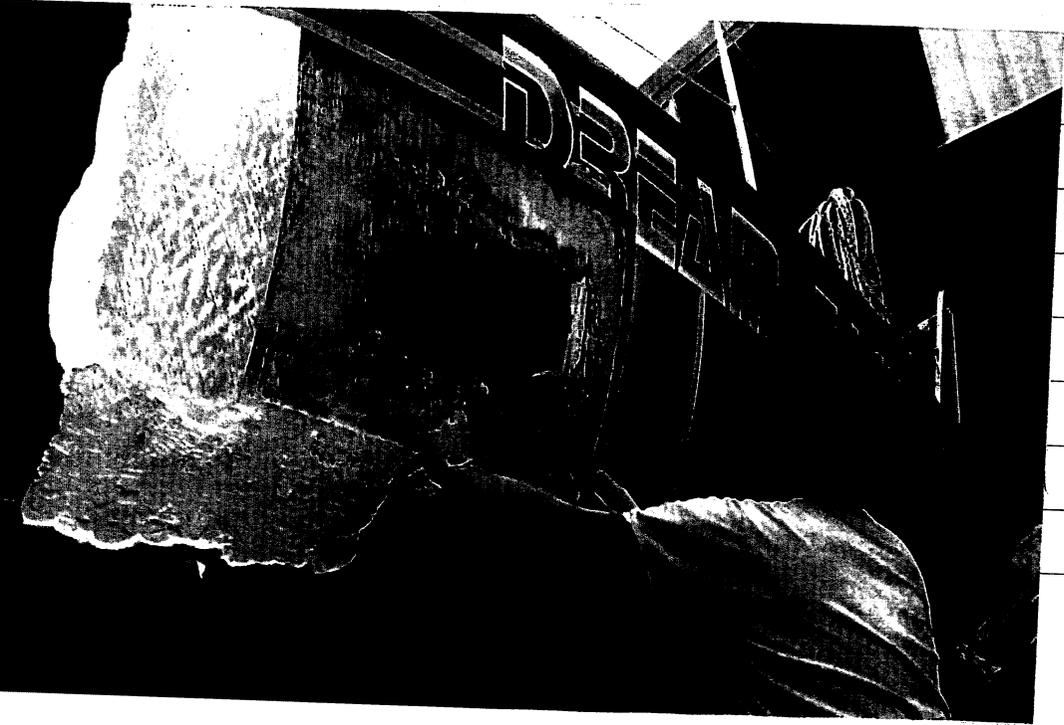
Middle: Fairing the repair of the boat in the previous photo with epoxy microballoon fairing compound. As mentioned in several places in this book, polyester fairing putty is acceptable for this purpose. Epoxy putty is more durable, more water-resistant, and bonds more tenaciously.

英語カと、
 製図カと、
 やる気があれば、如何なる修理も、大型船の建造も可と思われ。



Bottom: Chopping back the fairing compound on a foam-cored ocean racer. The Klegecell core has been removed, exposing the carbon fiber inner skin, which will be repaired after the core and unidirectional S glass outer skin are in place. As Chapter 1 discusses, S glass and carbon fiber are expensive, and their use is mainly restricted to high-performance sail and power boats.

体も頭も使わないとダメになる様です。



R2
 1 1/2
 伊藤