

'65シリーズ-1

# 全日本自動車クラブ選手権レース大会

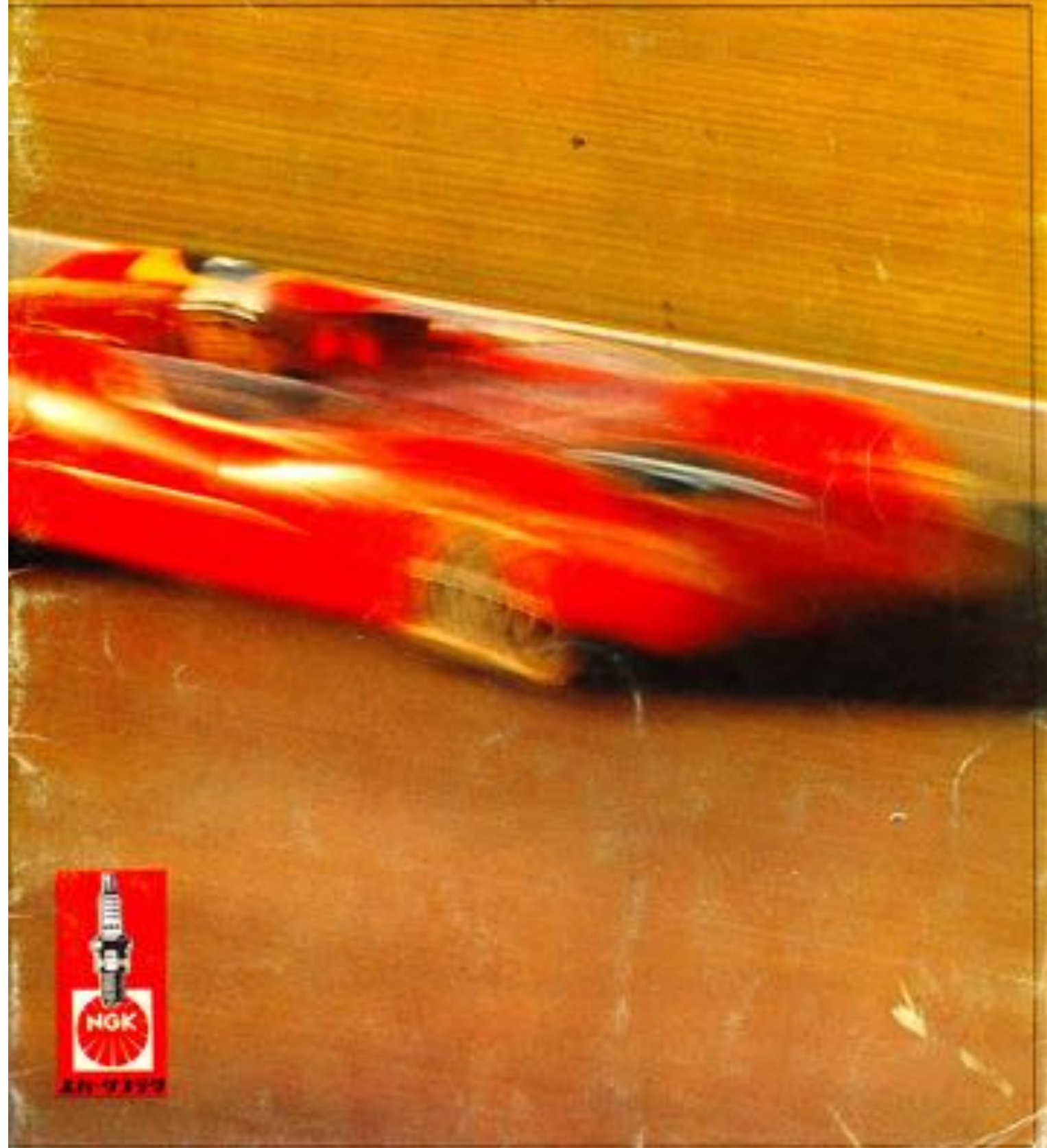


85 SERIES-1 ALL JAPAN CAR CLUB CHAMPIONSHIP RACE MEETING

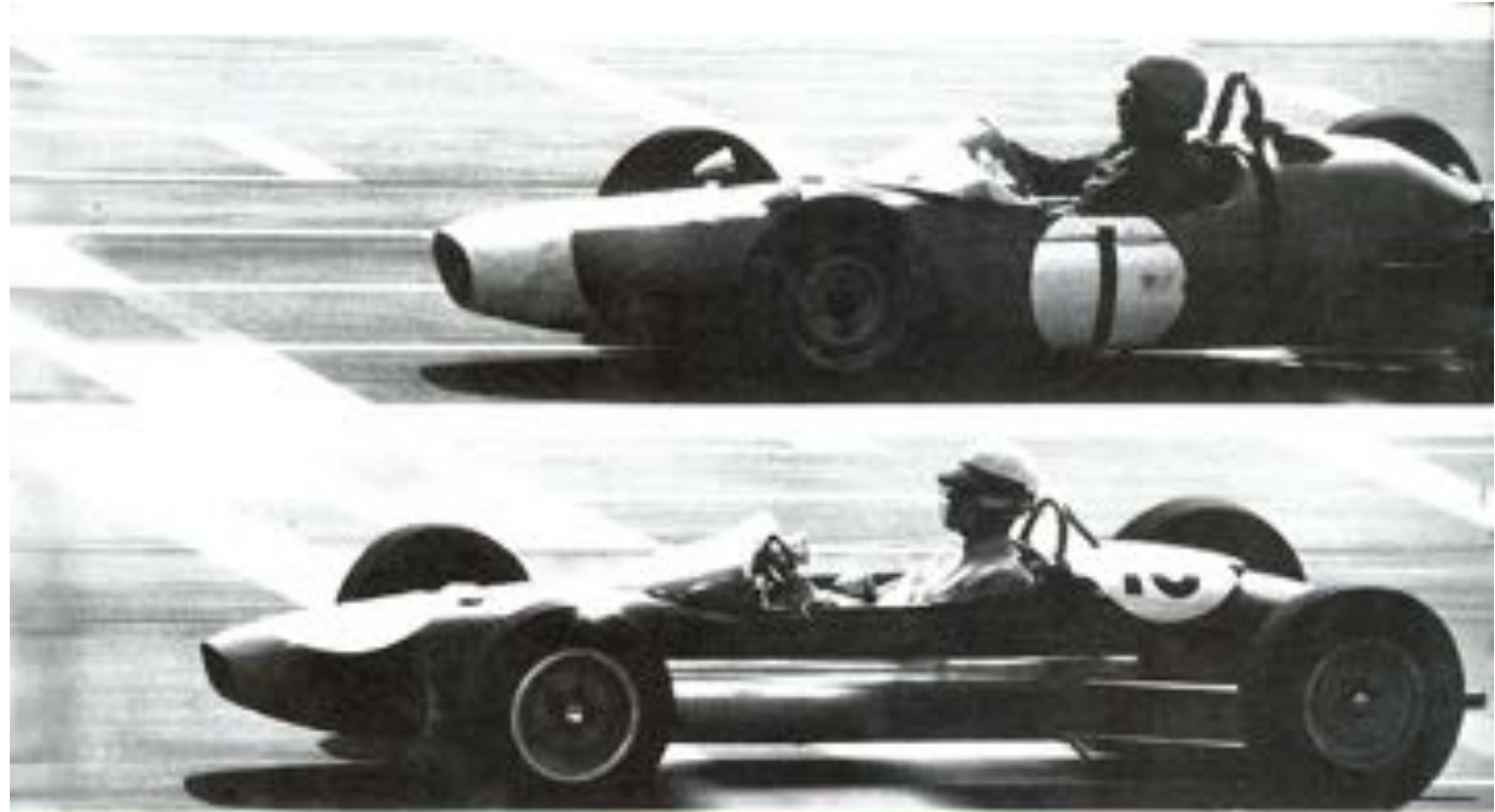
## 公式プログラム



1965 7月17-18日 船橋サーキット / 主催=社団法人 日本自動車連盟 (J. A. F.)



501-9333



**GP** ドライバーが使ってる





'65 SERIES-1

# 全日本自動車クラブ選手権レース大会

公式プログラム

1965年7月17, 18日

於. 船橋サーキット

国際自動車連盟 (F. I. A.) の  
国際スポーツ法典に従って開催



主催

社団法人 日本自動車連盟





'65 SERIES — 1

全日本自動車クラブ選手権  
レース大会  
——目次

	ページ		ページ
開会の挨拶……………大会会長 中村 俊夫…	5	22……………JAF登録クラブ紹介	
新鮮なコース……………組織委員長 マキノ正美…	6	40……………JAF登録クラブのシンボル	
JAFの意図と計画…競技長 平尾 取…	6	51……………賞典	
大会組織図…	7	51……………出場選手(クラブ)、出場車紹介	
大会組織役員…	8	60……………周回時速換算表	
レースの目的と趣旨…	10	64……………くるまと私	
ご米場のみなさまにおねがい…	10	カーキチメドラ……………佃 愛子	
本大会・プログラム…	11	孤独の城……………小林千登勢	
マンガ、輪機サーキット案内…吉野昆生…	12	私の中にある若さ……………岡本 太郎	
レース大会の解説…阿部 輝…	15	69……………思い出のレース(戦前篇・オールド ・アルバムから)…山本直一	
		75……………JAFご案内	
		表紙(ロータス 27)	

販売：自動車スポーツの形勢（アイウェア社）

発行 1965年7月

発行所 日本自動車連盟

(JAF)

東京都港区芝高輪南町 68

電話 (443) 7911 (代表)



## クラブ選手権レース大会 開会の挨拶

大会会長 中村 俊夫



1965年度シリーズ「第1回全日本自動車クラブ選手権レース大会」が7月17、18両日千葉県に新設された船橋サーキットにおいて、社団法人日本自動車連盟（JAF）の主催で挙行される運びとなりました。わが国自動車スポーツ振興のために、まことに慶賀にたえないところであります。

申すまでもなく本大会は、現在日本における自動車クラブ間相互の融和を基調として行なわれる一大シリーズ行事であります。従来各地において思い思いに活動をつづけていた、幾多の自動車スポーツクラブが、ここに一堂に会し、一つのルールに拠って互に技を競うことは、おそらく日本では最初のことでありましょう。

日本の自動車スポーツ（特にスピード・レース）は、大正11年6月に東京洲崎においての「日本自動車競走大会」を皮切りとして麗来43年余になります。その間幾多の変遷を経過してきましたが、1963年の第1回日本グランプリ自動車レース大会および翌64年の第2回大会において、初めてFIAの国際スポーツ法典に準拠したレースが行なわれ、日本の自動車スポーツにも国際的権威が賦与されたのであります。

自動車スポーツの発祥の地である欧州諸国における自動車スポーツの歴史を見ましても、自動車レースは最初からグランプリ・レースがあったものではなく、国内各地で行なわれる、いわゆるローカルレースやナショナルレースが積み重ねられて、やがてそれが一大集約せられた国際的レースとなり、その頂点的なイベントとしてグランプリ・レースが行なわれています。

現在わが国においても、自動車とそのスピードを

愛好する人々が、思い思いに結集している自動車クラブは数多いが、そのうちで志を同じくする人々——つまり国際自動車連盟（FIA）が規定し、今日世界各国において国際スポーツ法典となっているルールに拠ってレースを行なうことに、志を一にしている人々——がここに集って行なうのが、この度のクラブ対抗によるクラブ選手権争覇の大会であります。

こうした総合性をもった行事を開催するためには、その基礎となる組織がなければなりません。それがつまり、今日FIAの国際スポーツ法典に拠ったスポーツ権をもっている社団法人日本自動車連盟が中心となって、全日本の自動車スポーツクラブの大同団結を促がすことによって、JAF登録クラブ、団体の組織化に至った所以であります。

自動車レースの成果は、過去の事実から見ましても、この中世紀余の期間において自動車の性能向上について画期的役割を果たしてきました。また自動車普及においても飛躍的發展をとげてきました。自動車レースの開催はもとよりこれらの成果を期待するものでありますが、今回の大会は更にその上クラブマンが自主的に実際の運営に当り、全日本のクラブマンがスポーツ精神の下に国際ルールに拠ってその争覇戦を心ゆくまで展開し、日本の自動車レース史に、形からも内容からも全く新しいものをつけ加えるところに、大きな意義があるのであります。

わが国のモータリゼーションの高揚のため、ここに大方のご支援を衷心からお願いする次第であります。

昭和40年7月

1963年と翌64年との2回、日本グランプリ自動車レースが行われ、その後自動車クラブが数多く誕生、JAF公認によるクラブ選手権競技会が既に数回開催されるに至り、ようやく日本の自動車スポーツも本格的に芽をふいてきた感があります。

しかしレースを行ない得るサーキットが、三乗の鈴鹿に存在するのみでいかにも寂しい感じでした。ところがこの度わずか30分の至狭の地帯に、モーターファン待望のサーキットが建設された事は、自動車スポーツ発展のため誠に喜ばしいことであります。

各クラブ個々による地方競技から発展し、グランプリレースへのプロセスとして、モータースポーツ組織育成のため、本日より日本自動車連盟（JAF）主催により「全日本自動車クラブ選手権レース大会」と銘打って自動車愛好者の注目のうちにめでたく開催の運びになりましたことは、主催者の一員として、誠に喜びに堪えません。

各クラブならびに関係者の方々が今日まで自動車スポーツ発展のために払われた努力に対し、敬意を表する

## 新しい コース 新鮮な レース

大会組織委員長

マキノ正美



船橋サーキットの完成によって、関東地方にも行望しかなかった自動車レースを行ない得る場が出来たわけがあります。

今回のクラブ選手権大会を皮切りに本年中に引き続いてあと2回、来年からは、少くとも3回〜4回のJAF主催のレースが年中行事として、実施されることに予定されております。他のサーキットも、第2、第3のものが建設される気運にあって、自動車ファンとして御同慶の至りであります。

しかしスポーツとしての自動車レースを、本格的なものに育てるための基礎づくりには、今が最も大切な時期ではないでしょうか。レースに参加するドライバーが、それぞれのテクニックを磨く必要があるのは申すまでもありませんが、JAFの法典の理解から始めてエチケットを身につけること、安全に対する深い配慮をもつことであると思います。

また、競技会を運営する側としても、法典に定められ

ものです。この大会では本年5月21日までにJAFに登録された加盟クラブが参加権をもち、出場ドライバーは、このクラブから推せんされた者に限られます。

新設の船橋サーキットは外周と内側のスファールトラックを合わせて一周が3.1キロメートルですが、今回のレース使用コースは外周3.8キロメートルとスファールトラックの一部とを合わせた1回2.4キロメートルで、ドライバーにとってはテクニクを要求される変化にとんだコースです。さぞかし興味あるレースが展開されることでしょう。

今回のレース内容はT1、T2、GT1、GT2、と共に1,200ccで分けた4レース。また、第2回日本グランプリレースで、日本では初めて行われた、フォーミュラカーレースが、再びエキシビジョンレースとして参加します。この大会はシリーズとして年内に3回開催、合計ポイントによって65年度のチャンピオンクラブが誕生いたします。この大会が輝かしい成果をあげ自動車スポーツ発展のために大きな役割を果たす事を期待すると同時に、モータリゼーションに貢献する人々の絶え間ない努力と、その偉大なる成功を祈って止みません。



## JAFの 意図と 計画

大会組織委員長

平尾 取

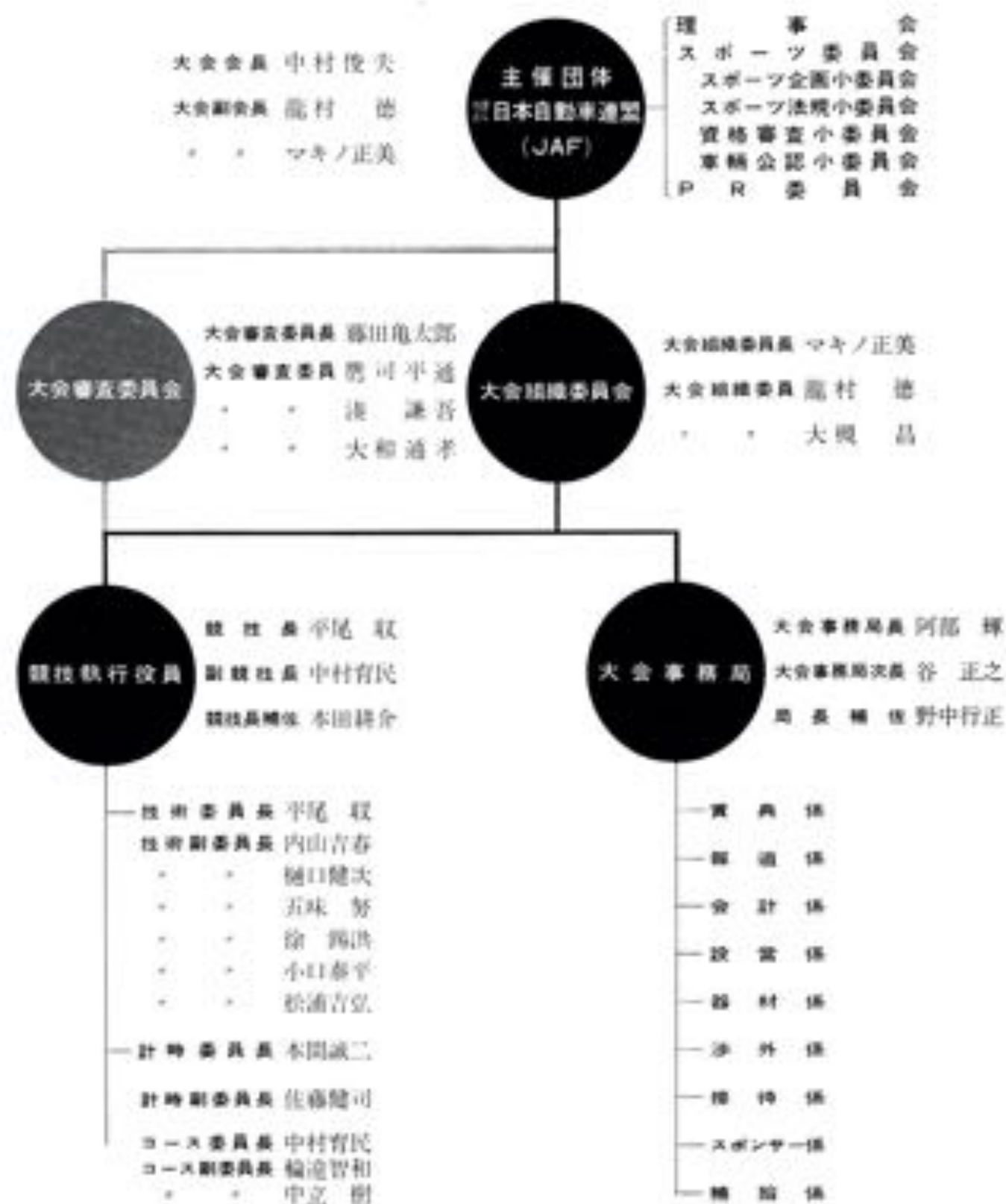
た事柄を、忠実に実施する具体的な技法の習得に努めるとともに、負き慣習を刷り上げなければならないと考えております。

また、もう一つの課題として、レースを観戦する大衆の教育も非常に重要なことだと思っています。すなわち観衆もレースのルールをよく理解し、ドライビングテクニックを始め、マシンに関する知識を身につけてこそ、真にレースを楽しむことが可能になるのだと思います。この点についてはJAFの果たすべき責任も非常に大きいと思っております。

私はほとんど経験もないのに、競技長という責任を負うことになってしまって、私自身大いに心もとなく、どうしてよいかわからないことばかり多くてとまどっておりますが、願わくば皆様方の御協力を得て今日のレースを無事に終了することが出来ますようにと、出来るだけ努力を致すつもりであります。

'65 SERIES-1

全日本自動車クラブ選手権レース大会組織図





'65 SERIES—1 全日本自動車クラブ選手権レース大会・組織役員

理事会

会長代行副会長 中村 俊夫  
 理事 石塚 秀男  
 " 小川 秀彦  
 " 小栗虎之助  
 " 桶谷 繁雄  
 " 加藤 誠之  
 " 金津 赴  
 " 川村 要作  
 " 神谷正太郎  
 " 川又 克二  
 " 楠木 直道  
 " 九里検一郎  
 " 久保 富夫  
 " 小石 雄治  
 " 小林 誠  
 " 今野源八郎  
 " 三宅 久吉  
 " 清水吉之助  
 " 龍村 徳  
 " 谷口 孟  
 " 中川不器男  
 " 中島 亮  
 " 新山 春雄  
 " 長谷川才次  
 " 原 正  
 " 藤田亀太郎  
 " 松井 茂  
 " マキノ正美  
 " 松方 正信  
 " 松田 恒次  
 " 宮内 重治  
 " 屋代 勝  
 " 山口 昇  
 " 鎗田 寿夫  
 " 横山 敏雄  
 " 吉田 政治  
 監事 桜井 淑雄  
 " 寺沢市兵衛  
 " 万代 治雄

スポーツ委員会

委員長 中村 俊夫  
 副委員長 マキノ正美  
 " 藤田亀太郎  
 担当理事委員 龍村 徳  
 " 桶谷 繁雄  
 委員 稲川 達  
 " 内山 吉春

" 大野 和彦  
 " 大槻 昌  
 " 久保 富夫  
 " 小早川 隆  
 " 崎川 範行  
 " 鷹司 平通  
 " 竹田 治郎  
 " 立松 通  
 " 田中孝一郎  
 " 中原 康次  
 " 中村 育民  
 " 野口 一三  
 " 平尾 収  
 " 星野 芳郎  
 " 前川 正馮  
 " 松岡 武雄  
 " 光成 卓志  
 " 宮古 忠啓  
 " 湊 謙吾  
 " 大和 通孝  
 " 山本 定蔵  
 " 輪違 智和

1965年シリーズ1

全日本自動車クラブ

選手権レース大会組織委員

大会々長 中村 俊夫  
 副会長 竜村 徳  
 副会長 マキノ正美

大会審査委員会

委員長 藤田亀太郎  
 委員 鷹司 平通  
 " 湊 謙吾  
 " 大和 通孝

大会組織委員会

委員長 マキノ正美  
 委員 龍村 徳  
 " 大槻 昌

競技長 平尾 収  
 副競技長 中村 育民  
 競技長補佐 本田 耕介

技術委員長(兼) 平尾 収  
 同副委員長 内山 吉春  
 " 樋口 健次  
 " 五味 努  
 " 徐 錫洪  
 " 小口 泰平  
 " 松浦 吉弘

コース委員長(兼) 中村 育民  
 同副委員長 輪違 智和  
 " 中立 樹  
 計時委員長 本間 誠二

同副委員長 佐藤 健司  
 事務局 局長 阿部 輝  
 次長 谷 正之  
 局長補佐 野中 行正  
 局員 本田 耕介  
 西野サヨ子

車両検査

技術委員長 平尾 収  
 " 副委員長 内山 吉春  
 " 小口 泰平  
 " 五味 努  
 " 徐 錫洪  
 " 樋口 健次  
 " 松浦 吉弘

技術委員

木村 政彦

車両検査委員

石神 豊弘  
 " 小林 悟  
 " 田中 新二  
 " 田中 恒夫  
 " 西川 純  
 " 福井 好之  
 " 福沢 豊  
 " 藤井 璋美  
 " 星島 弘之  
 " 松内 弘之  
 " 望月 修

計時

計時委員長 本間 誠二  
 " 副委員長 佐藤 健司

計時委員

岩沢富三郎  
 佐藤 満  
 鈴木 智  
 田井 清喜  
 西島 次男  
 東園 基治  
 山口 純孝  
 横山 謹子  
 伊藤 雅紀  
 柴 辰夫  
 渡辺 輝雄

コース委員

コース委員長 中村 育民  
 コース副委員長 中立 樹  
 " 輪違 智和

コース委員ポスト主

塩沢三子夫  
 相馬 重久  
 中尾 忠義  
 藤村 茂夫  
 棟方 令明  
 森福 和彦

コース委員ポスト

秋山 光男  
 天川 晴雄  
 飯田 統規  
 植草 棠  
 歌原 義和  
 笠井 昭一  
 加藤 文夫  
 北川 満  
 久保 靖夫  
 熊田 弘一  
 小柴 安隆  
 新倉 芳夫  
 杉山 武  
 高野 三吉  
 多田 将三  
 田中 弘保  
 土屋 新生  
 中沢 公正  
 古川 忠雄  
 真野 忠夫  
 矢島 正則  
 山梨 一成  
 吉川隆治郎  
 渡辺 勝

コース委員スタート審判員

笹田 隼男  
 岡本雄太郎  
 進藤 彰久  
 西村 英方  
 横山 溥  
 山岡 準治  
 斎藤 祐紘  
 本間 久喜

パドック管理

パドック管理長 輪違 智和  
 パドック管理委員 赤堀 嶺男  
 " 石川 恒  
 " 加藤 隆  
 " 北村 守徳  
 " 笹木 英雄  
 " 藤壺 勇  
 " 吉野 宣宏



祝 全日本自動車クラブ選手権レース大会

《95% アルミナ磁器品》

《銅中軸》  
がキメ手!



■高純度の絶縁磁子  
熱放散・絶縁性が飛躍的に  
向上！ 熱衝撃やはげしい  
振動にずばぬけた耐久力を  
示します。

■太い銅中軸  
中心を貫く銅中軸は熱びき  
が鉄の5倍！ 広いガス腔  
間とあいまって焼け、くす  
ぶりに抜群の強さ。いちだ  
んとワイドレンジ（熱範囲  
が広い）になりました。

強力なスパーク  
快適な運転！

技術の日立



日立

■日立のHALOX  
どこでもの上、日立点火  
プラグスターールでござ

日立ハロックス 点火プラグ  
HALOX 点火プラグ

■各アソブ店 東京都千代田区大手町2-1-1 日立製作所自動車機器事業部門（代表・職員等ご記入ください）

# 本大会の 目的 と 趣旨

日本自動車連盟（J A F）は昭和38年2月に社団法人として発足し、あわせて国際自動車連盟（F I A）に加盟しました。

F I Aは国際連合の経済社会理事会につながる国際機関であって、今日世界主要の代表的自動車団体がこれ加盟しています。F I A加盟は一国一団体単位で、日本を代表して本連盟がそのメンバーとなっております。

F I Aは自動車の交通、旅行、スポーツ等に関する国際統合機関で、その歴史によると遠く1904年に設立されました。その発端は当時勃興し次第に国際化しつつあった自動車レースの、国際的ルールによる統一の必要から生じたものであります。即わち国際スポーツ法典を制定しましたが、今日ではそれが各国間において遵守せられております。また毎年スポーツ・カレンダーを発行して、世界の自動車レースのスケジュールを調整しております。即わちF I Aは自動車スポーツを統括する国際的権威機関であり、その制定する法典は世界の自動車スポーツの憲章となっております。

F I Aは「各国別のスポーツ規則」の制定についても規定しています。これは国際法典につながり、ひいてはこれに則って各国において開催される各種の自動車スポーツの行事も、国際的権威に裏付けられていることを約束するものであります。

さて本連盟は設立後間もなく国内のスポーツ委員会を設置して、F I Aのスポーツ法典の解釈、自動車競技の組織に関する規定をはじめ、国内レースの諸規則を制定してきました。38年5月39年5月に行なわれた2回の日本グランプリ・レース大会もF I Aのスポーツ法典に準拠して制定した「日本の国際競技規則」によって実施されました。ここにおいて、この国際性のある規則を靱帯として、日本で行なわれるレースも、国際的に権威づけられるルートができたのであります。

このように、自動車レースはその発祥の諸国においても、各国各様に開催されていたが、後にF I Aの法典によって統括されました。それからは各国のローカル・レースが積み重ねられていき、ついで国毎のナショナル・レース、あるいは国際レースへと段階的に発展しております。

またこのルールの一元的実施に当っては、その機関として各国の

## ご来場の皆様へお願い

- 1 コース内に絶対に立ち入らないで下さい。それによって生じた事故に対しては一切責任を負いません。
- 2 あなたの安全を守るため、係員の指示に必ず従って下さい。
- 3 危険ですから、コース内にビン、缶類、紙クズなど一切投げ入れないで下さい。
- 4 レース運営に必要な施設内（タイムキーパー室、パドック、ピット等）に絶対に立ち入らないで下さい。
- 5 写真撮影、その他の目的で絶対にコースに入らないで下さい。
- 6 ドライバーを刺戟しますから、写真撮影のフラッシュは使用しないで下さい。



ACN (FIAのメンバーである各国の代表クラブ) が中核体とな  
って、FIAの法典に準拠して行ない、各国それぞれ自動車スポ  
ーツの振興を図っております。日本においては本連盟がその役割を荷  
なっているわけでありませう。

本連盟はこの趣旨から、日本の自動車レースの国際的地位の確立  
を図り、たとえ何れの辺地において開催されるレースにあっても、  
国際ルールとつながることによって国際的権威に裏付けされ、ひいて  
は日本の自動車文化を国際的なものに引上げることを、積極的に念  
願するのであります。

またこうした活動をなすための基盤が必要となってきますが、そ  
の基礎となるものは、今日各地で思い思いに活動している日本の自  
動車スポーツ・クラブであります。これらスポーツ組織体の育成助  
長を図ること、これらが一元的に団結して、国際機構への直結を図  
ることが急務と思われませう。これは第2回グランプリレース以後  
において、それに対する反省と、世界の歴史的観点に立っての結論  
であります。

即ち各クラブなどによってローカル・レースが数多く積み重ね  
られ、しかる後に中央大会、あるいは日本グランプリ・レースがある  
と云った体制を確立することが、自動車スポーツ振興のもっとも綜  
合的な方法であり、早道であると考えられるからであります。ま  
ことにこれ等のクラブこそは、自動車スポーツを発展させる原動力で  
あり、本連盟はその統合組織を確立するための、中核としての役割  
を担当するわけでありませう。

現在本連盟に登録されているクラブ団体は28に達し、何れも優秀  
な経歴と実績とを有する、わが国の代表的な自動車クラブでありま  
す。またこれ等のクラブが本連盟公認のもとに開催した、競技会レ  
ース、ヒルクライミング、タイムトライアル、ラリー等数多くに上  
っております。

本連盟としては、早春から晩秋にかけての、モーター・スポーツ  
シーズンに当り、各クラブの主催による競技会の開催を積極的に推  
進してきましたが、ここにこれらの中央大会とも称すべき競技会と  
して、本連盟主催によって、本大会を開催するに至ったのでありま  
す。これは本年の第一戦であります。また、参加クラブマンの自主  
的運営によって本大会が推進せられつつあることや、スポーツ愛好  
家、自動車産業関係者の総力的支援によって開催される ところ  
にも、大きな意義があるのであります。

スタート時刻については  
多少の変更があります。

## レース・プログラム

7月17日 (土曜)

公式車両検査およびオフィシャル・ブ  
ラクテス (公式予選)

7月18日 (日曜)

開会式…………… 9時00分

T-I レース (気筒容積400ccから  
1300ccまで)

30周 (約72km)

10時00分 スタート

GT-II レース (気筒容積1300cc を超  
える車)

30周 (約72km)

11時30分 スタート

エキジビジョンレース

(フォーミュラ) F1 F2 F3

10周 (約24km)

13時00分 スタート

T-II レース (気筒容積 1000cc から  
2000ccまでの車)

30周 (約72km)

14時00分 スタート

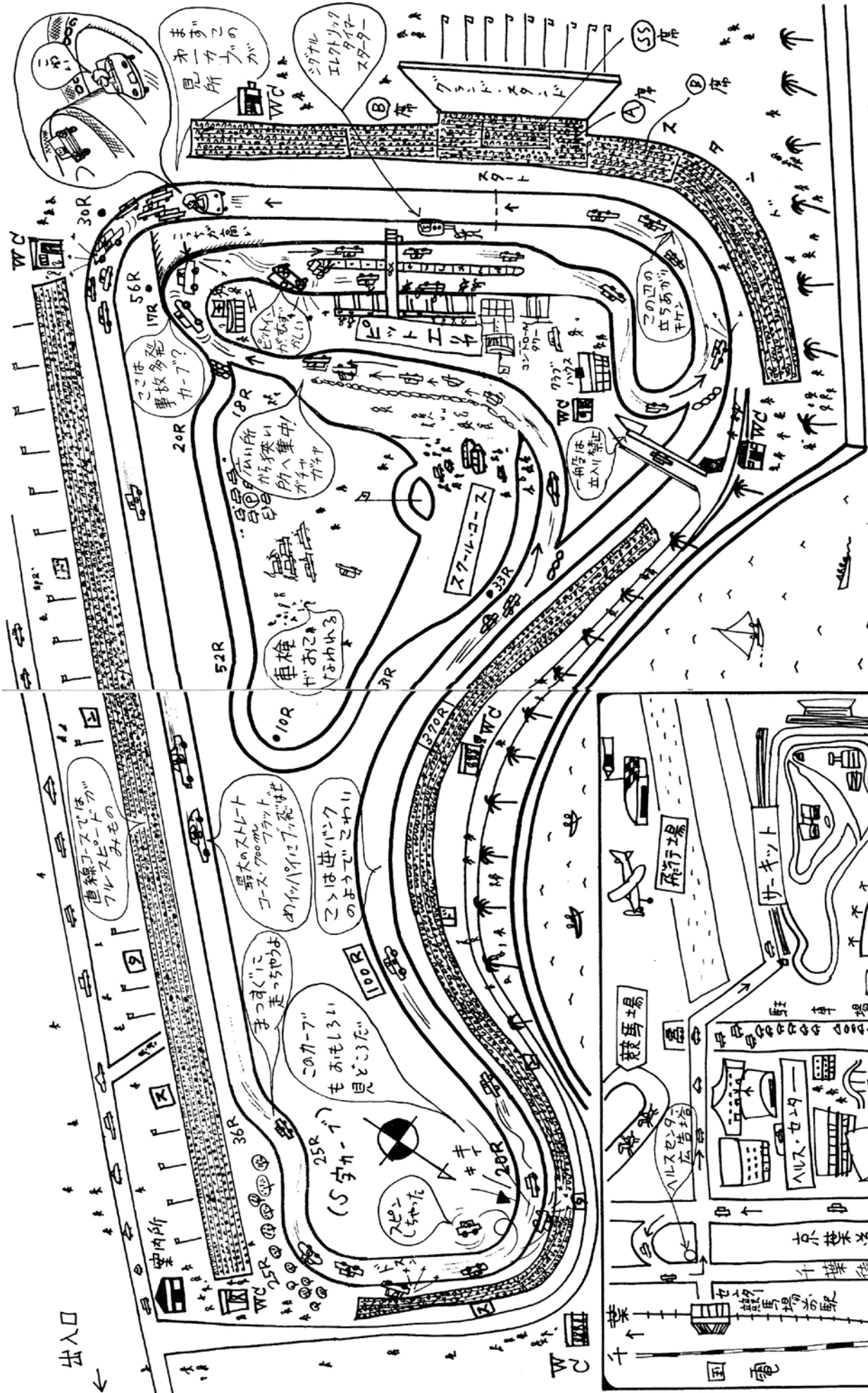
GT-I レース (気筒容積 400cc から  
1300ccまでの車)

30周 (約72km)

15時30分 スタート

表彰式…………… 18時30分

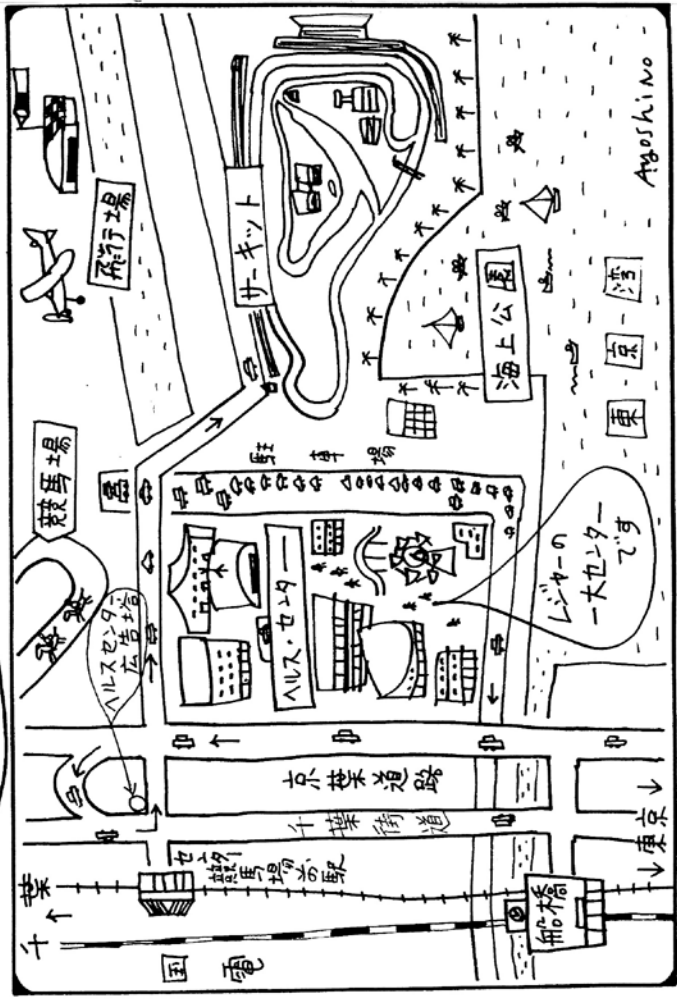




出入口

船橋サーキット見どころと案内

吉野晃生 --- え



Agoshino

東京湾

一大セクターです



スカッと さわやか **コカ・コーラ**

登録商標





# 全日本自動車クラブ選手権レース大会

## 解説

JAF スポーツ委員会事務局 岡部 剛

### 大会組織について

レース大会を開催するためには、まず組織委員会を構成し、準備に入ります。レース大会といっても、それぞれ主催者の方針によって、格式や内容が異なっております。またレース・コースによっても、性格が変わってまいりますので、その大会ごとに特別の規則書が発行され、広くスポーツ関係者やマスコミ関係などに配布され、周知徹底を図ります。

この特別規則書とは、芝罘や演劇に置き換えれば脚本のようなものであって、舞台（コース）の状況や役者（参加者）のランクや能力、ときには予算などを勘案して作成されます。従ってそのコースの性格を最大限に生かしたシナリオであり、競技者の能力を充分に発揮させる演出（競技のコントロール）方法であってこそ、初めて手にアヤを振るような、スピードとスリルの演劇できる素晴らしいレースを展開させることができます。従って特別規則書の作成には充分に時間をかけて、良いアイデアを盛り込むことが望ましいのです。

大会組織委員会は、3名以上の委員で構成され、大会の準備を行なう責任を持っており、大会事務局を通じて P.R. 宣伝、あるいは参加者への呼びかけ、競技役員との連絡会議から制作物の作成、対外的な交渉等すべておこなってが進められます。この準備期間中は、大会事務局はまさに旗の手もかりたいほどの忙がしさで、大会日程に近づくに従ってますます活気がみなぎってまいります。

### ドライバーと出場車両

今回の全日本自動車クラブ選手権レース大会(C.C.C.と略称しています)は、1988年度におけるシリーズ第1戦として行なわれます。出場ドライバーは、すべて JAF の登録クラブから推薦された強腕選手であります。もちろん第

1回および第2回日本グランプリ・レースで活やくしたドライバーもたくさん出場しております。これらの選手が将来、海外の国際レースや世界選手権レース等で、覇を競うスポーツマンとなる日も遠くはないことでしょう。

出場車両について若干説明いたしますと、今回の出場資格をもつ車両とは、改造ツーリング・カー（一般市販の乗用自動車を出しますが、正確には引き続き22ヵ月間内に1,000台以上の生産量を持つ量産車に、規定された範囲内の改造、または変更をした車をいう）と、グランドツーリング・カー（同様に100台以上の生産量を持つ高性能乗用車）とに大別されますが、それぞれ2レースずつあります。

そのほかフォーミュラ・カー（レース専用車として国際自動車連盟によって3種類の規格が定められている、即ちF-1、F-2、F-3の略称で呼ばれている車）のレースがあります。このフォーミュラ・カーは、まだ日本に多く輸入されておられません。従って参加台数がレースを成立させるだけに満たないため、今回はF-1、2、3の各規格と旧規格のフォーミュラ・ジュニアなどの混合を認めたエキジビジョン・レースとして行なわれます。従って正式に賞典は設けてありませんが、多額賞だけは充分に味わっていただけるものと存じます。

これらの車の検査やドライバーの健康点検は、レース前日の7月17日に現地受付と同時に開始され、この時点からレース大会であって、厳密な車両の検査が行なわれます。この公式車両検査において、規定外の改造をほどこした車や、レーシング・ドライバーとして日本自動車連盟(JAF)に登録されていない無資格の者や、整備の不十分なものは、技術委員の決定によって除外されることとなります。この段階では技術上のむずかしい問題がでてきたり、検査結果に対し不満とする参加者から、プロテスト（抗議）が提出されたりしてスツァ、モンダすることがあります。



スタート直前（第2回日本グランプリ自動車レース大会から）

### オフィシャル・プラクティス

車検に合格したものに對しては、ただちにオフィシャル・プラクティス（公式練習）が開始されます。このプラクティスは1台ずつスタートし、その走行中の時間を測定し、ラップ・タイム（コースを一周した時間で、早く走行したものがよい）の成績の良い順に1レース20台までに選抜されます。

例えば、GT-1のレースで参加申込みをして車検に合格しプラクティスで走行した車が20台あるとすると、プラクティスのタイムの良い順に、20台までは翌日の本番レースに出場できるが、あとの20台は失格とされ本番レースには出場できません。また、このプラクティスの際の成績は、本番レースのスタート・ポジション（スタート位置）の良し悪しにも影響するので、ドライバーたちは本番レース以上にハッスルして走ります。そんなわけでレース前は、このプラクティスの時から熱心に観戦しております。このプラクティスのときから順を追って見ていると、本番レースでの興味はさらに倍加されます。

### スタート

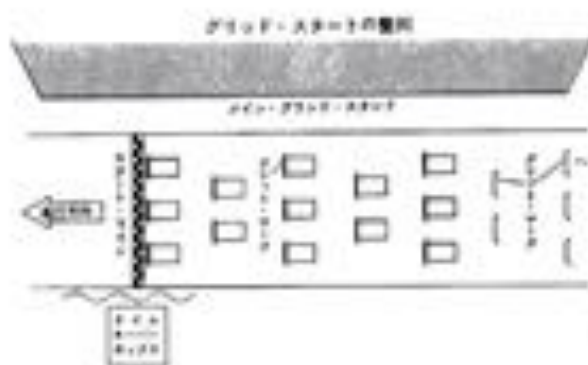
7月18日（日曜）朝9時から開会式。

10時10分前位になると、本日の第1レース、フォーリングカー・レース（F-1）のスタート開始となり、メイン・グランド・スタンド前のピット（レース中に競技車両が立ち寄り、車の修理や調整、ときにはタイヤ交換をしたり給油、給水などを受けることができるように各自に割り当てられている給給所をいう）わきから次々と出場車が出てきて、ピット前に一列に並び、先頭カベス・カーに先導されてコースを1周し、コントロール・タワー前のスタート・ポジションに着きます。

スタート・ポジションとは、本来同時発走するあらゆる競技にハンディキャップのつかないように1列にスタート・ラインに整列することが理想とされておりますが、自動車レースに至っては、コース上に1列横隊に並ぶこと

は、幅員の甚だしく広いコースでない限り、10台も20台も同ライン上からスタートすることは不可能であります。従って、前後サーキットの場合は、このスタート付近の幅員は12.5メートルなので、まず最前列に3台、2列目は約一本身の間隔をおき、かつ前列の車に直列とならないように2台並びます。

以後は同じく3台、2台、3台となるように各車所定のグリッド・マーク（スタート付近のコース上に入りちがい、交互の様子状にスタート位置を示してあるしるし）に着きます。その際最前列の有利な位置に着くためには、オフィ



シャル・プラクティスにおける成績の良いことが必要です。順に位置が決定されるのがルールです。

やがてスタート3分前の表示がありますと、エンジンの回転を停止します。一瞬、無音の緊張した状態となり、ドライバーたちは深呼吸をしてタイミングを整えます。

スタート3分前、いっせいにエンジンが回転され、旗や音がサーキットいっぱいにひろがります。「スタート 10秒前、5、4、3、2、1、スタート」のエレクトリック・スターターによって一気に20台の車がスタートします。このスタート合図前にスタートした車は、スタート審判員によってスタート反則として判定され、罰則としてレース結果のトータル・タイムに1分間加算されるのがルールです。

### ★★★ 注意 アナウンス

スタートいたしました。——観戦の皆さんにご注意申しあげます。

自動車レースは危険なものであります。いつ、どんな事故が起るかは競技者があなたのところにとび込んでこないとも限りません。くれぐれも注意して観戦して下さい。もちろん指定の場所は安全ですが、指定外の場所で見えたり、立ち入り禁止の所に入って万一事故にあっても、主催者、大会役員、観戦者、施設所有者を含めてすべて、事故のため損害、損害（致死も同様）を受けた場合でも、これに対する補償の責任はありません。この点を観覧車のうえ御注意下さい。大変失礼いたしました。

### スタート直後の第1カーブ

スタート・ラインから約100メートルの箇所に左曲りの第1カーブ54度（半径54メートルの弧）があります。ここは、このサーキットの外周コースで一番幅員の広いところで、約17メートルありますが、それでもスタート直後は各



競技車は一閃となってカーブに突入することでしょう。またこのカーブの左側は、イン・フィールド（外周コース内側）のスター・トラップを横断してピット・インする手前の17Rのカーブが、第1カーブ側からみると約1メートルも高くなっており、ともすると17R側から逆に突っ込んでくる車が、路上に降りかぶさってくるような錯覚を感じる形の場所です。そんなわけで、17Rと36Rの境は3本のガード・レールを備え万全を期してあります。

この36Rを過ぎると約700メートルの直線コースで、近いぬくには絶好のコースです。

### デリケートなソックス・カーブ

このサーキットでもっとも長い700メートルのストレートの終端に、逆S字のカーブがあり、一旦つく間もなく左曲りの20Rのカーブが待っている。このカーブの形状が鞍下のような形をしているので“ソックス・カーブ”と名付けてみました。

この辺からコース右側は高さ1.5メートルのコンクリートの防壁型になっていて、ドライバーにとっては、一度まちがえばコンクリートの壁に衝突する危険すらあります。特にこのソックス・カーブは両側がみなコンクリートの壁ですから、慎重を期してパスする必要があり、ドライバーの技術のみせどころでもあります。

### 事故発生のときは

さて、このソックス・カーブで事故が発生したものと想定して、その際の競技のコントロールについて若干説明いたします。

例えば、先頭を切って走ってきたゼッケン①番の車が、逆S字の立ち上りのところでスピン(回転)状態になって、方向の立直りができず、コンクリートの壁に衝突し、車がコース上にはね返り横転してしまったと仮定しますと、まず付近に監視しているコース委員(船橋サーキットの場合は監察ポストが複数あって、ここにはそれぞれポスト主任とフラッグ・マーシャル(旗の信号員)や消火や安全対策員など数名待機している)がかけつけドライバーの安全を確認します。ときには発火する恐れがあるので、必ず消火器を持ってかけつけることにしてあります。ドライバーが負傷しておればまずその救出を最優先とします。その際ほかのコース委員は、他の後続して走ってくる車のドライバーに対して、黄色の旗を振って、事故発生によりコースの一部ふさがっていることを知らせてやります。この信号のあった場合は、その区域は追い越し禁止となります。

さらにコースが閉塞された状態になった場合は、2本の黄旗が振られます。この場合は全コースとも追い越しの禁止となりスピードはぐっとおとされることになります。その間事故車を定路上から除く作業を速やかに行ない、コースがクリアになりますと、復旧した旨の信号としてグリーン旗を表示して知らせます。

もし復旧不可能の場合には赤旗をもって、全車を停止さ

せることとなります。この合図がなされた場合は全車ただちに停止し、次の指示があるまで、その場で待機しなければなりません。危険な状態が解消しレース再開をする際は、停車したときの順序に従って直列縦隊に並び、ペースカーの先導によってコースをサーキットした後に、走行状態のままスタートします。これをロータリング・スタートといいます。

参考のため信号合図の旗についての概略をお知らせいたします。

青旗：(静止状態での表示)他の車が接近接触している。

青旗：(振動状態での表示)他の車が追い越そうとしている。

白旗：救急車、消火車、役員車などがコース上にいる。

黄旗：(静止状態での表示)危険注意せよ、追い越しを禁止。

黄旗：(振動状態での表示)非常に危険である、追い越しを禁止。2本表示の場合は全コースにわたり追い越しを禁止。

赤のたてじまのある黄旗：コース上に油が流れている注意せよ。

緑の旗：先に合図した危険信号の解除。

赤旗：全車ただちに停車せよ。

黒地に白字の数字の入った旗：その数字の番号の車は1周後速かにピットに停止せよ。

チェッカー旗：レース終了。

### 妨害行為

どんなスポーツであっても、プレイするに当たってはフェアでなければなりません。自動車スポーツの場合でも同じで、他の競技者を妨害するような行為は厳禁されており、例えば競技中に他の車の進路を塞いだり、到達んだりして走行を妨げるような行為が明瞭であると、コース委員(コースの各ポストに配置された審判員)によって判定された場合は、罰則として本人のレース結果のタイムに1分



チェッカー旗がふられる(第2回日本グランプリから)





表彰台に立つ栄光の勝者（第2回日本グランプリから）

間を加算されるか、場合によっては（特に悪らつな妨害行為に対して）レース失格とされます。なお、この判定事項に対する抗議は一切認められません。

ドライバーの中には非常にエキサイトして、不安定な精神状態で走行している者や、車が故障して危険な状態のものに対しては、いずれも大会審査委員会の決定に基づき停車を命じられます。この停車サインは黒地に白の番号の入った旗でピットから行ないます。この番号の車は1周後にピット・イン（ピットに停車）し、競技長（競技執行の最高指揮者）の指示を待たなければなりません。

### ピット・イン

競走中に車の調子が悪くなったとき、あるいは長距離走行の耐久レースなどでは、タイヤの摩滅や燃料、オイルの消耗がはげしいのでその交換、補給、ドライバーの飲料水の補給等に立ち寄ることをピット・インといいます。今回のレースでは、タイヤ交換、燃料、オイルの補給はありませんが、アメリカのインディアナポリスの「500マイル・レース」でのピット作業の早さは、もっとも代表的なもので、タイヤ交換、ガソリン補給を含めてなんと20数秒間という、神技に近い作業スピードでやってのけると云われております。

ピット以外の場所では、ドライバーは他人のいかなる援助も受けてはならないルールとなっており、ピット作業員も2名以内に限られて、3名以上の手助けを受けた場合は失格とされます。

### ピット・サイン

ピット前の安全地帯のような場所は、シグナル・ボックスといい、各チームのピット要員がこの場所から走行中のドライバーに対してサインを与えます。ドライバーは自分のヘルパー（補助員）から受けたサインによって自分の現在走行中の順位やタイムを知ることができ、それによって作戦をかえたり、現状を保持するなどの処置をとります。

ピット前を過ぎると、ただちに直角の12Rがある、さらに17Rのヘヤーピン状のカーブを曲って最後のカーブ30R

となり、メイン・グランド・スタンド前のフィニッシュ・ライン（決勝線）に入ります。このラインはスタート・ラインでもありフィニッシュ・ラインでもあり、競技のコントロールを行なう基準線であります。このラインに面し、グランド・スタンドの向いにコントロール・タワーが建っております。この中には計時を行なうタイムキーパー（計時員）や競技の指揮をする競技長がいる司令塔であります。

### 栄光のチェッカー・フラッグ

ツーリング・カー・レース（2レースに分けられ、T-I、T-IIのレース区分がある）およびグランド・ツーリング・カー・レース（これも2レースに分けられ、GT-Iと、GT-IIのレースに区分）は、いずれも30ラップのレース距離で1周24キロメートルなので30周で72キロメートルとなります。各競技車両のクラスによってスピードがちがいますが、おおむね平均タイムは、1周1分45秒～1分50秒位でしょう。従って各レース区分とも50分前後でフィニッシュとなります。先頭の車がレース距離（30周）を完走し、フィニッシュ・ラインを通過すると、次に入ってくるすべての車はレース終了として、その時点の周回数とフィニッシュ・ラインの通過順序に従って順位が決定されます。

優勝者に対しては、フィニッシュ・ラインにおいて栄光のチェッカー・フラッグ（黒と白の市松模様の旗）が振られます。この瞬間こそレーシング・ドライバーにとって最高の感激であり、名誉の刹那であります。幾日間の苦しいトレーニング、あるいは車の整備など、命をかけての苦戦苦闘の結果にかち得た栄光であります。

1位、2位、3位までのドライバーは、グランド・スタンド前の表彰台に上り、橄欖の輪を授与され、プラスバンドに送られてオープンカーでコースを1周。観覧席の皆さんに対し、このよろこびをご披露いたします。どうぞ拍手をもって栄誉を讃えて下さい。

### また会いましょう“シリーズ第2戦”

午後6時30分からオフィシャル・プレゼンテーション（公式表彰）が行なわれます。次々とレース区分に従って1位から6位までの総合賞や最高ラップ賞などが授与され、最後に今回のシリーズ第1戦として優勝クラブが決定し、優勝旗が渡されます。ここにシリーズ第1戦の全日本自動車クラブ選手権レースは終わったのであります。

夕闇のせまる会場に流れる螢の光のメロディに送られてドライバーもオフィシャルも、2日間に亘って繰り広げられた戦いの快い余韻が「また会いましょうシリーズ第2戦で……」を合言葉のように残してサーキットを去ってゆきます。「いつまでもこの最終のシーンの感激がわすれられずに私はレースをやってきたのだ」と云うスポーツマンがいたが、スポーツの楽しさやよろこびは、すべてこの有終にかかっております。



スピードの壁に挑む

オストリッチ ガソリン

本大会全面給油

東亜石油



# 日本のハワイ ゴールデンビーチ

10万人がいったべんに遊べる大海水浴場

■海賊船で涼しい海へ……

海賊船がりばあ号で、おとなも子どもも海賊ごっこ。

■時速60キロで滑ろう

夏のセンター名物 大滝すべり。



- 東洋一 / 52レーンのボウリング・センター
- 夏に滑ろう / 若さがいっぱいの大リンス・ローラー・スケート場
- 国際レースも出来るカートウェイ
- 3歳の坊やから80歳のおとしよりまで——みんなが遊べる楽しい大遊園地
- ご家族でのお泊りは落着いた雰囲気のホテル部
- 本場一流の коктейがつくる中華料理 長安殿

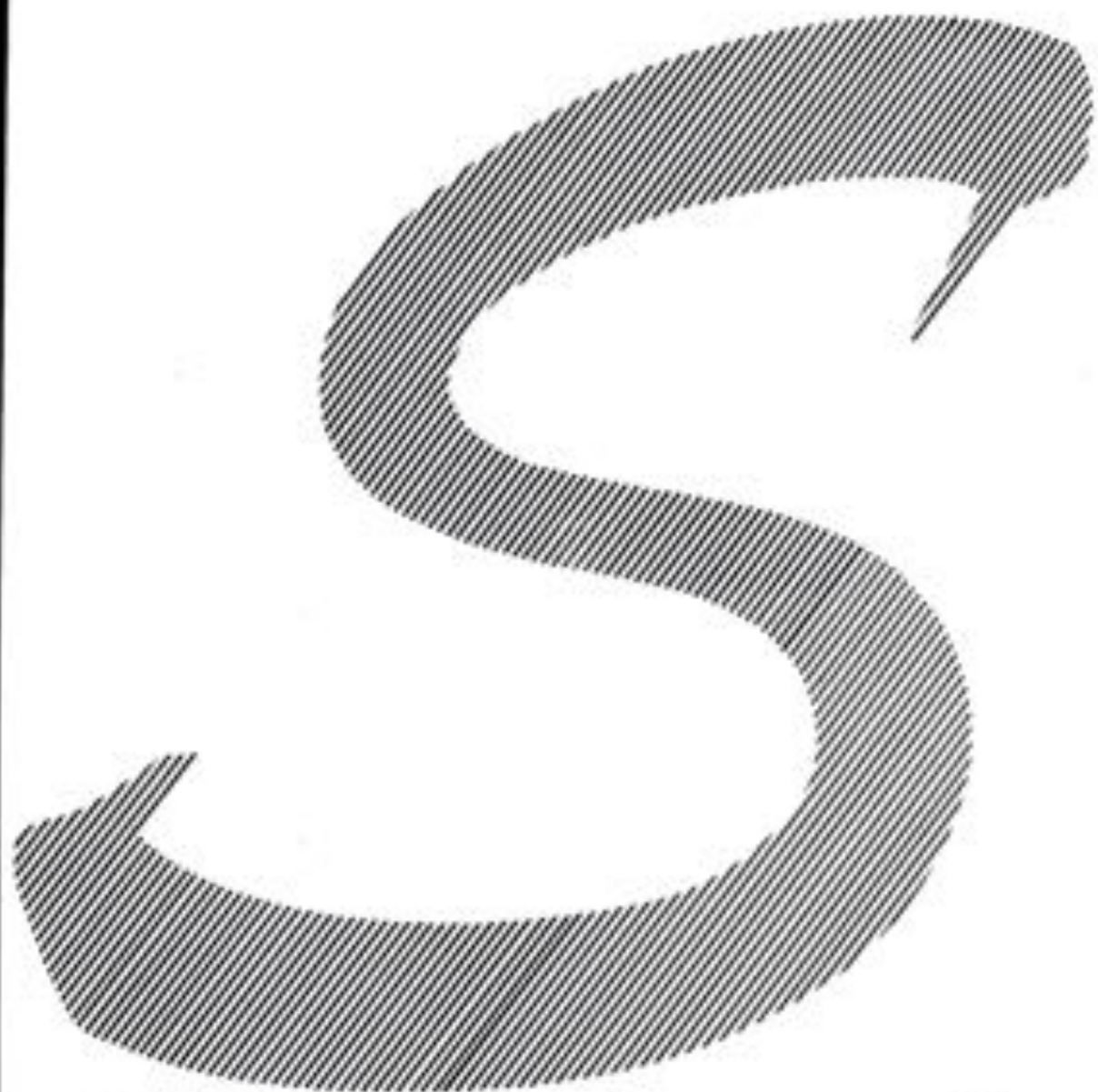
ぐんぐんふえる♪

ひろがる♪世界でただひとつの総合遊園地



## 船橋ヘルス・センター

■ 船橋 - 緑地から地下鉄西武センター前駅まで徒歩15分 ■ 船橋 - 京成 - 京成船橋駅からバスも徒歩15分 ■ TEL: 0474-22-7581-7



# Sがダッシュ!

## 躍進スワローズ

### サンケイスポーツがバック・アップ

新生・スワローズが若さをグラウンドにおつけるとき、躍動するスポーツの魅力をサンケイ・スポーツがとらえる。グラウンドの興奮がそのまま茶の間へ。"動く美"を創造するサンケイ・スポーツの強力なバック・アップで、Sがダッシュする。

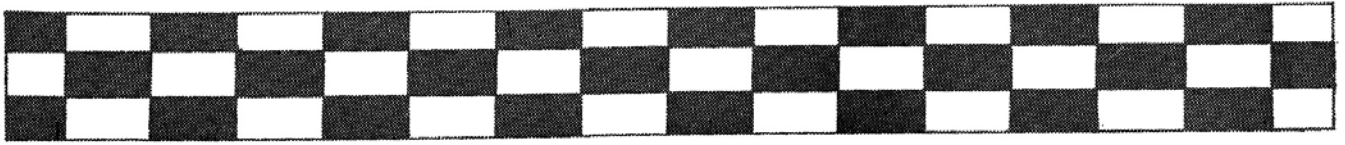


サンケイ新聞社

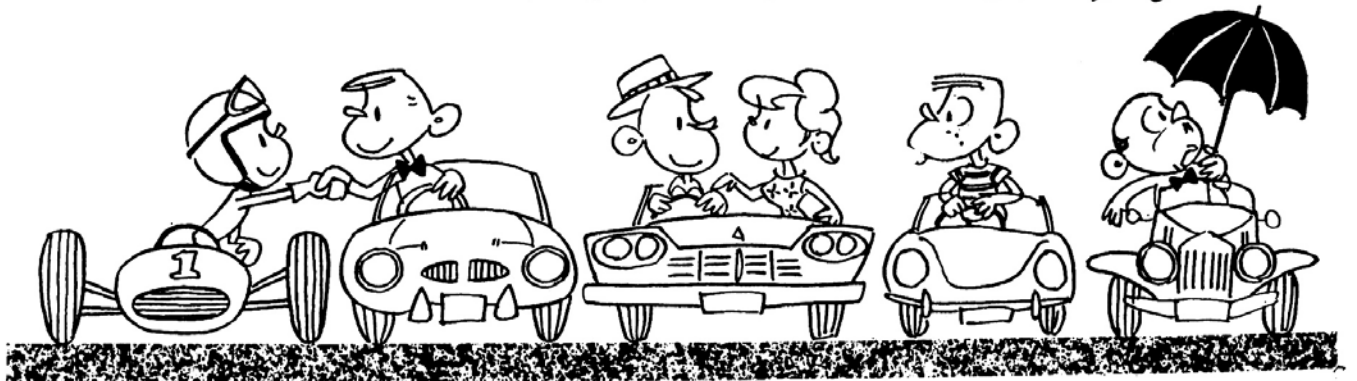


サンケイスワローズ





# JAF登録クラブ紹介



## NDC. TOKYO

日本ダットサンクラブ  
東京

会長 湊 謙吾

連絡場所 東京都港区赤坂溜池 8

東京日産内 電話 582-5111

昭和31年、小型車の代名詞だったダットサンを名称に冠して、このマイカー族のクラブが設立された。そのため車種は千差万別。まだマイカーなどの呼び名もなければ、数も少なかった当時、ラリーにしても、ジムカーナにしても、遊び方はもちろん、名前から教えなくてはならなかった。第1回のラリーなど、スタートもルマン式で道路をひろびろと使い、しかも無届だったというのだから、現在では考えられな

いような交通事情だったわけだ。

会員は厳密な定員制、200人の会員は毎年新陳代謝がある。これは会費前納、年一回オフィシャル担当、役員選挙棄権など、義務不履行者は自然脱会のあつかいをうけるためである。

## SCCJ

日本スポーツカー  
クラブ

会長 福川 陸平

連絡場所 東京都港区麻布奔町 8

電話 408-1637

まだ終戦後まもない昭和25年、米軍将校を主体としたスポーツ・カーのクラブが結成された。その後米軍人の帰国があいつぎ日本人会員を残すのみとなって、昭和30年あたりに日本スポー

ツカークラブが設立された。その後の活動はよく知られるとおり、その性格上スピードレースのイベントを早くからやったのが特色だろう。年間のイベントは、ニューイヤール、トロフィー、ナイトラリー、東海道往復長距離ラリー、そのほかヒルクライム、タイムトライアルなど10回ほどある。秒単位計測のラリーをはじめたのもこのクラブが最初、会員は現在200人ちょっと、海外会員も16名いる。

## KSCC

関西スポーツカー  
クラブ

会長 中尾 忠義

連絡場所 西宮市甲子園口2の14

電話 4-4856



# JAF 登録クラブ紹介

39年1月の設立だからクラブとしては新しい。しかし母体となるものはかなり以前からあった。地理的にいっても、鈴鹿は近いし、名神はあるし、関東地方よりずっと条件はよいというもの。これで本格的なスポーツカー・クラブが出来なかつたのが不思議なくらい。ヒルクライムなどにしても、西宮あたりは山がすぐうしろにせまっています、坂道はいくらでも手近にある。今年の7月におこなつたJAF公認の第1回KSCC1時間レースも大変な盛況だった。その他新しい道路の完成記念パレードもこのクラブのおとく。名神、九州横断などおもしろい道路の完成には必ずパレードをおこなう。その他毎月1回会合があつて映画会やラリーをおこなつている。

## SCCN

ニッサン・スポーツカー  
クラブ

会長 田原源一郎

連絡場所 東京都台東区浅草1-5-3  
電話 841-1502

第1回の日本GPレースで優勝した田原源一郎氏を中心にして、全国のNDCから、競技結果の成績のよいものだけを集めて結成したクラブ。全員JAFのAライセンスを持っている。とくに2輪のGPでならした猛者も多い。毎週火曜日のミーティングは白熱した議論がたかかわされる。会員になりたいという希望者がいても、ある程度のタイムが出せないと入会はむずかしい。主催するイベントはあまりないが、最近谷田部で第一回のタイムトライアルを主催した。

## TMSC

トヨタモータースポーツ  
クラブ

会長 多賀 弘明

連絡場所 東京都中央区八丁堀2-3  
トヨタ自販内 電話 551-7111

名前のとおり、モータースポーツに生きがいを感じる男たちのクラブ。

グランプリ男として名をあげた式場壮吉選手もこの所属。入会は会員2名以上の紹介が必要、しかしすぐ正会員にはなれない。始めはオフィシャルやヘルパーをつとめ、練習会になんべんか出てから会員になれる。ミーティングは、テストドライバーの池田英三氏を中心として、赤坂プリンスホテルなどでゼミナールがおこなわれる。外国レース映画なども、会員で見物の会を開く。谷田部で2月末におこなつたスピードトライアルはSCCN, QCCJも招待して盛会だった。

## QCCJ

日本4CVクラブ

会長 宮本 正之

連絡場所 東京都港区芝車町35  
東京日野モーター内  
電話 441-9251

QCCJのQはフランス語の4.のQCATREからとつたもの。4CVとはごぞんじルノーのフランス馬力数、会員はルノーとコンテッサの愛好者が主体、その中に運営委員会と、競技委員会があり、スポーツ関係はこの委員会の管轄。運営委員会の方は一般ユーザーのドライブ会などや、クラブ全体の運営をおこなう。競技委員会の主催するイベントは、ニューイヤーラリー、トロフィーラリー、ナイトラリーなど。スポーツ関係のミーティングもひんばんにおこなわれる。

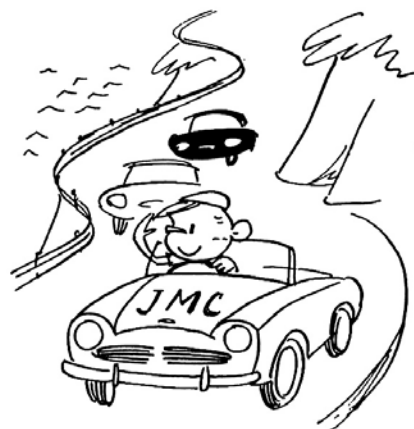
## JMC

日本モータリスト  
クラブ

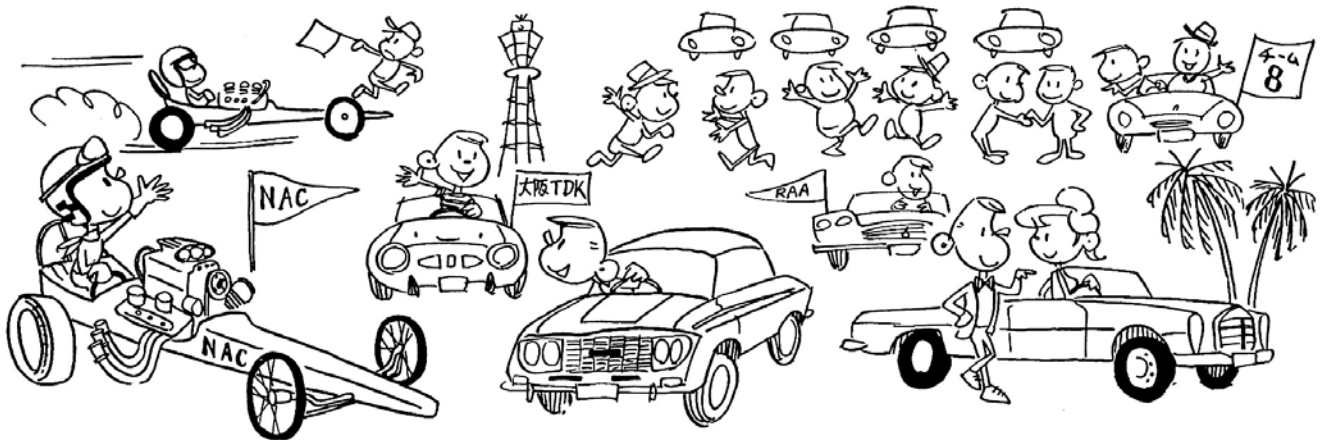
理事長 梅村 守文

連絡場所 東京都港区西久保広町29  
電話 433-5641

アルペンラリーといえ、ラリー好きなカーマニアならだれでも知っている、中部山岳地帯を中心にした苛酷な



# JAF 登録クラブ紹介



ラリー。このラリーを主催するのがこのJMC、日刊自動車新聞が中心となってできたクラブ。ラリーは全国的組織を動員して各地でおこなわれる。東京タワーの近くにクラブハウスがあってそこで会員のミーティングや、かわったところでブリッジの講習会やトーナメントがある。もちろん映画会やレース・テクニクのゼミナールもおこなわれる。

## N A C

### 日本オートクラブ

マネージャー 塩沢 進午

連絡場所 東京都港区東麻布3-7  
電話 583-7858

NACといってもまだなじみがうすいが、105 マイルクラブといえはだれでも知っている伝説的なクラブ。しかし活動は伝説的どころか現実にさかんで意欲的、このクラブの特色はすべてレースの運営がアメリカ式のところ。だからスタートもフライング式。ストックカーレースの主催に力を入れるのもうなづけよう。マネージャーの塩沢氏は、第2回日本グランプリレースに出場したフォーミュラカーの製作者。400メートルを7秒余で走るドラッグレース。これはアメリカの代表的なレースだが、これに使うドラッグスターなども手がけている。

## 大阪 TDK

### 大阪トヨペット同好会

会長 村田 開作

連絡場所 大阪市福島区上福島中2-64  
大阪トヨペット内 電話 451-6181

オーナーズクラブとしての歴史は古く設立後すでに8年を経ている。クラブの目的はその名のおとりトヨペットを介して会員相互の親睦を図り、さらにドライブなどの資料を交換するなどカーライフをよりゆたかにすることにある。このためクラブのイベントとしては日帰りドライブなどファミリアなものが主体となっており、スピードレースはとくに重きをおいていない。またトヨペットといっても車種はクラウンが主体。現在のメンバーは220名。この中には松竹喜劇でおなじみの曾我家五郎八氏なども名をつらねている。

## R A A

会長 大槻 昌

連絡場所 東京都港区麻布十番119  
エクセル内  
電話 583-1848

ハイブローのカークラブをみざす新しいクラブ。日本最初の自動車の健康診断所として知られる、エクセルの二階に事務所を持っている。設立第1回

のイベントとして、東京・大阪を同時スタートして、鈴鹿でスペシャルステージ、その後北陸をまわって東京にいたり、東京プリンスでまたスペシャルステージを持つ大規模なラリーを開催した。名づけてコンジャンクションラリー、所要日数は4日という長距離ラリーだった。またこのクラブはモータースポーツのオフィシャルを育てることをめざしている。会員がある得点をとると海外に行かせてもらえるのもこの会のめずらしいシステムである。

## チームエイト

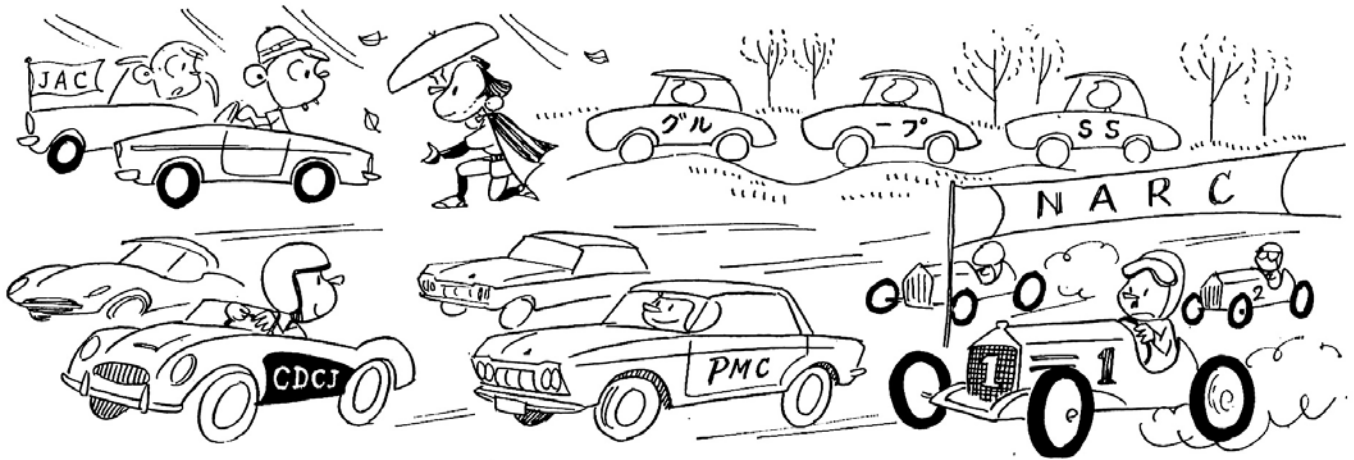
### トーキョージャパン

会長 鈴木 義雄

連絡場所 東京都港区麻布本村町150  
ヤマリン自動車内  
電話 443-9303

8人の若いカーマニアが集って、各地のスピードイベントに道場あらしをやったのがそもそものはじまり。その後同好の志が集り現在では40名のクラブ、設立が39年の10月だから1年たらずで約5倍の成長率。若いクラブだけのことはある。毎週千駄ヶ谷の山茶郷でミーティング。外苑から代々木にぬける高速道路わきに、いろとりどりのスポーツカーがとまっていれば、チームエイトのミーティングがあると思っただけでまちがいない。まだ学生気分がぬけないような雰囲気。和服の美人もちらほらまじっている。

# JAF 登録クラブ紹介



## PMCS

プリンスモータリストクラブスポーツ

会長 種村 陽重

連絡場所 東京都港区芝田町5-16  
プリンス自動車販売内  
電話 451-2804

PMCには従業員のクラブやユーザーのクラブなど最後につくアルファベットで区別される。PMCSはSがついていて、スポーツのクラブ。若い走りやの集るクラブ。まだクラブ自体のイベントはあまりもたないが、鈴鹿ではかなり名をあげた。このクラブには2輪のグランプリでならした砂子、大石の両氏がいるので知られている。だがなんとといってもスターは生沢徹氏。式場氏の好敵手として知られている。

## グループSS

グループオブスピード  
スポーツ

会長 三好 正一

連絡場所 千葉県船橋市海神町2-237  
電話 22-5409

今回のレースで唯一の地元チーム、といっても、千葉県の会員は半分くらい。あとは東京や他の地区のツワモノが入っている。

まだ設立後間もないので、これといった活動はないが、将来是非耐久レースを主催したいとのこと。短時間のスピードレースでは車の優劣が大きく作

用するが18時間や24時間ならいろいろとチャンスも生かせるし、ベテランだけでなく、初心者にもよい成績がとれる機会も生れるからだと言う。

まだ走るたのしさも知らない連中にレースのおもしろさを教えていくのが目的だとか。

## JAC

上州オートクラブ

事務局長 小関 典幸

連絡場所 群馬県大田市宇太田3-423  
静山閣

電話 大田 3115

中央にまで名を馳せずとも、北関東に一つぐらい有力なオーナーのクラブがあってもよいのではないか、ということでこの4月1日に設立されたのが上州オートクラブ。

発足まだ間もないが、すでに60名を超えるメンバーを数えている。また栃木、群馬、埼玉、茨城と4県にわたって構成されているところも注目されている。

クラブの目的はレース一本やりといったかたいものではなく、基礎的なテクニックをじっくりマスターしていくことにあるとか。

またメンバーの中には5人の女性も含まれており、主として偶数月にはジムカーナ、奇数月にはドライブスクールを開催して、互いに技術の向上につとめている。

## CDCJ

コンペティションドライ  
バースクラブジャパン

副会長 外川 一雄

連絡場所 東京都品川区五反田5-100  
第1企画内  
電話 441-5424

10年くらい前、2輪の浅間レースはなやかなりし頃、ハイスピリットというクラブがあった。この会員たちが、やはりワッパは2つより4つあった方がいいというので作ったのがこのクラブ。名前のはじめにもあるように、コンペティション（競技）のためのクラブ、全員がレースドライバー、ミーティングや研究会でもとにかく走りまわる。ハイスピリット時代にここで育った人たちがあちこちのクラブで役員やスターになっている。

## NARC

日本自動車競走倶楽部

理事長 藤本 軍次

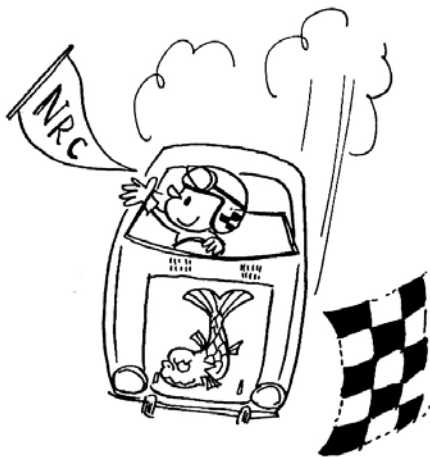
連絡場所 東京都港区愛宕町1-34  
梶工業内

電話 431-3598

名前のかめしきからしてもこれはタダモノではないと思わせる。それもそのはず設立が大正11年といえうなずける。この倶楽部でならした人に現在世界のミスターホンダといわれる、オートバイの本田技研の本田社長がいる。そのほかも多士済々。まだ町に自



# JAF 登録クラブ紹介



動車などめずらしい頃、レーサーを作  
ってレースをやり、飛行機と競走し  
たりしたのだからバイオニアの意気はす  
さまじいかぎり。

最近会員の年齢が高すぎるため解散  
するといわれたが、二代目が伝統をつ  
ぐことになり、存続するようになった  
とはめでたい。

## ISCC

いすゞスポーツカー  
クラブ

会長 荒尾 正和

連絡場所 東京都品川区南大井6-22-10

いすゞ自動車内

電話 762-6070

クラブの設立はこの5月10日。まだ  
生れたばかりではあるが、すでに30名  
のメンバーを揃えて積極的な動きをみ  
せている。

それというのも、スピードが楽しめる  
ならば3度の食事をぬいてもかけつけ  
てくるという、好きで好きでたまら  
ないマニアのあつまりだからで、クラ  
ブの目的もオーナーズクラブの頂点に  
たち、レース専門にやっていくという  
ことにある。

その名の示すとおり、いすゞ車のオ  
ナーのあつまりであるが、メンバー  
の中には藤巻潤氏など、芸能関係の人  
が多く加わっているのがこのクラブの  
特色。

クラブのイベントとしてはもちろん  
こんどの船橋が初舞台となるものであ  
るが、いずれおとらぬベテランのあつ  
まりであるだけに、その活躍が期待さ  
れている。

## PCJ 関西

ポルシェクラブオブジャパン  
関西支部

関西支部長 鳥潟 高城

連絡場所 大阪市西淀川区姫里町2-6

昌和自動車内 電話 471-4314

名前のとおりポルシェユーザーの集

り、東京の本部の方はNARCについ  
で会員の年齢が高く、あまりスピード  
イベントには参加しない。隔月に遠の  
り会があるが、若手はみんな他のクラ  
ブのイベントに出ている。

そんな東京とくらべて関西は比較的  
威勢がいい。関西でのイベントにも数  
多く会員の顔が見られる。現在会員は  
関西支部で35名、設立は37年10月だか  
ら今年で3才というところ。

## NRC

名古屋レーシング  
クラブ

代表 田中 勇

連絡場所 名古屋市昭和区村田町4-20

万代自動車商会内

電話 88-5693

レースに関して地理的になんといっ  
ても有利なのがこの名古屋だ。鈴鹿あ  
り名神高速道路あり、走る場所にこと  
かかない。しかし、ただやたらに走  
っていても進歩はないと考え、サーキ  
ットや道路で見知った仲間を集めて出  
来たのが、この名古屋レーシングクラ  
ブ。中京のカーマニアはすべて集って  
いる。ラリーやハイスピード・ジムカ  
ーナもひんぱんにやっている。会員数  
57名、今回は遠征になるが、名古屋っ  
子の馬力を見せてもらおう。

## MGCC

ザ・MGカークラブ  
日本センター

副会長 中村 育民

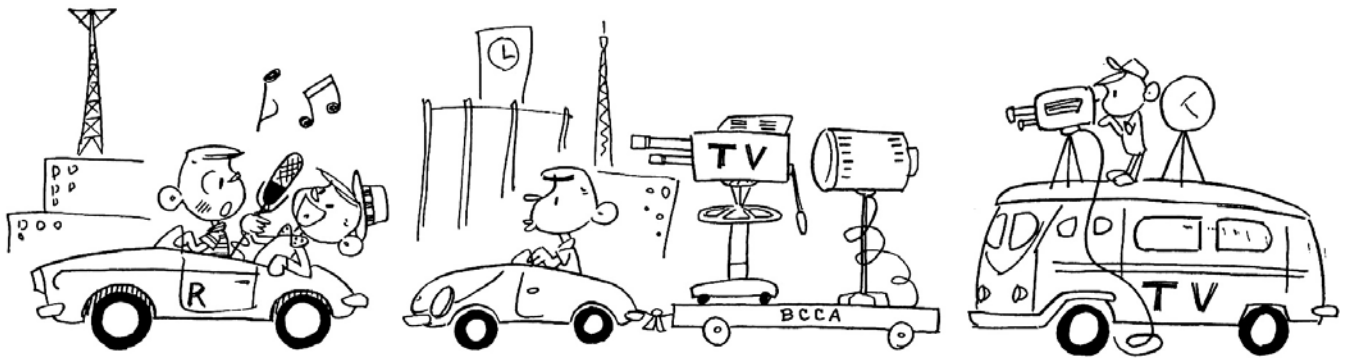
連絡場所 東京都港区赤坂溜池町31

日英自動車(株)内

電話 583-8121

英車MGの愛好者によって38年12月  
に設立されたクラブ。現在の会員数は  
57名で、映画スターとして世界的に有  
名な三船敏郎氏も有力メンバーのひと  
り。クラブのイベントは多彩である。  
ハイスピード・ジムカーナ、ヒルクラ

# JAF 登録クラブ紹介



イムあり、またMG研究会もあれば、レース映画会あり、昨年はスズカにも挑戦した実績をもっている。

東京近郊でのウデならし場として大磯ロングビーチを開拓したのもほかならぬ MGCC とのこと。

とにかくその活動ぶりはなかなか積極的で、チームワークのよさも定評のあるところである。

## BCCA

放送関係カークラブ  
スポーツ部

代表 種村 陽亜

連絡場所 東京都港区赤坂一ツ木町37

(株)東京放送内TBSカークラブ内

電話 584-3111

文字どおり、ラジオ・テレビ関係者のカークラブ。ここでは視聴率あらそいはない。

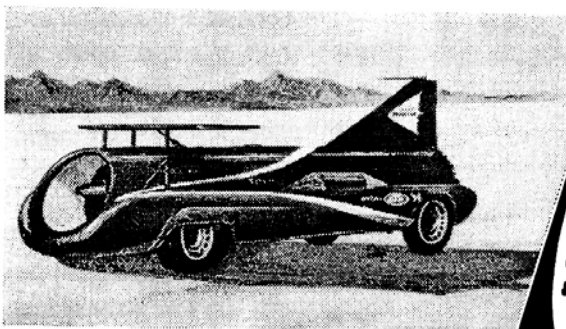
みんな和気あいあい。日頃秒単位の世界に住んでいる人たちだけにラリーの計測なども、なれた手つきでストップウォッチをにらみながらみごとなもの。いそがしい人たちだけに、なかなか全員顔をあわせるのはむずかしい。

それでもなにかあると多数の参加があるのは、やはり自動車ずきでなければできないことだろう。

# WORLD LAND SPEED RECORD CARS '64

〈ポリマー〉

高分子化学が生んだ新しいオイル添加剤



で

GREEN  
MONSTER  
登場!

STP GROUP CORP.

東京都千代田区平河町2ノ9(北野アームス)

電話 大代(265)2371・8838~9

ホシ伊藤商事株式会社

札幌市北一条西3丁目 ホシ伊藤ビル 電話 代 24 1216

スチュードベーカーケミカル東京(株)会社

東京都千代田区平河町2ノ9 電話大代(265)2371・8838~9

明星タクシー(株)商事部


京都市左京区一乗寺木ノ本町2 電話代(78)5641・6181

西日本ケミカル株式会社

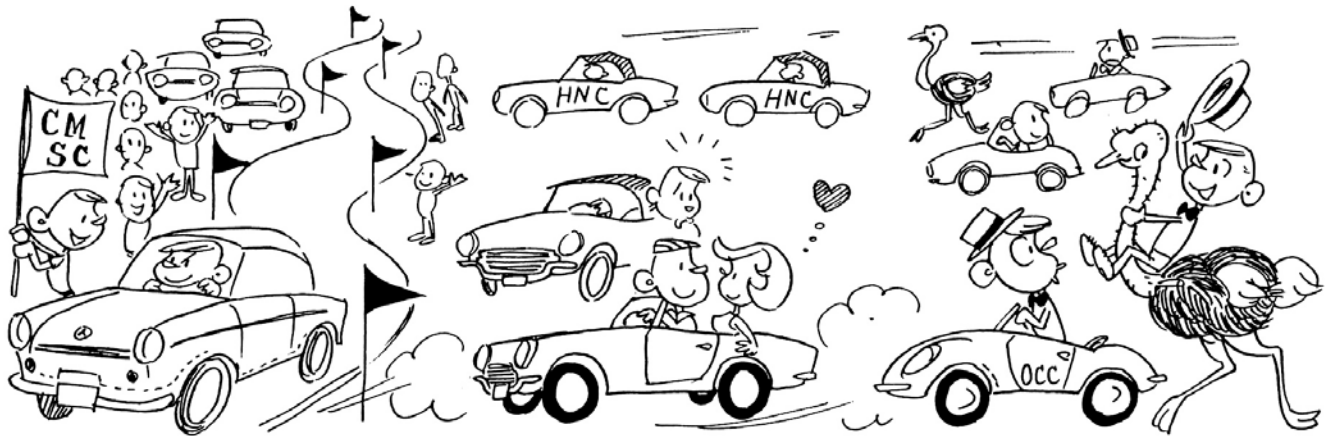
下関市南部町5ノ9 電話代(22)5281~9直(22)7184

時速 919 km  
世界最高新記録

1964年10月27日 BONNE VILLE  
SALT FLATSで作られました。

この世界最高記録を出したグリーンモンスターには  が使用されました。

# JAF 登録クラブ紹介



## CMSC

コルトモーター  
スポーツクラブ

会長 外川 一雄

連絡場所 東京都文京区春日町2-8  
柘植方 電話 811-0607

三菱系の乗用車を改造してレースを楽しむというのがこのクラブの目的で、39年1月に設立された。現在の会員数は50名。

この中には会長の外川一雄氏をはじめ望月修、長谷川弘、増子治、加藤爽平など、スズカの経験者すなわちA級ドライバー・ライセンスの所持者がずらりとならんでいる。

クラブのイベントとしては特にきまったものはないが、レースとなれば真先に馳せ参じなければ気がすまないマニアのあつまり。ミーティングでもクルマのはなしさえしてればゴキゲンだとか。

## HNC

ホンダナイセスト  
クラブ

代表者 木場 貞輝

連絡場所 東京都渋谷区松濤町2-3-13  
ホンダモーター内 電話 476-2151

その名のとおりホンダのオーナーを主体としたクラブで、40年1月に設立された。ナイセストの名の由来は、ホンダに乗っている人はドライブ・テクニクの上でも、また交通ルールを守る面でも、とくにすぐれた人ばかりであるという自負から命名されたとのこと。クラブのイベントとしては月に1回を原則としてラリーまたはジムカーナを開催することになっているが、このようなイベントを行なうことによって慈善事業への寄附金をあつめて社会奉仕につとめているのがこのクラブの一つの特色。また山下とびで有名なオリンピックの金メダル選手山下広治氏もメンバーのひとりとなっている。

## OCC

オストリッチカー  
クラブ

会長 古我 信生

連絡場所 東京都港区赤坂田町2-18  
電話 583-8401

オストリッチとは駝鳥のこと。この鳥は早いことで有名。

スピードを身上とするモータースポーツクラブにはぴったりの名前でしょうと胸をはるのは会長の古我さん。このクラブはモータースポーツの底辺づくりのために設立したもの、まだまだ自動車レースは一部の人たちのものでしかない。

このようなピラミッドの頂点だけの日本に、しっかり根のついた自動車レース人口を育てるのが目的だとか……。

もうひとつ公式審判員や記録員の養成もこのクラブの大きな目的のひとつとなっている。

WEEKLY  
**平凡** 50YEN  
**ピンチ**  
THE MAGAZINE FOR MEN  
毎週金曜発売

マイカー操縦法の頁で  
君のカーちゃんを  
もっと研究して  
みませんか

# JAF 登録クラブ紹介

## Team max

### チームマキシマム

会長 吉田 隆信

連絡場所 横浜市西区南幸町1の11

電話 44-5864

小田急沿線にある玉川学園に学ぶ若い学生達が集ってつくったのが、このチームマックス。

なんでも最高最大にでっかく行こうというのでこの名前になったとか。全員マキシマムスピードをめざして若さを車に託している。現在まだチームのイベントはもっていないが8月には荒川コースをかりてタイムトライアルを行いたいとか。力だめしにもなることだから、大いに他のクラブの参加をのぞんでいる。会員の中には5人の女性もいて、ミーティングなどには花をそえる。全員は現在50名ほど、横浜だけでなく東京の住人も多い。

## STCJ

### スタンダードトライアンフ クラブオブジャパン

代表者 中沢 堅

連絡場所 東京都渋谷区富ヶ谷2-20 ユナイテッドジャパンモーター(株)  
電話 466-8123

英車スタンダード・トライアンフ車のオーナーを主体としたクラブで、その目的とするところはトライアンフ車について各国のローカルクラブと情報を交換したり、会員相互の親睦を図って各種のイベントを行なうことにある。レーシングドライバーとして有名な立原義次氏もこの有力なメンバーならば、赤穂浪士で人気を呼んだ藤岡琢也氏も加わっている。またチャリティーのキャンペーンに一役かっているのもこのクラブの特色で、さる6月20日には身体障害者を招いてのジムカーナを開催し、話題にもなった。

ストックカー・レース； アメリカ国内規則として定めている量産型ツーリングカーのレース。

## T J

### チーム城北

会長 久保 靖夫

連絡場所 東京都板橋区大谷口2-36

鈴木方 電話 955-1261

城北ライダースを母体として生れた純粋のオーナーズクラブ。城北ライダース、といえばオートバイ・クラブとしては知る人ぞ知る最古参のスポーツ・クラブで、モトクロスにおける活躍は北は北海道から南は沖縄にいたるまで広く知れわたっている。

しかしチーム城北としては勝手なことなる4輪車ということで、またハイ・テクニックをそなえたドライバーが少ない？ことから、最初はジムカーナなど、基礎知識の習練に精を出していくという。

もっともこんどの船橋には腕だめしにチームのエースが出場することになっている。会員数は30名。

## T D K

### トヨペット同好会

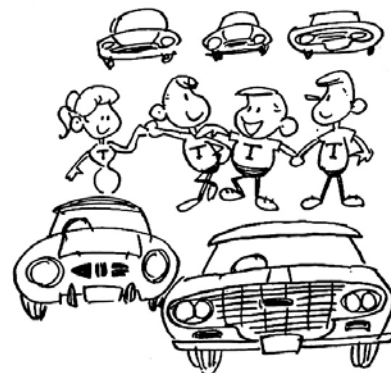
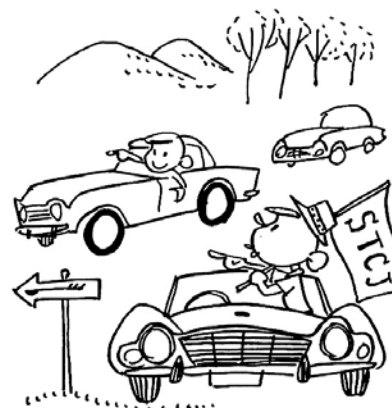
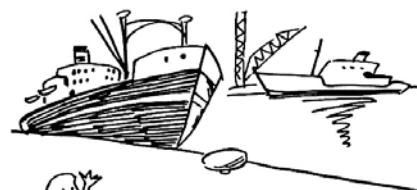
代表者 原 勝

連絡場所 東京都港区芝高輪南町7

東京トヨペット販売拡張課内  
電話 443-1111

設立は昭和32年10月、トヨペット愛好者のあつまり、会員は東京だけで1500人というからかなりの大世帯である。毎年の行事に工場見学があるのも、このクラブの特色。愛知の豊田市まで東海道をツーリングするトヨペットの集団は見もの、その他昨年からはじめた長距離ツーリングがあって、今年には第1回の紀伊半島にひきつづき北海道一周が8月4日から10日間の日程で計画されている。

会員の特典は、修理やサービス部品が営業所関係などで、一割引になることなど。







## 世界のレースで絶大な信頼

イギリス、フランス、モナコ、イタリアなど、世界の有名レースで豊富な優勝実績をもつダンロップタイヤは、自動車の先進国の技術とレースでの経験を生かし、卓越した高速安定設計により、きびしいレーシングの条件を完全に克服し、高速安全随一の性能をほこっています。最近、わが国でめざましく普及しているスポーツカーには、ダンロップ



乗用車用(ダンセーフ)

タイヤが採用され、その優秀な性能は、絶大な信頼をいただいています。

# ダンロップ。 タイヤ

販売先  日本ダンロップ株式会社

No. 1  
No. 2  
No. 3  
No. 4  
No. 5



ストップウォッチがついた防水時計クロノグラフ。スタンドから、あなたなりのタイムがとれます。レースを見る楽しさも倍になる。ゴーカートやモデルカー、モーター

ボートやヨットレース、グライダーの滞空記録など、いろいろ便利に使えます。

セイコークラウン・クロノグラフ  
21石 ステンレス鋼・防水……8,500円



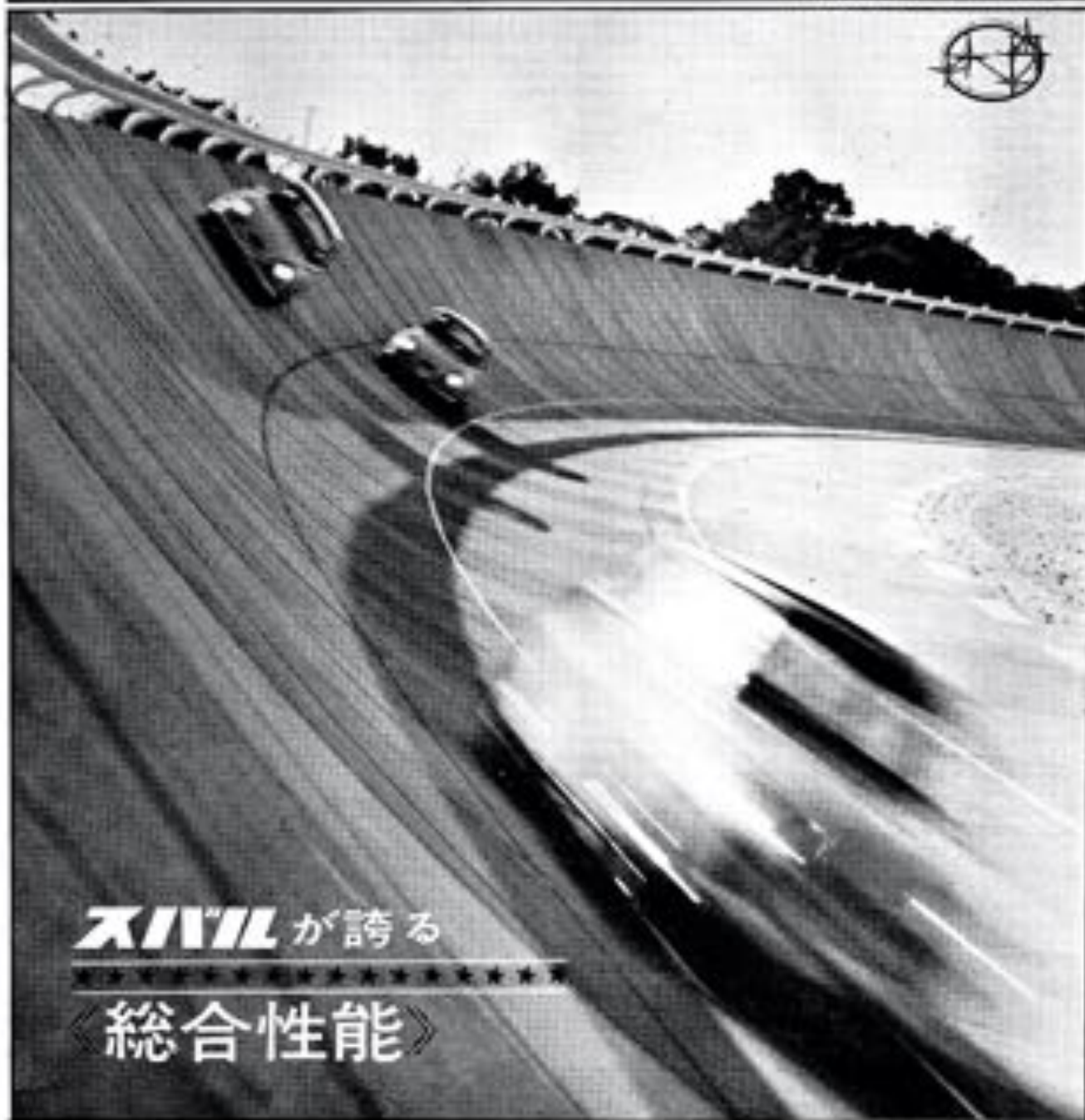
SEIKO TIME-KEEPERS SINCE 1880

スタンドから——  
あなたもタイムを



# 天賞堂

東京銀座4丁目・吉徳寺名店会館  
池袋ショッピングパーク  
東京プリンスホテルピザ店



**スバル**が誇る

《総合性能》

スバルを構成する5,000点のパーツ1つ1つは、図面に載った時から、強度・規格・材質適性など徹底した品質管理をうけて生まれます。

スバルは、この強じんなパーツをすぐれた技術で独創的にまとめていますから、定評あるネバリ強い《高度の総合性能》を発揮するのです。

あなたのグッド・ドライブテクニックでぜひお試しください。

## スバル360

空冷2サイクル・160cc・20馬力・軽免許  
 最高速度 100km/h 燃料消費量 28km/l  
 登坂力 17.5度 最小回転半径 4m

全店統一現金価格(送料別) ※送料別  
 スバル360 スタンダード ¥227,000  
 スバル360 デラックス ¥282,000  
 (1300cc・1700cc・2000cc)

豊富な性能でサービス



富士重工

●スバル・ローンをご利用ください  
 お申し込みは、貸付予約センターから  
 行われるのが安全です。詳しくは、お  
 店にお尋ねください。お申し込みの際は、お  
 店よりお電話でお問い合わせください。



予賽「65SERIES」全日本自動車クラブ選手権レース大会は9月25、26日両日白船橋サーキットで開催の予定ですのでご観戦下さい。

1965-1



CAR CLUB CHAMPIONSHIP RACE MEETING



全日本自動車クラブ選手権レース大会の目的は、確立せられたクラブ組織の成果を高揚することにあります。Car Club Championshipの頭文字CCCを、団結の精神を象徴する環状をもって表現しました。

赤色はレースに対する情熱を示し、黄色は公正な態度、青色は勇気のシムボルであります。





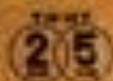
## たくましく 駆けまわる!

●S 600をベースにした本格的クーペです。スマートなボディラインに野生のたくましさも秘めています。●57馬力の常識を破った高出力級いつくようなロードホールディング、シャープな機動性、それにずば抜けた耐久力です。●ビジネスやツーリングに適したルーミーな室内、広いトランクルーム、大きく開くリア・ドアも備えています。

# ホンダ" S600 クーペ

606cc・57馬力/6,500rpm・最高速度 145km/h・加速 16.7秒/0→400m

全国統一現金工価 ¥549,000円



本田技研工業株式会社



## 4人乗りスポーツ——

飛ばしてください。最高時速145km。すばらしいロードホールディングです。エアロダイナミクス(空気力学)から生まれた流れるようなシェーティングラインにご注目。

## ダッシュがすごい!——

S S 1/4マイル18.5秒をマーク。交差点で一番に飛び出すのはスパイダーです。水冷直列4気筒1,000cc65馬力。登り坂で、ハイウェイで、見事な加速を試してください。

## 豪華な雰囲気——

内張りはデラクール。なめし皮の感触です。からだをすっぽりつつむバケットシート。余裕たっぷりのレッグスペースは長距離のツアーにも疲れません。

# 風を切るシェーティングライン



**ダイハツ** **コンパニ**  
**スパイダー**

ダイハツ工業株式会社 本社事務所 / 大阪府豊田本町1-1

\*ツインキャブレーター\* 1,000cc  
\*馬力\* 65 (1/4マイル18.5秒)  
\*最高時速\* 145km/h  
\*キャンバストップ\* 4人乗り

# TOYOTA SPORTS 800

別巻 別巻の方にあります新しい車です



**驚異的な加速性能**——もし、二人にだけまじり、  
如才なハリの人がお持ちでない、あの性能、あの一瞬  
の、トヨタ・スポーツ800。世界初の全輪駆動  
車、あのまろやかなお乗り感、あの加速の速さ、  
身体で感じます。旅行やドライブ、秋の野  
山ドライブ、この加速性能のしるしです。



オートン素行もご自由です——オートン（同型）が  
はす。トヨタに似ている、風を切るような  
オートン・トヨタ・スポーツ800。美しいデザイン  
カーブのまろやか、空気が流れるかめがめ、  
走行に理想的なクルマです。秋の、ハイ  
です。自動車マニアの持てるは、この車です。

販売価格155万 / 5年3万キロ保証 / オートン  
モデル（標準） / 70000-45000 / オートン  
オートン・トヨタ・スポーツ800 / 70000-45000

直営店

**トヨタスポーツ800**

TOYOTA MOTOR CORPORATION



日野自動車 乗用車の環境を追求した大町一丁目  
日野自動車1300クワン



日野自動車工業株式会社  
日野自動車販売株式会社





# J・A・F 登録クラブのシンボル





# 〈新発売〉7「ルバード」1600 スーパー スポーツセダン

1600cc/90ps/5人乗/252cc



- 550cc/100km=18.2秒 1600cc、90ps
- 超コンパクトスーパー7は3ドア4シーター車ボディです。ワイドキヤブ、デュアルキャブ、ストなど独自の構造設計で、最高速度は約160km/h、出力内り重量も1034kgと軽快。
- 燃費も使用済も同クラスの最高値です。しかも燃費は1リットルで36.8kmの良性能も超一クラスなど「住まの良車」の称号です
- 各種のカタログが各店に備置できる新製品305-A1-4Eの燃費性能が7「ルバード」の燃費に加え、エンジンが高回転トルクとパワーを兼ね備え、90馬力、5500rpmの燃費でスーパーサイエンス内、リアライニングシートなど「住まの良車」の称号です
- トヨタスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。
- 燃費性能、走りやすさともに超一流の燃費性能を誇るスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。
- 燃費性能、走りやすさともに超一流の燃費性能を誇るスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。
- トヨタスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。



トヨタ自動車株式会社

## ポルシェタイプの

(4ドア) フルタイムタイプ



トヨタスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。燃費性能、走りやすさともに超一流の燃費性能を誇るスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。



トヨタスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。燃費性能、走りやすさともに超一流の燃費性能を誇るスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。



トヨタスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。燃費性能、走りやすさともに超一流の燃費性能を誇るスーパー7は、トヨタグループの中でも最も多くの人に愛用されている車です。



# BELLETT 1600GT



1600 GT	—	¥ 936,000
1500 GT	—	¥ 886,000
1500 クーペ	—	¥ 835,000
1300 2ドアサルーン	—	¥ 543,000
1300 4ドアサルーン	—	¥ 563,000
1500 2ドアトラック	—	¥ 658,000
1500 4ドアトラック	—	¥ 674,000
1800 デイ—ゼル	—	¥ 623,000

■ 東京・仙台・名古屋・福岡の4店は特別にありません

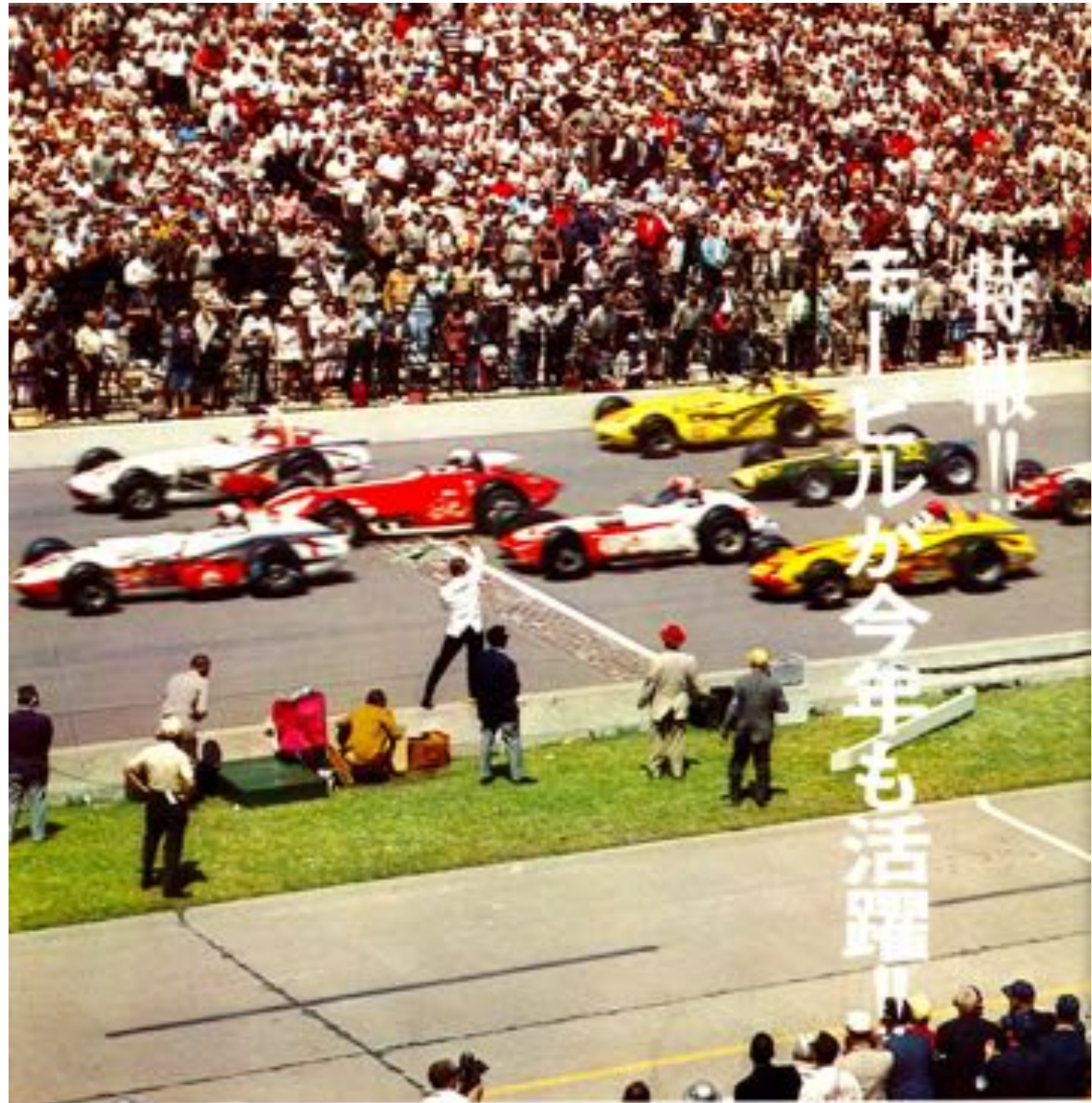


新しい技術と高い信頼  
いすゞ自動車  
TEL. (052) 5111









モーター  
ビルが今年も活躍

ジム・クラーク 3時間19分09

バーネリー・ジョーンズ 3時間21分07

マレオ・アンドレツチ 3時間21分18

去る5月31日に行われた世界最大の

スピード競技、(インディアナポリス

500マイルレース)の記録です。

三位のタイムさえ、去年の覇者A・

Jフォイトの記録を大はばに破って

います。

モータービルの技術と製品によつて整備

された車が上位車中4車を独占。

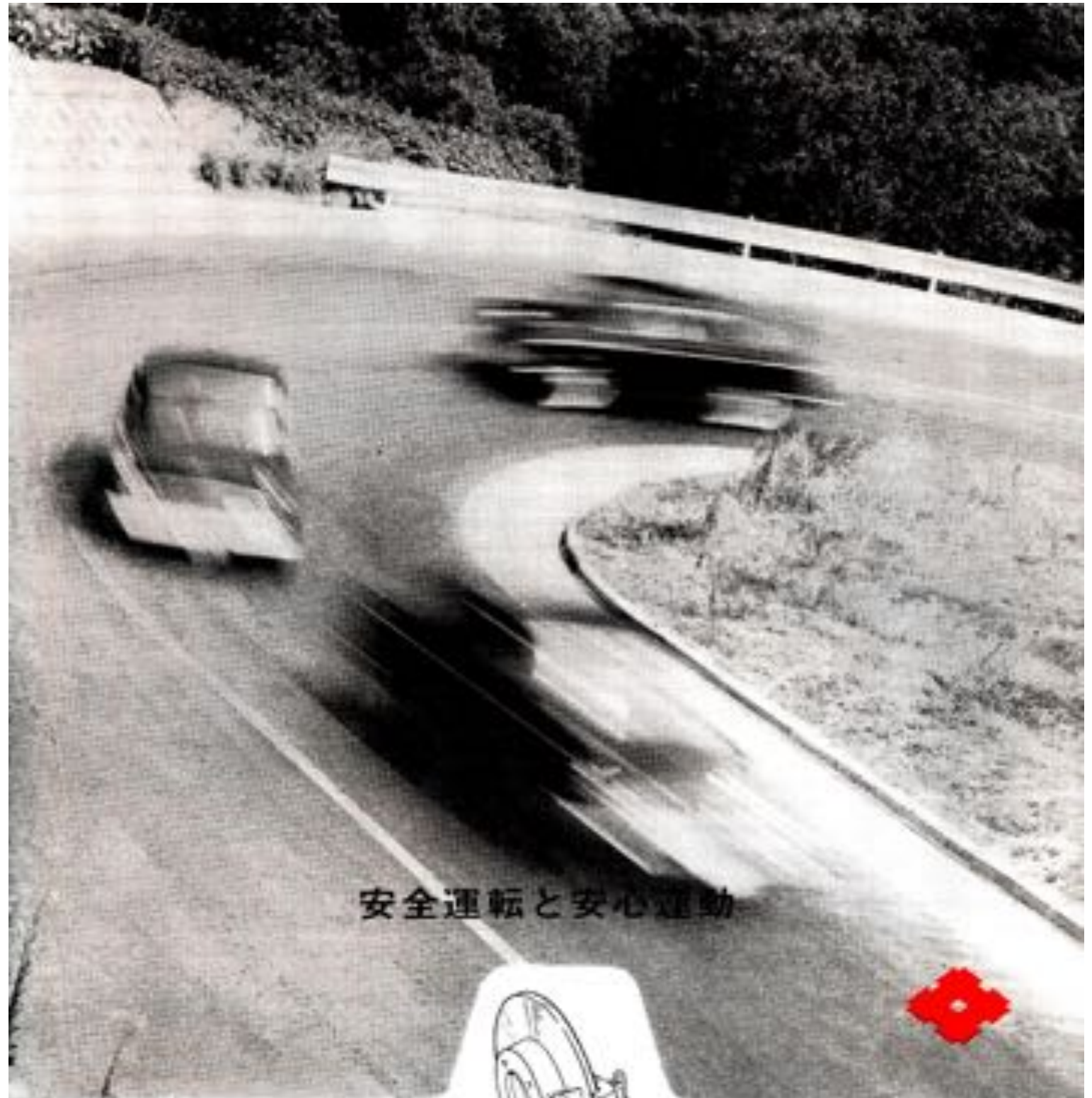
今年で14回目のモータービルの快挙です

世界のエンジンが知っている



モービル石油





## 安全運転と安心運動



住友電気工業株式会社

## ここにディスクブレーキが生きている

安心運転ということをお考えになったことがおあり  
でしょうか。

オイル交換済み、ガソリン満タン、エアOKでも  
気になるのはブレーキのことで、安全運転を心掛  
けるドライバーなら一層気になるものです。

フェーディング、片ざり、水ぬれなどの心配がなく

つねに安定したブレーキ効率が得られます。

ヨーロッパ諸国でのディスクブレーキの普及はす  
でに50-75%の高率を見せております。

日本でも、ほとんどのスポーツカーにつきました。  
みなさんの乗用車にそくそくディスクブレーキが付  
いて、安心運転していただけるのも間近です。

住友電工の **ディスクブレーキ**

調整なしで いつでも安心してふめる

## 新型車発表

お待たせしました

# トライアングの新型です **TR-4A** です

いつでも、どこでも、だれにも好評なTR 4が、更に皆様の御希望通りに改良され日本にやってきました。

当社ショールーム展示中、速速にご試乗ください。

只今ご用命を承っております。月賦販売も致します。

184HP/4.100

SS 1/4 12.7秒

最高速度177km



- ①エンジン馬力のアップによる力強いダッシュ
- ②セミトレーリングアーム式四輪独立懸架の採用によりロードホールディングは倍増
- ③スピーディで便利なワンタッチ式機
- ④安全走行を約束するスマートなフラッシャーランプ
- ⑤座席の改良により居住性は一段と向上
- ⑥世界各地のラリーに数々の好成績を獲得

英国 トライアング 全日本総代理店  
米国 ランプラー  
米国 アムコ社 カーアクセサリー直輸入元

## ① ユナイテッド・ジャパン・モーターズ株式会社

東京都渋谷区富ヶ谷町2-20-9 TEL (466) 8121-5  
サービス・ネット・ワーク 札幌・仙台・甲府・横浜・沼津・名古屋・伊勢・大阪・広島





船橋サーキット・コース監視塔

'65 SERIES -1  
 全日本自動車  
 クラブ選手権  
 レース大会  
 出場選手  
 紹介

## 賞典

**優勝クラブ賞** ドライバーの合計得点の最も多かったクラブに与えられる。同得点の場合上位ポイントの多いクラブに与えられる。なお、それが同じ場合は先に行なわれたレース区分で取得したクラブとする。(クラブ優勝旗および賞金20万円)

**総合賞** 各レース区分の1位から4位に与えられる。

**クラス賞** クラス別において最も成績のよかった者に与えられる。ただしスタート位置についた車が少数

の場合は制限が加えられる。

**最高ラップ賞** 各レース区分において最高ラップタイムを記録した者でかつ完走した者に与えられる。

**完走賞** 規則に規定された完走周回数以上を走行し、失格していないすべてのドライバーに与えられる。

**参加賞** 参加申込をしたすべてのドライバーに与えられる。

**メカニック賞** 各レース区分の1, 2, 3位のメカニックに与えられる。







7月18日 午後2時00分スタート (参加台数 29台)  
**ツーリング・カーII (1000cc~2000ccまで) 30周72km**  
 (T-II)

クラブ名	車番	氏名	年令	車名	排気量	予選順位
PMSC	1	横山 達	32	プリンススカイライン 2000GT	1,988	
	2	大石 秀夫	27	"	"	
	3	須田 祐弘	25	"	"	
	5	杉田 幸雄	30	"	"	
	6	福沢 幸雄	22	いすゞベレット1500	1,471	
ISCC	7	永井 賢一	23	"	"	
	8	荒尾 正和	38	"	"	
	9	守屋 清太郎	24	"	"	
TMSA	10	桑原 彰	25	トヨベレットコロン	1,480	
	11	高橋 利昭	26	"	"	
	12	大坪 善弘	24	"	"	
	14	戸田 盛弘	29	"	"	
CDCJ	15	佐藤 孝	26	コルチナロータス		
	20	萩原 社亮	24	ニッサンセドリック	1,883	
SCGN	19	高橋 朗	34	"	"	
	17	新井 理夫	27	"	"	
	18	松井 英夫	27	"	"	
O C C	28	松崎 好博	28	プリンススカイライン 2000GT	1,988	
	29	富田 輝男	26	プリンススカイライン1500	1,500	
R A A	21	吉田 健一	28	いすゞベレット1500	1,471	
	22	渡辺 晴彰	28	プリンススカイライン 2000GT	1,988	
グルーブSS	23	犬飼 正良	27	"	"	
	26	金子 浩	23	いすゞベレット1500	1,500	
	25	矢島 靖久	21	プリンススカイライン 2000GT	1,988	
N A C	16	田中 八郎	26	プリンススカイライン 2000GT	"	
	24	青木 勇	21	"	"	
CDCJ	27	高野 光正	26	"	"	
	30	矢吹 圭彦	29	トヨベレットクラウン		
KSCC	31	伊藤 幸信	29	いすゞベレット1500	1,471	

7月18日 午後1時00分スタート (参加台数 4台)  
**エキジビジョン・フォーミュラ・カー10周24km**

クラブ名	車番	氏名	年令	車名	排気量	予選順位
ISCC	1	荒尾 正和	38	アローF3		
	2	守屋 清太郎	24	モスターF3	997	
NDCS	3	近藤 美智子	21	ロードスターF3		
	5	小島 常男	31	DEL MK-III		

12カ月以内に1,000cc以上生産された4座席以上(700cc以下は2座)の量産型乗用自動車。

**賞典**

総合賞	ツリーニング部門	クラスタ賞	クラスタ賞
1位 15万円	1位 トロフィー	完走賞	完走賞
2位 10万円	2位 3位	メカニック賞	メカニック賞
3位 8万円	3位 4位	メカニック賞	メカニック賞
4位 4万円	4位 5位	メカニック賞	メカニック賞
5位 3万円	5位 6位	メカニック賞	メカニック賞
6位 2万円	6位	メカニック賞	メカニック賞

決勝順位	タイム	主	な	レ	ス	歴
		第2回 GPT-V 3位	T-VI 1位	第1回全日本ヒルクラタイム T-6 5位		
		第2回 GPT-V 6位	第3回ナショナルストックカーレース 4位			
		第2回 GPT-V 2位	T-6 2位			
		第1回全日本ヒルクラタイム GT-II 1位	第1回クラブマンヒルクラタイム 3位			
		第1回宇都宮スピードトライアルC 1位				
		第1回全日本ヒルクラタイム T-IV 1位	第2回クラブマン輸送レース GT-I 3位			
		第1回全日本ヒルクラタイム 3位	第1回クラブマンヒルクラタイム 2位	第2回クラブマン輸送レース 3位		
		第1回宇都宮スピードトライアルB 5位				
		第1回全日本ヒルクラタイム T-IV 2位	第1回クラブマンヒルクラタイム 5位	第3回NSR 4位		
		第1回全日本ヒルクラタイム T-VI 1位	第1回クラブマンヒルクラタイム T-C 3位			
		クラブマン谷田部F 2位				
				第1回NSR 4位		
				第1回KSCCヒルクラタイム 6位		
				第1回KSCCヒルクラタイム 1位		
				第1回KSCCヒルクラタイム 2位	第2回クラブマン輸送 4位	

注: GP = 日本グランプリの略

決勝順位	タイム	主	な	レ	ス	歴
		第1回GPT-V 4位	第1回全日本ヒルクラタイム 3位			
		第1回宇都宮スピードトライアル1位				
		第1回GPT-III 4位	第2回GFGT-I 5位			

パーミッション; 正式にはオーガナイジング・ハーミッシュンといい競技会の組織することの許可



# 周回時速換算表

(1周2.4Km)

算式

時速 (km/h) =

$\frac{\text{コース距離(km)} \times 3600 \text{秒}}{\text{所要秒数}}$

分 秒	周回時速	分 秒	周回時速	分 秒	周回時速	分 秒	周速時速
1' 00" 0	144,000	1' 40" 0	86,400	2' 10" 0	66,461	2' 50" 0	50,823
1' 01" 0	141,639	1' 41" 0	85,544	2' 11" 0	65,954	2' 51" 0	50,526
1' 02" 0	139,354	1' 42" 0	84,705	2' 12" 0	65,454	2' 52" 0	50,232
1' 03" 0	137,142	1' 43" 0	83,881	2' 13" 0	64,962	2' 53" 0	49,942
1' 04" 0	135,000	1' 44" 0	83,076	2' 14" 0	64,477	2' 54" 0	49,655
1' 05" 0	132,923	1' 45" 0	82,285	2' 15" 0	64,000	2' 55" 0	49,371
1' 06" 0	130,909	1' 46" 0	81,509	2' 16" 0	63,529	2' 56" 0	49,090
1' 07" 0	128,955	1' 47" 0	80,747	2' 17" 0	63,065	2' 57" 0	48,813
1' 08" 0	127,058	1' 48" 0	80,000	2' 18" 0	62,608	2' 58" 0	48,539
1' 09" 0	125,217	1' 49" 0	79,266	2' 19" 0	62,158	2' 59" 0	48,268
1' 10" 0	123,428	1' 50" 0	78,545	2' 20" 0	61,714		
1' 11" 0	121,690	1' 51" 0	77,837	2' 21" 0	61,276		
1' 12" 0	120,000	1' 52" 0	77,142	2' 22" 0	60,845		
1' 13" 0	118,356	1' 53" 0	76,460	2' 23" 0	60,419		
1' 14" 0	116,756	1' 54" 0	75,789	2' 24" 0	60,000		
1' 15" 0	115,200	1' 55" 0	75,130	2' 25" 0	59,586		
1' 16" 0	113,684	1' 56" 0	74,482	2' 26" 0	59,178		
1' 17" 0	112,207	1' 57" 0	73,846	2' 27" 0	58,775		
1' 18" 0	110,769	1' 58" 0	73,220	2' 28" 0	58,378		
1' 19" 0	109,367	1' 59" 0	72,605	2' 29" 0	57,986		
1' 20" 0	108,000			2' 30" 0	57,600	3' 00" 0	48,000
1' 21" 0	106,666			2' 31" 0	57,218	3' 01" 0	47,734
1' 22" 0	105,365			2' 32" 0	56,842	3' 02" 0	47,472
1' 23" 0	105,096			2' 33" 0	56,471	3' 03" 0	47,213
1' 24" 0	104,857			2' 34" 0	56,103	3' 04" 0	46,956
1' 25" 0	104,647			2' 35" 0	55,741	3' 05" 0	46,702
1' 26" 0	104,465			2' 36" 0	55,384	3' 06" 0	46,451
1' 27" 0	104,310			2' 37" 0	55,031	3' 07" 0	46,203
1' 28" 0	104,181			2' 38" 0	54,683	3' 08" 0	45,957
1' 29" 0	104,078			2' 39" 0	54,339	3' 09" 0	45,714
1' 30" 0	103,900	2' 00" 0	72,000	2' 40" 0	54,000		
1' 31" 0	103,745	2' 01" 0	71,404	2' 41" 0	53,664		
1' 32" 0	103,613	2' 02" 0	70,819	2' 42" 0	53,333		
1' 33" 0	103,503	2' 03" 0	70,243	2' 43" 0	53,006		
1' 34" 0	103,414	2' 04" 0	69,677	2' 44" 0	52,682		
1' 35" 0	103,347	2' 05" 0	69,120	2' 45" 0	52,363		
1' 36" 0	103,290	2' 06" 0	68,571	2' 46" 0	52,048		
1' 37" 0	103,242	2' 07" 0	68,031	2' 47" 0	51,736		
1' 38" 0	103,203	2' 08" 0	67,500	2' 48" 0	51,428		
1' 39" 0	103,172	2' 09" 0	66,976	2' 49" 0	51,124		





日本のモータビヤ

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

# 鈴鹿サーキット

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

三重県鈴鹿市稲生町7992 TEL (鈴鹿)8-1111(代)  
近鉄名古屋線白子駅または平田町駅下車・駅前から直通バスあり

- ☆コース走行
- ☆自動車遊園地
- ☆ゴルフ練習場
- ☆スポーツホテル
- ☆レストラン
- ☆自動車教習所
- ☆レンタカー





# 富士山麓に

世界一のスピードウェイが誕生します

41年4月・オープン

(40年12月・仮オープン)



富士山を背にした、140万坪の広大な敷地に、世界最大の規模と内容を持つ、本格的な自動車レース場が今年の11月末に完成します。

#### (主な内容)

コース全長：6km (ロードコース・タイプ)

直線コース：長さ1,800m、幅員30m

カーブ：クワットライズ、単純・複合の各種カーブを用意しています。ピット：50車分、パaddock：250台収容。駐車場：20,000台以上

#### (交 通)

東京から、国道246号線、厚木経由約100km

国道1号線、国府津経由約110km

国道138号線、大井町経由約128km

東名及び中央高速道路43年完成国府津から、国道246号線35km

国鉄・小田急「御殿場」よりバス15分

富士急行「山中湖畔」よりバス20分



**FISCO**

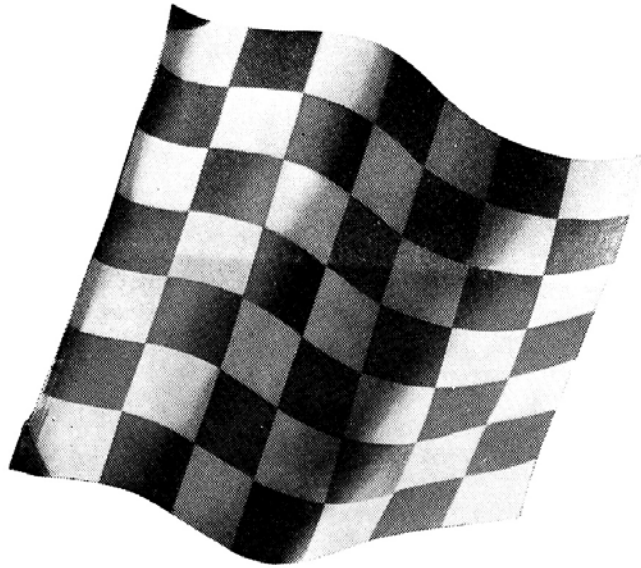
富士スピードウェイ株式会社

本社：東京都港区麻布台3-13番地ビル  
TEL：533-4101、0972

事業所：静岡県駿東郡小山町大田神  
TEL：(御殿場) 0538-2-0490

代表取締役社長 鈴木 丸 平

(JAF 加盟団体)



タイムは —————  
SEIKOがとります



人と車が一つになって時間に挑戦するオートレース。ここ船橋サーキットの時間計測も、オリンピックの経験をかわれたSEIKOが引受けています。スタート合図装置や光電管などと連動し、計測したタイムを印刷するセイコープリンティ

ング・タイマーがそれ。時間計測機構には高精度の水晶時計が使われ、時間印刷機構は $\frac{1}{100}$ 秒までのタイム、着順、ラップなどを、内蔵の巻取紙に印刷します。日本のオートレースも、こうして国際的な計測時代を迎えたのです。

レースの計時に使われる —————  
セイコー プリンティングタイマー



株式会社 服部時計店 本社 東京都中央区銀座4丁目



## カーキチメドラ

朝 愛子

船橋にサーキットが向えて、東のカーキチによって、こんなうれしいことはない。これでもう夜勤に乗じてスズカまでずぼしてサーキットをひと走りして東京へトンが送る——ということも、二度に一度ですみそうである。これからは車の紋くかざり、日曜ごとに船橋がよいということになりそうだ。

西のスズカ、東の船橋、いやが上にもますますレース熱は上昇して、カーキチたちはききあって大いに腕をみがくことだろう。

カーキチメドラ（女の車キチガイ）もこころとしてはいられない。バットモス（レースの神様スターリングモスの妹）に投げとばかり、カッカとお熱が上がるのを押さえることはできない。

いまだ、サーキットを走るようなレーシングメドラは、十本の指で数えられるほどしかいないけれど、その中にはスポーツカーでスズカを三分一秒でもわったという、カーキチオドラ（男性の車キチガイ）のランタンを運からしめるような勇ましい女の子もいるのである。

しかしながら、何といってもまだメドラのレースキャリアは、ほとんどひとりで、残念ながらオドラには一日も二日もおかないわけにはいかない。これから大いにレースに参加して、腕をみがかせてもらわなければならない。

メドラはオンナだからといって、特別扱いされることを望まない。オドラ達にまじってレースに参加するとき、メドラはオドラの気持である。甘えちゃいけないのである。ときにはオドラをコーナーに追いつめて、すきあらば抜かんと目をランタンと走りせるときはオンナの迫力が

でも、その反対に、うしろに迫りくるオドラの邪魔になって、だからオンナはダメだ、などと云われちゃ大変と、あまり気をつけすぎたばかりに、追いこされたトタンに自分はハンドルを切りそこねてスピニングといういらしき場面もある。

いまはまだまだメドラは除らしいけれど、



## くるまと私



これから若いメドラ達が、どんどんライセンスを取って、レースに参加し、オドラをおびやかす日も近いことではないだろう。外国のマシナに、スタートラインに立ったメドラが、ゆらゆらとコンパチを出してお化けをしているのを見て、となりに進んだオドラがキョーとしているのがあったが、日本でも遅からず、そんな光景がみられるであろう。

レーシングメドラの楽しみはひとりで、レーシングウェアのおしゃれがある。次のレースにはどんな服装で出ようかしら。アメリカ映画に、音中がV字型にいたピアのレーシングスーツを着た女性が出てきたけど、あんなの着てみたいわ。それとも上から下まで真赤、ヘルメットも真赤というのもいいわね。袴はパンチーレースがいいかしら。それとも袴なしの丸首がいいかしら。という具合である。

実際、サーキットのバディはものすごくカラフルで、原色がいっぱいであるから、相当派手なカラコができるのである。そのうちに、レーシングメドラおびレースをみる女性のためのサーキットモードファッションショウというのを、デザイナー達がやってくれるかもしれない。

大いにレースをたのしもう。工場チームの争いみたいなレースにはいささか関心するけれど、メドラはそんなことにはカンチキなくたのしく走りたのである。

(漫画家・加藤武夫)

## 孤独の城

小林千登勢

ハンドルを下にしないことは一日も無いと云っていいほどのカーマニアの私。6年間の運転歴だから、300を5回すれば大変な数字である。手のひらが普通の女性のように、なかなか白く美しくないのも無理からぬこと。十本の指の下にはそれぞれ小さな凹を描いたかさかなかたまりが出来ている。洒落っ気もなく、手袋などしないせいでもあるが、

好きこそ物の上手なれ——の道通りに自信出来るのは運転ぐらい。私の場合は好きこそ……と実用と体質とを兼ねている。と云うのもパーキングが無くていららざるの

は毎度のこと。その度に運ちゃんが仕事場なりに横づけしてくれるとこの上なく幸せだとも思うが、運ちゃんを雇わせて頂けるような淑女の柄でもないし、経済的にだってとてもとても……

もっともっとたくさん謙遜したいとこだが実は後のシートにデンと坐って淑女面をしているとまったくだらしなく酔ってしまうのである。車が大きくデラックスになればなるほど、その振動は私の体質に合わず酔いは激しくなる一方。貪乏性ゆえの私である。

こんな訳で、前に乗っていた二台のブルーバードは知らない人の所に婿入りさせ、現在は三台目、いよいよスポーツカーのフェアレディーをお婿さんにもらって、共に仕事に出かけている次第。隣のシートは台本やら衣裳の着替えなどが山とつまれ、ボーイフレンドは坐るよちなしのありさま。時折、誰かが坐るとやきもちをやいて調子が悪くなる。

私の車は孤独の城。一日の仕事が終りハンドルを手にした時、始めて自分の城に戻った落ちつきを感じ、今日一日の喜びや、悲しみや、疲れを改めて味わいなおすことが出来る。そして夜風をさえぎって、私の意志通り行きたいところについて来てくれる、愛すべき私の車。(テレビ・タレント)

## 私の中にある若さ

岡本太郎

絵を描き、彫刻を作り、原稿を書く。その合間に講演や放送関係の仕事をつづける、という風にとびまわっている私の生活。車なしでは過せない。

なんといっても、自宅のアトリエにとじこもることが多いが、まとまった原稿などの仕事には来客や電話のわずらわしさを避けて、静かな場所に逃げ出す。そんな時、いろいろな参考資料やテープレコーダー、その他身のまわりのものまで、何でも気軽に持って歩ける。汽車ではとても、こうはいかない。車の有難さをつくづくと感じる。

しかし何といっても、私にとって、自動車のうれしさは、そのスピード感だ。勿論これは自分でハンドルを持って、ちょうど車を自分の肉体と同様に感じながら走るのだから



ば絶対に味えない。いくら早い乗物でも、乗せてもらっているのでは、その小気味よいセンセーションはないからだ。

かなりのスピードで飛ばしている時、ちょうど自分がスキーで猛烈な斜面を滑っている時とか、100メートル競走でもしているような、スポーツ的な、肉体と

精神の燃えあがる喜びでゾクゾクする。これは私の中にある若さであろう。

そういった意味で、私は床の低い小型のスポーツカーが一番好きだ。小さいほど、まったく自分の身体そのものみみたいな気がして、スリルが味える。

ただそういうスピードの醍醐味を満喫するなんてチャンスは、現在の日本の道路状況ではまず減多にのぞめない。ちょっと遠出するにも、はじめからおしまいまで、トラックや自転車、オート3輪をかきわけかきのけ、白バイやどこに隠れているかわからない交通取締りに気を配り……ドライブの楽しみどころではない。

パリで車を使っていた頃は、市街地をぬけると、すぐ公園のような緑のひろがりだ。牛がゆうゆうと草を喰んでいたり、遠く赤い屋根に白壁の美しい百姓家がぼつんぼつんとちらばっている。たんたんとう真直な並木路が無限に続いている。

100キロ以上のスピードでとばして行くと、うしろからスラッと声もなく鮮かにぬって行く車があったりする。

とにかく、思いきり走らせても白バイなんてものが追っかけてくる心配がないフランスは、その風光のひろびろとした美しさとともに、私の青春のうれしい思い出である。

わが国でも近頃、見はらしがきいて舗装もよく、とばせる道路が方々に出来てきた。走っていると、ふとヨーロッパ旅行でもしているような気分になる。

しかしそれは束の間、やがて袋の口をきゅっと締めたように狭くなり、路面の荒れ方ももの凄く、砂塵もうもう。

車はとび上り、前後左右にねじりまげられ、玄海灘に行く凄まじさだ。夢はブツリと切れて、ああやっぱり日本だな、と思うのである。

(画家)

## くるま と私



もうお使いになりましたか……



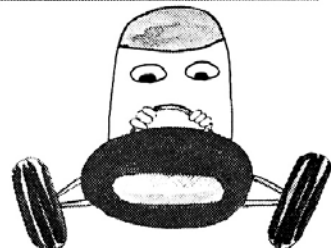
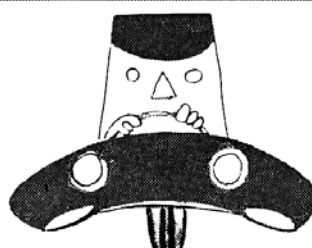
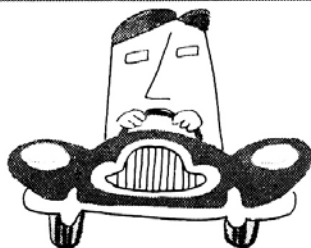
住友の自動車用添加剤

# モリスピード



住友金属鉱山株式会社

住友潤滑剤株式会社



本社 ☎(434) 2211 (大代)  
東京都港区芝新橋5-11-3

大阪営業所 ☎(203) 1131  
大阪市東区北浜5-15 (新住友ビル)

名古屋営業所 ☎(94) 9396  
名古屋市東区久屋町5-9 (住友商事ビル)



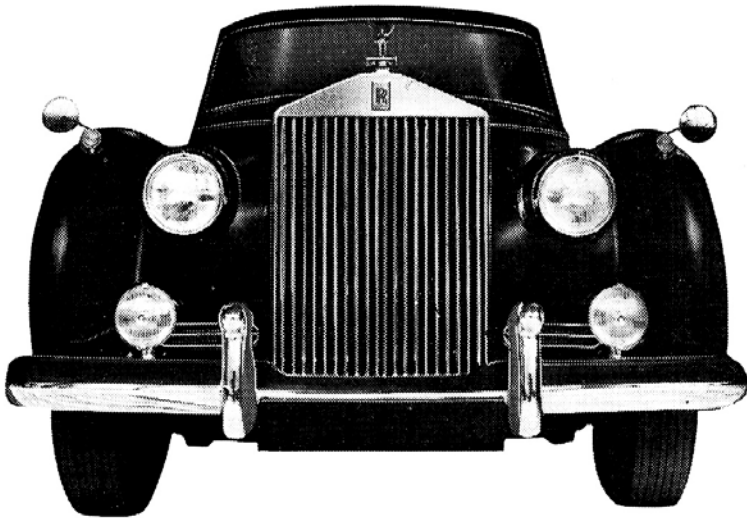
# 変り種のへソまがり

自分では変り種のつもりはありませんが、世間では私のことをそうおっしゃるでしょう。ロールスロイスも使っているとなると云えば高級品に見えますが、中古車の若返りには最適だと云えば、貧乏人の味方です。

殆んど宣伝らしい宣伝をしないのに着実に売上げが増加しているのもおかしな話です。使ってみてその効果を認めたら人達の実験談によって口から口へとひろがってゆくのを待っているとしたら、これはまたのんきな話です。しかし、このような製品ではそれがほんとうなのだと言いたいです。潤滑のように簡単にわかりにくい分野では、宣伝が一時的には大きな効果を持つでしょうが、だからこそ地道に行きたいと願うのは、末長い、力強いファンを獲得したいと願うことです。その道の玄人から見れば、変り者の素人がやっている道楽ぐらいにしか見えなにかもしれません。しかし、発売以来3年足らず（英国では10年）の現在名古屋では、その道で知らぬ人はないほどになりました。そこでは非常にめくまれたスタートを切ったためです。

# 滑りやすいメツキ層

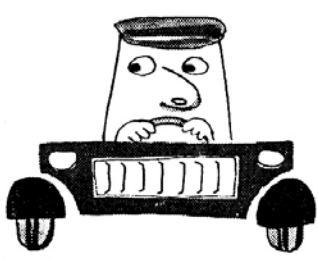
金属の表面にすべり易い固体をメツ



キするのが原理です。これはオイルの潤滑作用だけでは防ぎきれない金属の磨耗を止めるのが目的で、この原理を使うと磨耗を殆んどゼロにすることが出来ます。機械は「使えば磨耗するもの」とあきらめていたのから見ると革命的な成功です。焼付き事故を守るための添加剤はたくさんあります。オイルの残渣が金属に付着するのを防ぐ添加剤もたくさんあります。しかし、磨耗を止めることのできるものはありませんでした。むしろ在来のもものは原理的に云っても、実際の結果から云っても、少々の磨耗は犠牲にして焼付きは防止しようと云うものです。

# イギリス型とアメリカ型

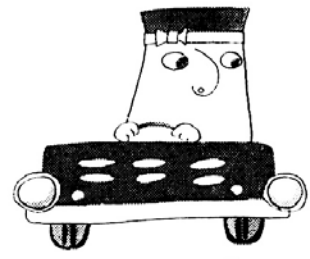
イギリスで発明され愛用されているものと、アメリカで流行しているものとはかなり違ったところがあります。ロールスロイスのような高級車に乗る紳士でも、物を大切にする点では大したものです。我々貧乏人顔負けです。ケチだと云いたくなるほどです。この点日本人はアメリカ人に似ているのではないのでしょうか、特に戦後は……。焼付き事故を起しさえしなければいい、のだと考えてノンキに車を走らせるアメリカ型と、大衆車は勿論、高級車でもよく管理をして大切にしようとするイギリス型と、添加剤にもこのような違いがあります。毎回添加する方が効果は当然大きいのに、オイル交換一回毎になどと芸がこまかいです。磨耗をゼロにするなどとキバラずに、ほどほどに最も経済的な方法をす、めています。このように手のこんだイギリス型商品を理解してもらおうのは簡単ではありません。素人の道楽だなどとへそのまがったことを云うのはそのためでもあります。



札幌営業所 札幌市北2西3 (大井証券ビル) 電話 (23) 1151



静岡営業所 静岡市日出町1-1 (住友建設静岡支社内) 電話 (54) 7171



広島営業所 広島市胡町5-32 電話 (41) 3021



小倉営業所 北九州市小倉区京町10 (五十鈴ビル) 電話 (52) 8431

## 愛車のシートが さらっときれいに

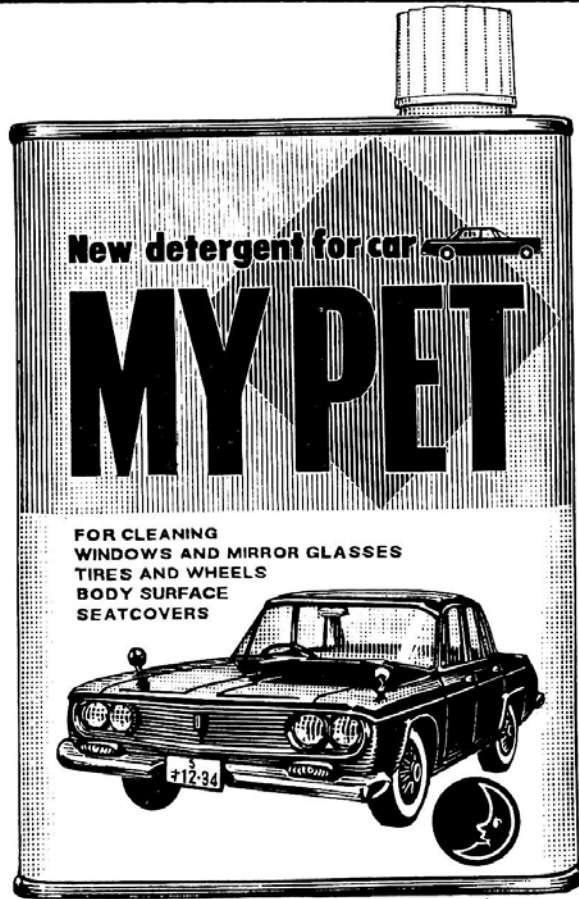
暑苦しいビニールシートのべたつきが  
サッパリとれて、とても快適。  
泥はねおとしのテマも、これまでの  
珪ですみます。  
塗装やメッキもいためません。

※車洗いは、かならず自動車専用の洗剤  
マイペットをお使いください。

《ボディ・シート・ガラスふきに》  
自動車専用の洗剤

# マイペット

花王石鹼株式会社  
東京都中央区日本橋馬喰町2  
でんわ 東京 (661) 4181

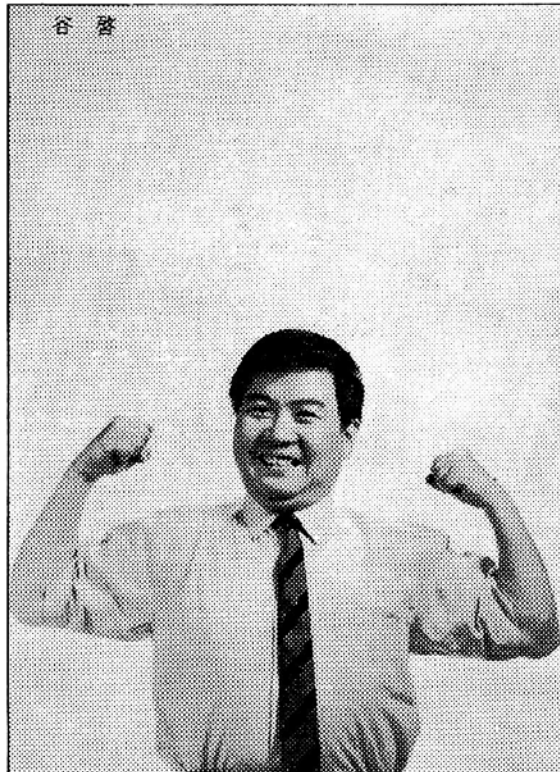


●ガソリンスタンドでお求めください。



# 花王

## タンパク質を身につけよう!



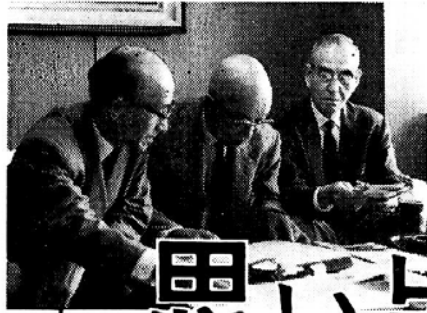
疲れるパパの  
体力強化に  
忙しいママの  
疲労回復に  
弱いお子様の  
体位向上に  
総合アミノ酸が  
効果的に働きます

- ご家庭向きには 錠剤(60錠・100錠・300錠)
  - 効きめの速いドリンクタイプ(1本=100ml)
- タンパク栄養補給に…〈活性総合アミノ酸製剤〉

# マミアン



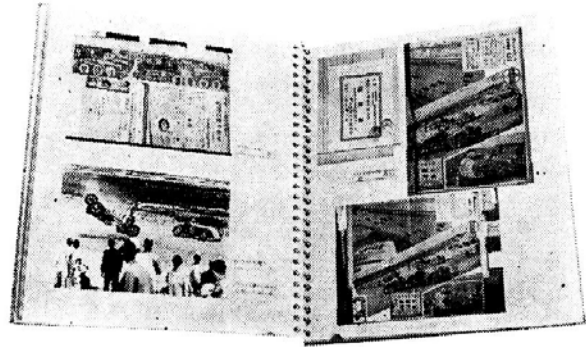
第一製薬  
東京日本橋局区内



資料提供  
 藤本軍次氏  
 榊原慎一氏  
 関根宗次氏

# 思い出のレース (1922年～1938年)

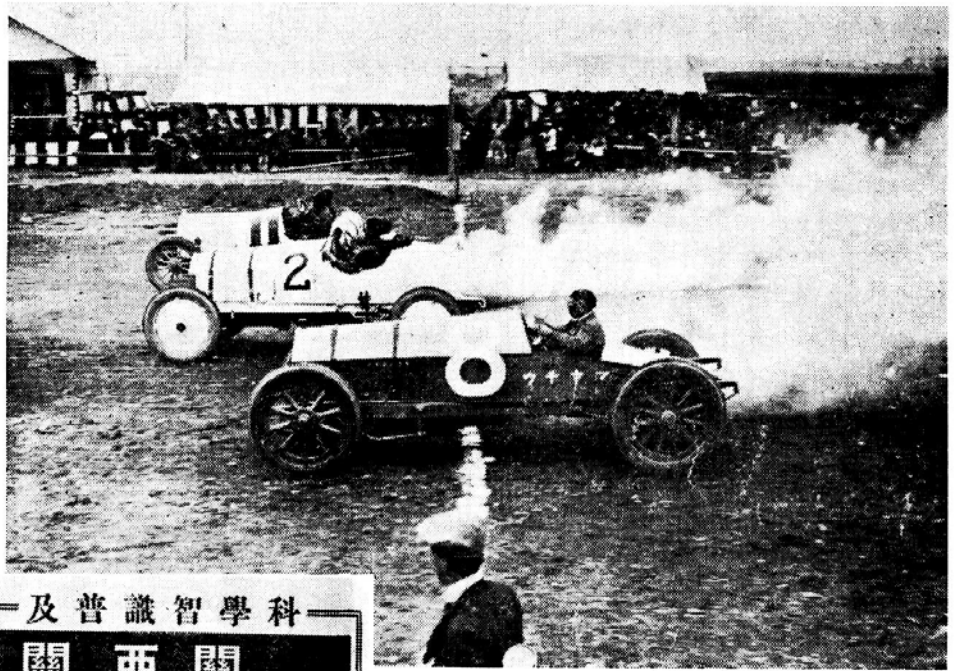
写真右から関根宗次氏  
 藤本軍次氏  
 山本直一



山本直一(文)

大正12年4月(1923年)東京・洲崎埋立地において第2回「日本自動車競走大会」が開催された。それはそのスタート直後の光景。内山駒之助は第1回の優勝者である。

主催 帝国自動車保護協会



及普識智學科

## 合聯東關西關 會大走競車動自

未曾有の偉観!!  
 空前の大壯舉!!  
 数臺並列出發

参加自動車は悉く競走用の新機式にして、出場選手は歐米の競走に経験ある本邦の代表的選手を網羅す是れ關西最初の試み!

大正十二年  
 七月二日(日) 午前十時開場  
 但し雨天決行式は當日雨天懸

大阪城東練兵場

金賞 一 特別賞金五圓

但し朝服着用の上は特別の祝賀があり、また、此時及に郵便で賞状書所へ御申込を願ひます。

主催 帝国自動車保護協会  
 関西自動車競走大会事務局  
 大阪府田原町口町五丁目  
 電話二二二二番

交通事故防止宣傳  
 うせまけ付を氣に互お

第3回大会のちらし。交通事故防止宣傳が40年以上も前の1923年当時も緊急事であったらしい。



## レース開催の端緒

大正10年頃アメリカから帰った藤本軍治（現在イースタン・モーター会長）という元気な青年が、日本に初めてレース用の車ハドスンをもたらした。間もなくアメリカからやって来た数名の2世連中がスタッソー、ケース、マーサー等のレース車を持込んだ。この車を売ろうとしたが、買手がないので東京目黒の競馬場で自動車レースを実演して、当時の東京人をびっくりさせた。藤本青年はレースができないので、自分の車で下関—東京間を急行列車と競走した。そして報知新聞に入社してから、レースのことを新聞社に説得した。ついに大正11年(1922年)に新聞社主催のレースが洲崎で開かれるまでにことを運んだ。出場者はすべてアマチュアで、手許にある車のエンジンを使って、レース車に仕立てた。

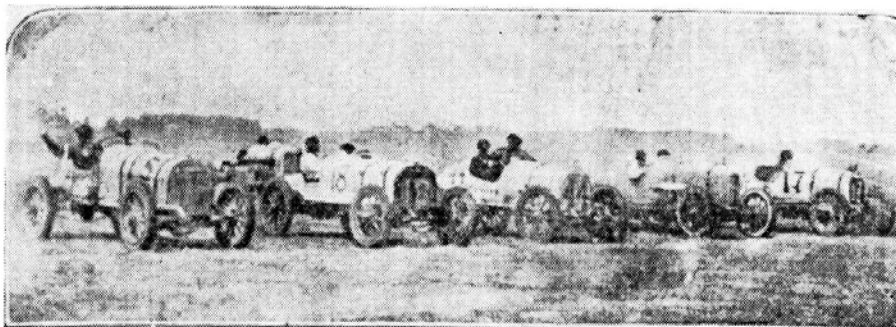
## 欧州のレース界

一方欧州やアメリカでは正にレースは花盛りであった。1922年——といえればレースに関して画期的なことが決定された年である。各国から集った自動車協会代表が集って開いた、自動車スポーツ国際会議において、イタリアの提案が可決された。

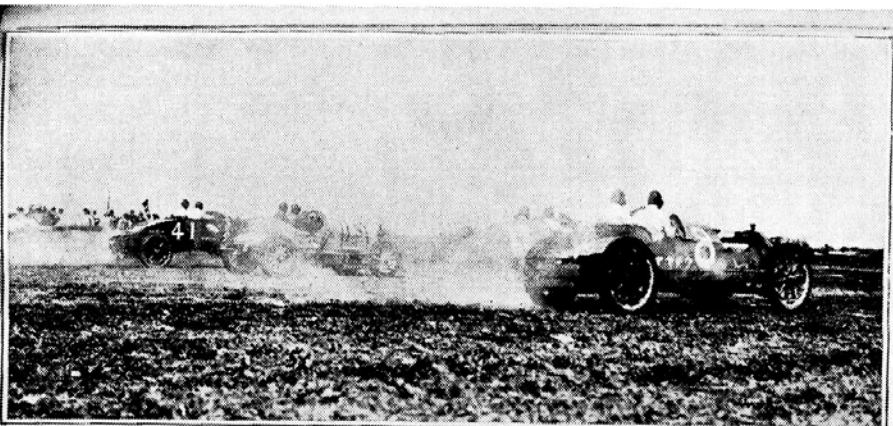
これによると今後国際的グランプリ・レースは年に一回とし、これを各国が交替に開催する権利と義務とを均等に持つということが可決された。次いで国際スポーツ委員会が作られた。国際自動車連盟(FIA)に国際レース・カレンダーの作成委員会を設置した——レースがいよいよ国際的に権威ある形をとるように整備されたのである。この年から1939年に至る約20年間で、欧州ではグランプリ・レースの最盛期となったのである。

## 日本の初期レース

藤本青年は欧米のこの風潮を大胆に日本へ導入しようとした。アメリカでもレースの皮切りは新聞社が行なった。即わち1894年のバリとルーアン間のレースを見た若く俊敏な新聞記者ユーハム氏が、レースの権利をシカゴの



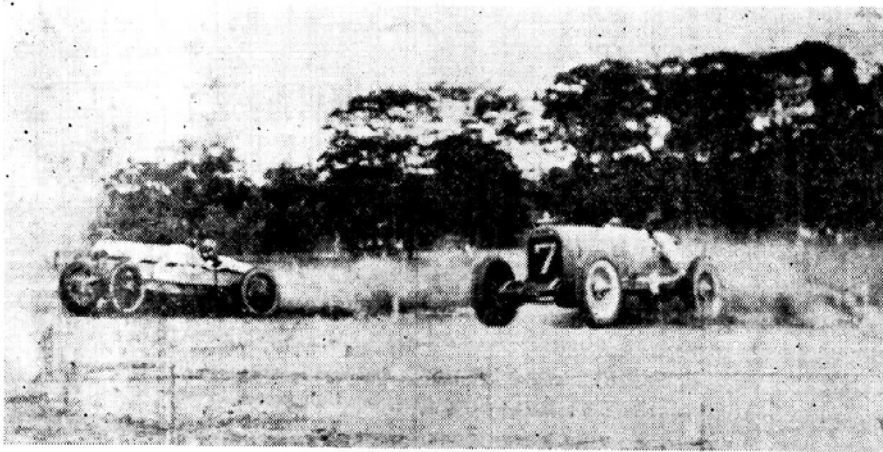
大正13年4月(1924年)立川の町制祝賀会をかねて行なわれたもの。最長50哩レースあり、入場者5万を算した。主催 自動車倶楽部、各新聞社が後援した。



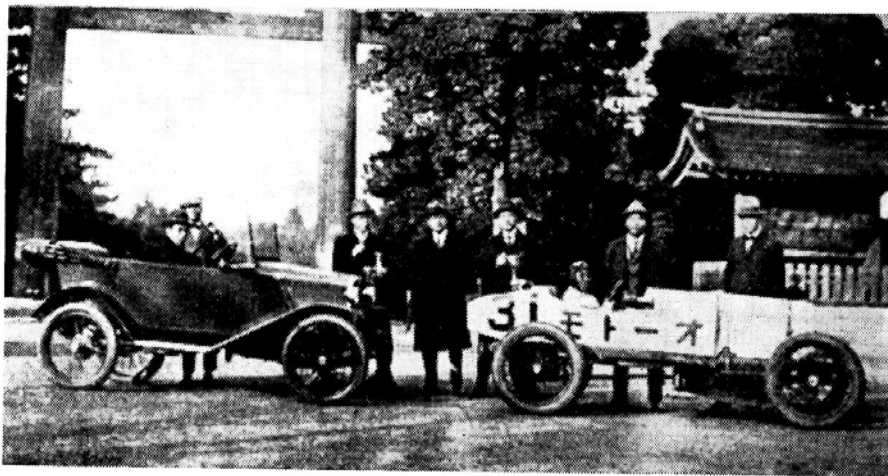
立川飛行場の不整地を走るすさまじい光景。50哩レースを関根宗次氏が優勝した。



大正13年11月22日~23日。鶴見埋立地における全日本自動車競走大会のスナップ。主催は帝国自動車保護協会



第6回大正14年（1925年）5月10日代々木練兵場で。藤本車（7号）と石川車との猛烈なせり合い。



国産オートモ号が戦勝報告に靖国神社に参詣。大正14年秋。



大正15年以来休止した自動車レースも10年振りに昭和9年秋（一九三四年）再開された。前奏曲にレーサーで市中行進したり、当日は空には飛行機が舞い上って氣勢をあげた。

新聞社に売込み、翌年シカゴでも早速レースが創始されたのである。

## 1922年から

## 1925年まで

### 第1回自動車競走大会

大正11年10月12日。東京・洲崎第1号埋立地で報知新聞社主催。当時を記憶している人は第1回レースはさんたたるものであったという。それはレースの開始を警視庁が許可しなかったからである。「並んで走ることは競走にはならないから、一台が出たら一分間隔をとって次の車がスタートせよ」と厳命した。観客はそんなレースはないと騒いだ。3哩から25哩までのレース種目があった。25哩を完走したものは6台にすぎなかった。内山駒之助氏が優勝した。内山氏はチャルコー号のシャシーに5ガロンの石油カンをしばりつけて出場したものである。出場選手は諫早不二雄男爵、その他財産家の車好きばかりであった。当時既にオートバイや自転車のレースはあったが、これらから転向した選手はいなかった。

### 第2回 大正12年4月22～23日

洲崎埋立地。主催は帝国自動車保護協会であった。第1回の時よりも遙かに多くの外車が出場した。観衆は2万に達し旗を振り大鼓を叩いて応援した。この時小栗常太郎氏操縦の飛行機が上空に飛来したので、野沢三喜三氏の車が追って疾走した。もちろん飛行機の方が3倍も速かった。

### 第3回は大正12年7月12日

大阪市の城東練兵場で帝国自動車保護協会が主催した。36台が出走し最大はバックロードの48馬力。最小はスラビヤの11馬力であった。

### 第4回は立川飛行場

この時初めて自動車競走倶楽部が主催した。これより先、大正11年にレース開催の企画が発表されるや、これを目標として約50名の好事家が集まり、日本自動車競走倶楽部を結成した。この人々は自動車事業関係者や車好きの富有階級であった。当時の参加車はすべて個人の所有車で、持主自身が出場



したり、あるいは別に運転者を求めて乗車させ、それぞれ手近にある外車を競走用に手直しして自慢の車を走らせたのである。第4回目を迎えて初めて倶楽部が主催者となって登場した。この一団は往年のレース界の重鎮を一堂に集めている。第4回にはアート商会のダイムラー（180馬力）が出現して、喝乎を博した。入場者は5万と報じられた。

#### 第5回は大正13年11月22～23日

神奈川県鶴見町瀬田で開催。雨上りのあとの砂塵がひどくて、故障車が続出した。

#### 第6回は東京砂町

満潮のためレース直前に会場が水びたしになった。この時は重量車が不利で、僅か8馬力の軽量車カーチスが好成績を納めた。

#### 第7回は東京代々木練兵場

大正14年5月10日。この年をもってレースは中絶した。その理由の第一は適当な場所がなかったからであり、かたがた新しいレース車の増加が思うに委せなかったからでもある。そこで常設のサーキットを作ることにして奔走の結果、生れたのが多摩川のスピードウェイである。

ここで我が国のレースの進展を区分してみよう。

第1期…第1回大正11年(1922)―第7回大正14年(1925)以後10年間休止。

第2期…昭和9年の第8回(1934)―昭和13年の第16回(1938)以後13年間休止。

休止の理由は大東亜戦争の激化でガソリンの消費規制が実施されてレースも不可能となったからである。

第3期は戦後昭和26年(1951)から初まり、今日に至っている。

## 1934年から38年まで

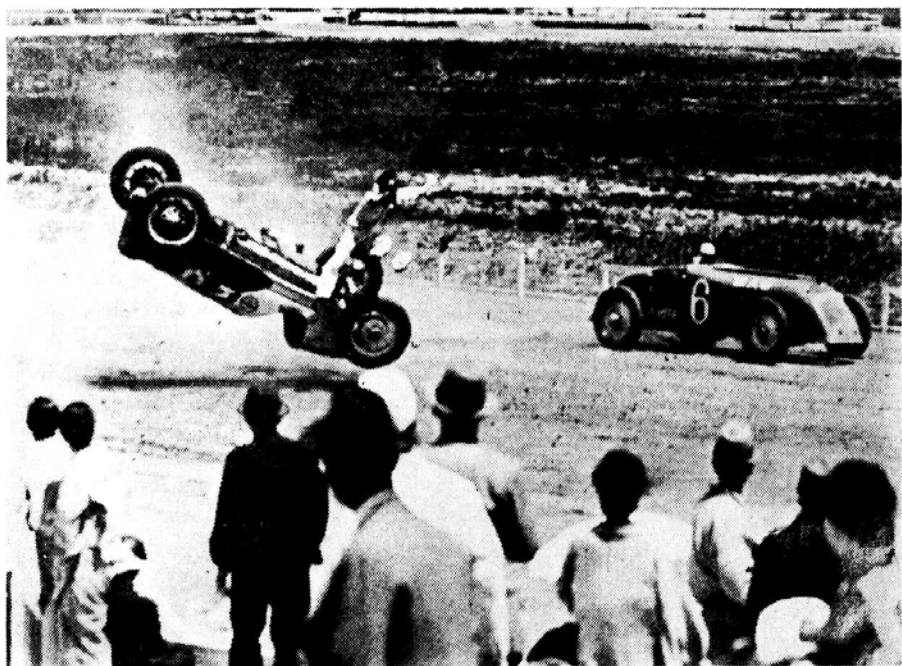
第8回は昭和9年6月に10年振りで月島の埋立4号地で再開された。ここはその後数回に亘って会場となった。この年に、初めて純競走用車の規格をホイールベース100吋以内とした。馬力は制限なし。アマチュア用の競走車はフォード、シボレー、ダッジ級のも



◇ 壯烈なる自動車競走

空から参加した航空機  
自走から参加した競走車  
と大混戦

第9回 昭和9年10月13～14日 於月島埋立地。純競走車（プロ級）とアマチュア競走車とを区別して行なった。



第12回 レースには本田宗一郎氏がフォードの変形車「浜松」と号した車で出場。レース中テンブルして九死に一生を得た。第4カーブを切りそこなったのである。この時死んでいたら当然今日のホンダはなかったであろう。





大正14年の名古屋東練兵場での第7回レースの開催後、長い間休止していたが、昭和11年、多摩川のスピードウェイ完成と共にレース再開。

第13回の多摩川におけるレース実況。オオタ号が優勝。

第12回レース 昭和12年5月1日 (1937年) 多摩川のスピードウェイで。主催 報知新聞社



ヘアービン・カーブ； 髪にさすヘアービンの形状をしたカーブ。

の16台が出走した。いろいろと規定を細かくして、大いに近代化の努力が見られた。

第9回は昭和9年10月、立川飛行場ここは飛行場として買収してあった地でまだ整地されていなかったので麦畑の中を疾走し、レース中ボンネットやフードが飛散し、車はみな裸になったと伝えられている。この大会には各自動車会社(ディーラーのこと)が自慢の精鋭を動員した。報知新聞社機が飛来し空陸立体演技を競ったが、またJ O A Kが実況放送をしたり、前日に出場車が市中デモ行進をして氣勢をあげた。

第10回は昭和9年秋。多摩川。

第11回は昭和10年7月18日多摩川。

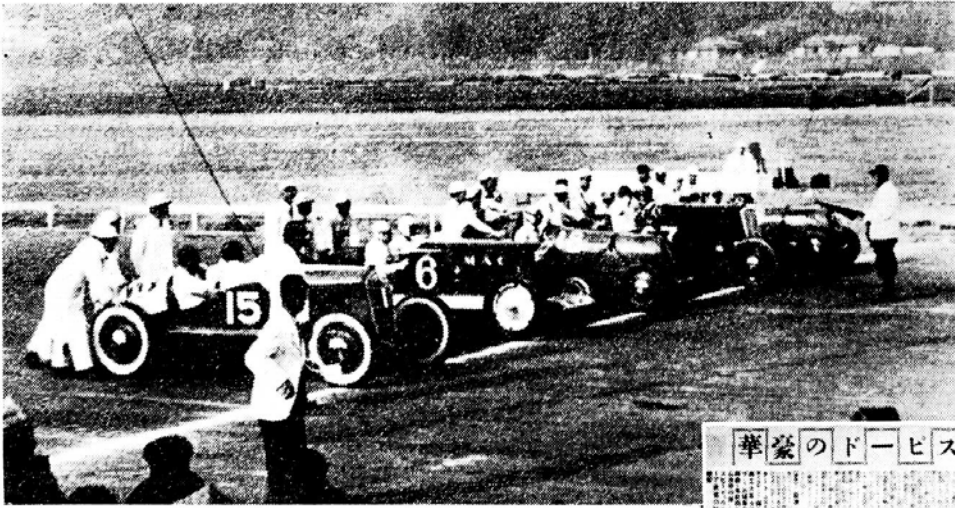
第12回には多摩川のスピードウェイが完成して初めてここで開催した。(昭和11年5月17~18日)本格的なレースが見られたという。この時本田宗一郎氏(後年の本田技研社長)もフォードを手直した「浜松号」に乗って出場したが、第4カーブで2度テン倒して観衆のキモを冷やした。またオオタ号が出場したが、国産車がレース車の形を整えて現れたのはこれが最初であった。

第13回は昭和12年5月1日多摩川のスピードウェイで開催。第16回までの間出場車の数も質も、選手の数も技倆も年ごとに向上していったが、惜しくも大東亜戦局の重大化と共に中止したのである。そして13年間の冬眠が来た。

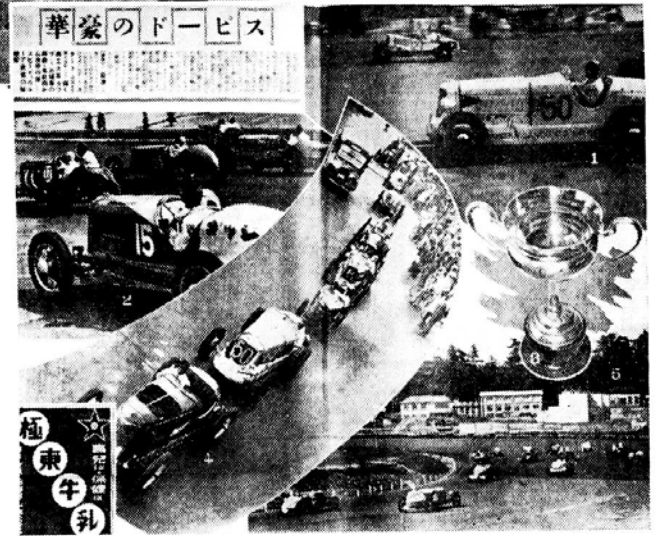
## 1951年から今日まで

戦後は昭和26年に、従来の構想とは異った内容で、車券を販売するかけごととしての「小型自動車競走」が開始された。(船橋市、川口市のサーキットで)しかし本格的なレースの感覚からはずれてきたのである。

昭和38年5月2日3日に、日本自動車スポーツ振興会によって、F I Aのスポーツ法典に準じたレースの蓋がかけられ、自動車レースの面目は一新された。これが日本グランプリレースで次いで39年には社団法人日本自動車連盟の主催で行なわれるに及んで、自動車レースの本質的整備がなされつつあるのである。



第12回多摩川において。



昭和13年4月16日  
主催報知新聞社 多摩川で。  
第3回全日本自動車競走選手権大会。

モーターファン待望の'65年型新車アルバム！

# 世界の自動車



朝日新聞社

## ●1965年版発売中

内外の新鋭乗用車400余種を排気量別に分類し、カラーとグラビアで詳細に紹介。その他、記事に資料に最新的话题を提供  
〈特集〉レコード・ブレーカーの歴史ほか  
B5判・240ページ 定価480円



あなたの  
お車に  
この  
マークを

JAFは世界中の自動車

オーナーを結ぶ

国際的な団体です

JAFは国際連合の下部機構であるFIA(67カ国加盟)とAIT(83カ国加盟)に加盟し、国際的にも公認された日本で唯一の自家用自動車ユーザーの団体として、その便宜や利益を図るとともに、自動車スポーツの振興や海外モータリストとの交流を推進し、自動車を通じて国際親善と、文化の向上に寄与することを目的とした、公益法人であります。

JAFはオーナー・

ドライバーの代表機関

として次のような

公共的活動をいたします

- オーナー・ドライバーの団結促進と利益の擁護
- 自動車文化の普及を目的とする催物の主催並びに後援
- 自動車道路施設およびその関係施策、並びに法令の改善等に関する政府への進言や独自の運動
- 自動車交通を安全快適にするための諸施設の設営

JAFの会員には次のように多くの特典があります

■年中無休のロード・サービス体制  
JAFのロード・サービスは次のような体制で年中無休の24時間サービスですから、お車が路上で故障や事故でお

困りのときは、いつでも電話1本でサービスカーが現場に急行し、適切な処置をいたします。(ガソリン切れやパンクのときでも救援します)

**スポーツニッポン**  
略称《スポニチ》  
スポーツニッポン新聞社  
北海道・東京・大阪・北九州

話題の先端を行く…

スポーツ紙の王者 スポニチ



(東京地区) 8時~20時はJAFと協同運営の各ディーラーまたはJAF指定工場が担当し、20時~8時はJAFが担当。首都高速道路上は昼夜ともJAFが担当。(神奈川地区) 昼・夜ともJAFとディーラーの協同によるJAF神奈川県ロード・サービス・センターが担当。(その他の地区) その地区によりJAF地方本部、JAFステーション、JAF協力ディーラー、JAF指定工場等が担当します。

■おとくなサービス料金

JAF会員は一般料金よりたいへん安い料金で、ロード・サービスが受けられます。近い将来、会員のサービス料金は無料になる予定です。

■たのしいドライブのおてつだい

あそこに行きたいがどういふコースで行けばいいのか、といったご相談から宿泊の予約まで無料でゆきとどいたお世話をいたします。

また、毎月JAFで調査した最新のドライブコースのガイドがJAFニュースに載っております。

■外国で車を運転するためのお世話

外国で車を運転するための「国外運転免許証」の申請や受領を代行するお世話、外国へ車を持って行って国から国への自動車旅行に便利な通関手帖(カルネ)の発給、FIA(国際自動車連盟)、AIT(国際旅行同盟)加盟各国の自動車団体への紹介等海外旅行のための国際的サービスがあります。

■月刊「JAFニュース」の無料頒布  
 オーナー・ドライバーに必要な知識やドライブコースの紹介、ドライビングテクニックなど 会員のために編集されたB5判の月刊誌「JAFニュース」を無料でおとどけます。また、JAF発行の道路地図や自動車関係図書が特価で購入できます。

■各種催物への参加

JAF主催の海外自動車旅行、国内自動車旅行、工場見学会、整備講習会等に安い費用で参加できます。

■各種の無料相談サービス

自動車についての諸問題、法律問題並びに自動車保険や、その他の損害保険に関する無料相談を利用できます。

■自動車競技出場のための便宜

自動車スポーツ愛好者は競技者ライセンスの発給を受けて、JAF公認の自動車競技に参加できます。

■その他の特典

●自動車に関連する催物、施設の利用、物品の購入等につき特別割引の便宜があります。

●自動車保険の取扱いとその処理について便宜をはかります。

JAFの入会について

■JAF会員には……自家用乗用車(軽乗用車、ピックアップ、ライトバンを含む)並びに2輪車(51cc以上のものを所有されるか、またはこれに準ずる方ならどなたでも入会できます。

■会費は……会員としての会費は1年分でわずか2,500円(軽乗用車1,500円 2輪車 1,200円)で家族、法人、団体の割引もあります。

■入会されますと……入会申込書に入

スポーツとスピードのことなら…日刊スポーツ

好評のドライブガイド、車の質問箱、カーアクセサリ、カーファッション、新車、ラリー、レース等のニュースで一杯です。



●月極めご購入のお申し込みは全国の朝日新聞専売店で

日刊スポーツ

東京本社 中央区築地 1-7  
 大阪本社 北区豊宮町 4-0  
 北海道本社 札幌市大通西 4-1

会金1,500円(2輪車は1,000円)と年会費を添えて申込まれると、金属製の品格あるカーバッジ、ステッカー、会員手帖、会員証をお渡します。

■入会相談や申込みは……JAF入会取扱窓口としては、JAF各地方本部並びに各支部、ステーション、関東・関西・東海地区の乗用車販売会社並びに近畿日本ツーリスト株式会社の各営業所、日産ギャラリー(銀座4丁目三愛ビル2階)、日産ショールーム、(芝公園東京タワー2階)、トヨベツ銀座サロン、(銀座8丁目、新橋センター3号館)、三菱銀行、協和銀行の東京・神奈川地区の本・支店と三井信託銀行の東京地区の本支店が入会窓口となっております。

■ビジネス・メンバー

正会員のほかに、小型トラック(3.5トン以下)および個人営業乗用車(個人タクシー)の方は年会費2,000円(入会金なし)で加入でき、ロードサービスの特典があります。ビジネスメンバーには金属性ステッカーとサービスカードが交付されます。

◆ 全国にひろがるJAFサービスネット

名称	所在地	電話
JAF本部	東京都港区芝高輪南町66	東京(443)7911(代)
JAF関東本部	〃	〃
神奈川県 ロードサービス センター	横浜市神奈川区反町1の8	横浜(48)4601
JAF東海本部	名古屋市昭和区滝子通2の15 愛知県自動車会館内	名古屋(87)0467~9
JAF関西本部	大阪市西区南堀江通1の30	大阪(531)2445・5656
大阪ロード サービス センター	〃	大阪(538)2541
本部設置予定地	北海道本部(札幌) 東北本部(仙台) 中国本部(広島) 九州本部(福岡)	

◆ 現在のロード・サービス地域

関東地区

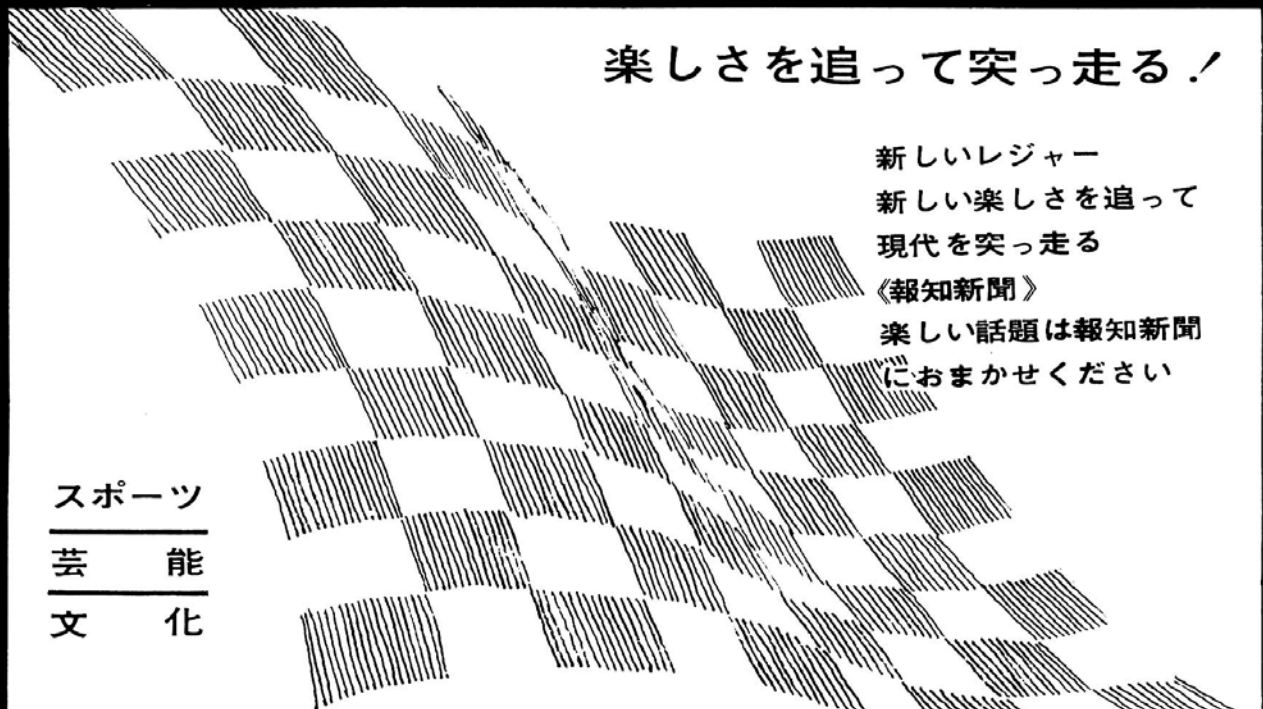
(東京 神奈川 千葉 埼玉 群馬 栃木 茨城 長野 山梨の各都県)

東海地区

(愛知 静岡 三重 岐阜の各県)

関西地区

(大阪 兵庫 京都 滋賀 奈良 和歌山の各府県)



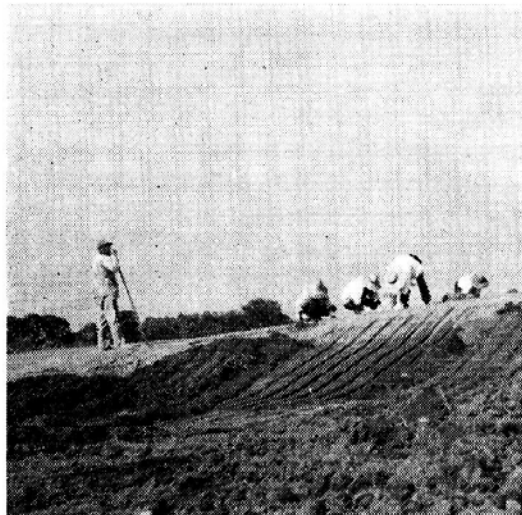
楽しさを追って突っ走る!

新しいレジャー  
新しい楽しさを追って  
現代を突っ走る  
《報知新聞》  
楽しい話題は報知新聞  
におまかせください

スポーツ  
芸 能  
文 化

**報知新聞社**

■東京本社 千代田区平河町2-29 代表(265)2311 ■大阪本社 大阪市北区野崎町46 代表(312)0171



## 驚異の芝 〈オーガスタ〉 がすばらしい成 長力をみせます

プランティングマシン（芝植機械・本邦ではじめて使用されます）で植えられた〈オーガスタ芝〉は二ヶ月で完全に地表をおおい尽くします。

# 27 HOLES

大宮・川越から10分  
スポーツニッポン新聞社協力  
OPEN 40年8月

ファミリー・ゴルフを楽しもう！

家族会員証つき

第二次会員募集中

- 正会員証全部につきます
- ビジターフィー50%割引
- お友達も家族会員証でどうぞ

- 個人正会員(1名につき) 28万円
- 法人正会員(記名式・〃) 28万円
- 定員 500名

■用地川越市古谷 ■コース10150Yds・Par107 ■設計浅見緑蔵 ■施工奥アンツーカーKK・大館組

# 川越グリーングロス

十国観光開発株式会社 千代田区麹町3の7 山口ビル 262-3068・261-4350  
スポニチ・サービス・センター 千代田区内幸町2-22飯野ビル 501-0266・0267



**DENSO**

**プラグは  
デンソー**



■純アルミナ碍子

絶縁碍子は最高品質のセラミッカー純アルミナ質碍子

■ガラスシール

中心電極は特殊ガラスで碍子に培養

耐熱性、熱伝導性、気密性が完全で熱積が正しく、低速から高速までどんな苛酷な運転にもすべてO・Kです

**デンソー**  
**スパークプラグ**

日本電装株式会社



品質の  
デンソー

シュツとひと吹き 疲れしらずのベース!



からだのバネに

筋肉神経にシャープなききめが  
浸透し 疲れをほくします

⇒カブレにストップをかけましたー  
当きされ・かゆみ止めにも効果的  
⇒毛・髪のお肌にも ききめが浸透  
衣服にかけても よごさず・いた  
めません

《エアーサロンパス》



霧のマッサージ

エアー  
サロンパス

50ml ¥300 100ml ¥500

久光製薬株式会社