

'65シリーズ-1

# 全日本自動車クラブ選手権レース大会

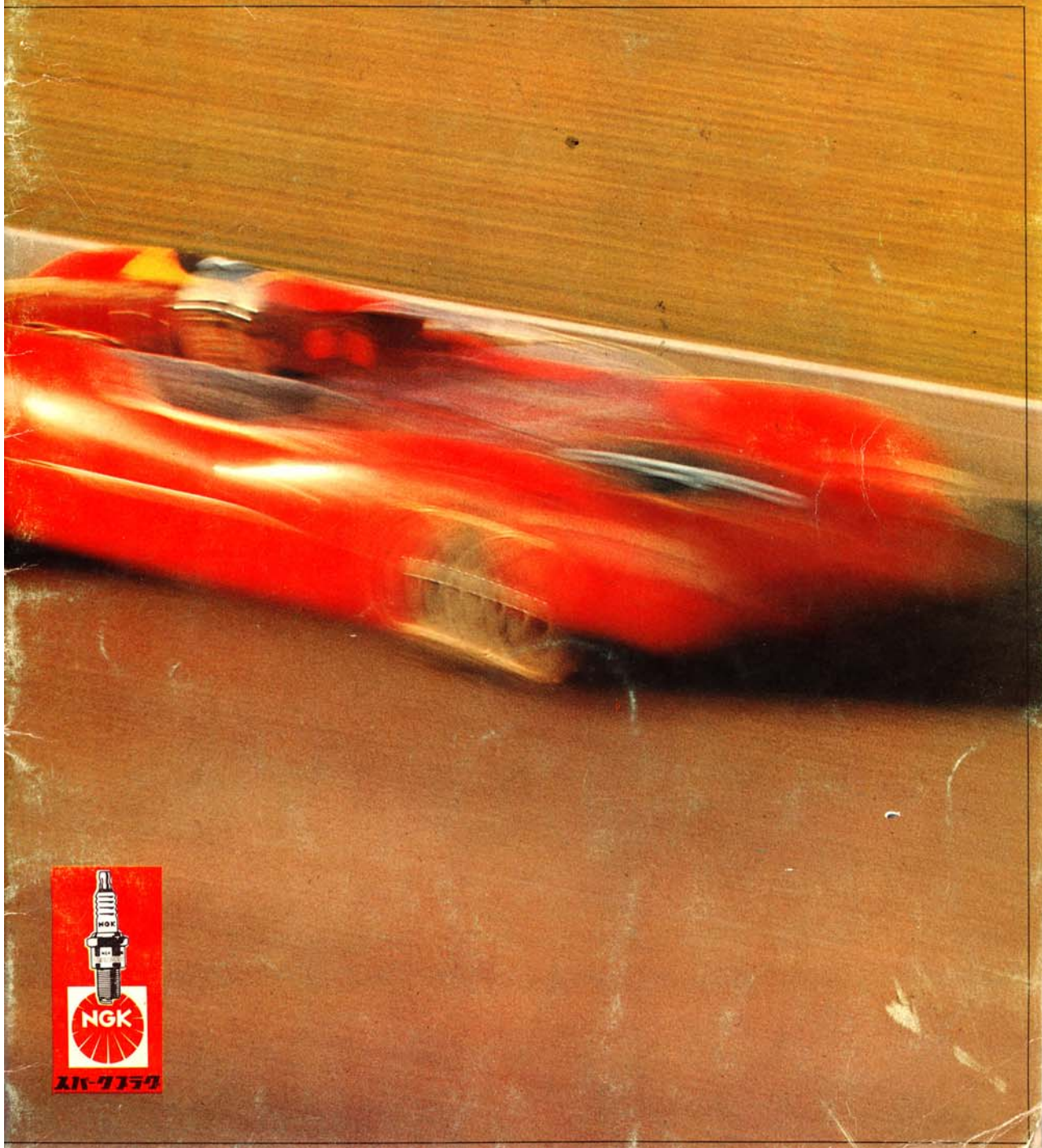


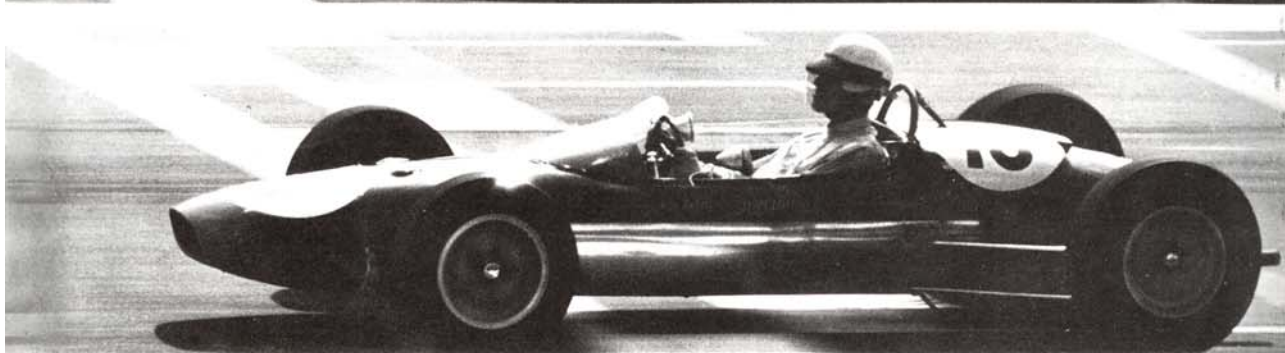
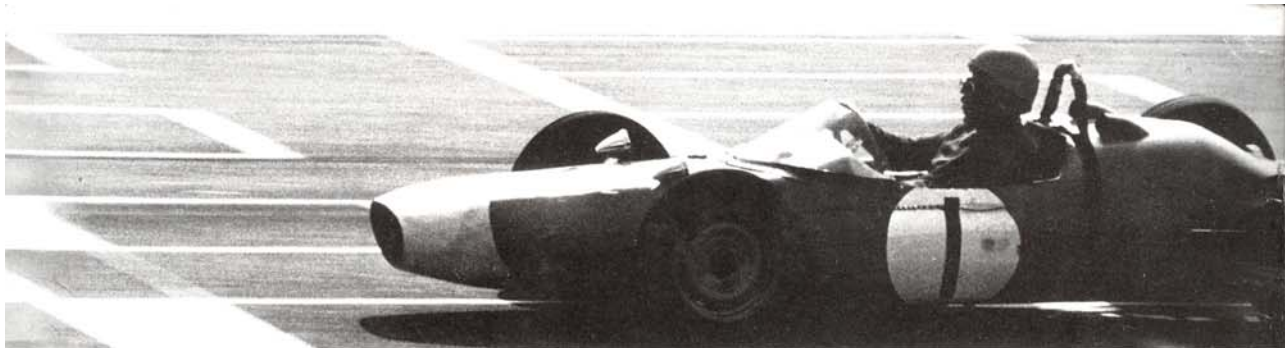
'65 SERIES-1 ALL JAPAN CAR CLUB CHAMPIONSHIP RACE MEETING

## 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.)





**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

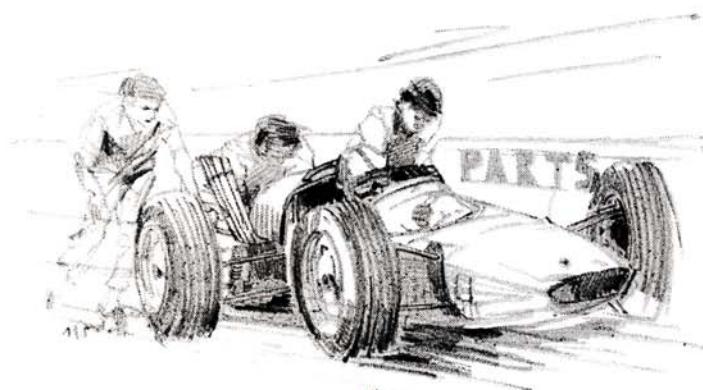
於. 船橋サーキット

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……………J A F 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……………J A F 登録クラブのシンボル	
J A F の意図と計画…競技長 平尾 収…	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	
ご来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. 船橋サーキット案内…吉野晃生…	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……………J A F ご案内	
		表紙 (ロータス 27)	

欄外；自動車スポーツの用語 (アイウエオ順)

発行 1965年7月  
 発行所 社団法人 日本自動車連盟  
 (J A F)  
 東京都港区芝高輪南町 66  
 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マン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、ここに一場に会し、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、を皮切りとして爾来43年余になります。その間幾多の変遷消長を経て来ましたが、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權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則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則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、この半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。また自動車の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則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なわれ、その後自動車クラブが数多く誕生、JAF公認によるクラブマン競技会が既に数10回を数えるに至り、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、三重県の鈴鹿に存在するのみでいかにも淋しい感じでした。ところがこの度わずか30分の至便の地船橋に、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、本日ここに日本自動車連盟(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1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繁栄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、関東地方にも待望久しかった自動車レースを行ない得る場所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、自動車の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、今がもっと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、FIAの法典の理解から始まっ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ク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1.8キロメートルとスクールトラックの1部とを合せた1周2.4キロメートルで、ドライバーにとってはテクニッ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1,300ccで分けた4レース。また、第2回日本グランプリレースで、日本では初めて行なわれた、フォーミュラカーレースが、再びエキジビシ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

大会競技長

平尾 収

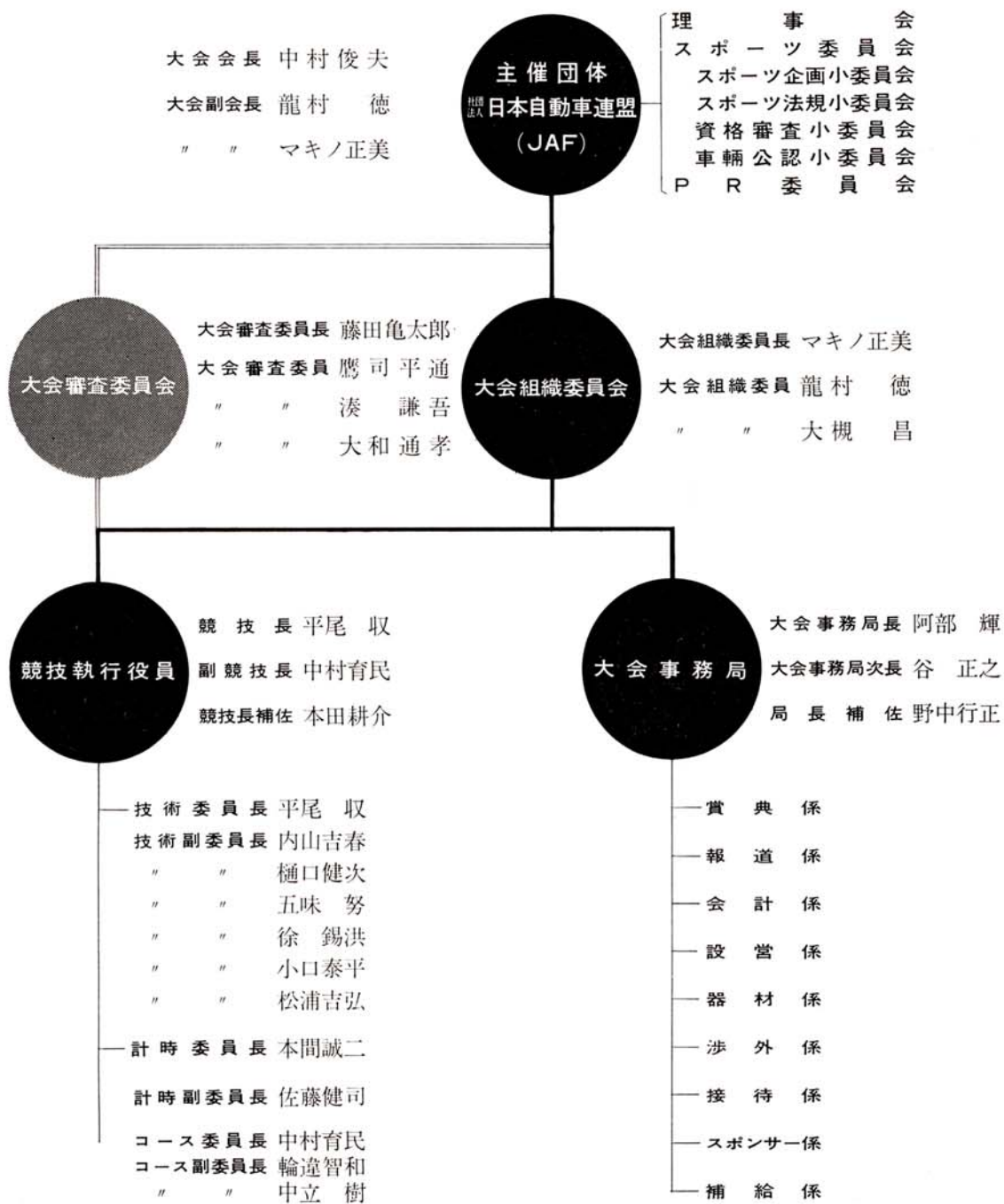
た事柄を、忠実に実施する具体的な技法の習得に努めるとともに、良い慣習を創り上げなければならないと考えております。

また、もう一つの問題として、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 魁
	川村 要作
	神谷正太郎
	川又 克二
	楠木 直道
	九里檢一郎
	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
	輪達 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

大会委員長	中村 俊夫
副委員長	竜村 徳
副委員長	マキノ正美
大会審査委員長	藤田亀太郎
委員	鷹司 平通
委員	湊 謙吾
委員	大和 通孝

大会組織委員会

委員	マキノ正美
委員	龍村 徳
委員	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	輪達 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
	庭山 博史

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

決勝審判員	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
	輪達 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 覚
	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 勝男

コース委員

スタート審判員	笹田 準男
	岡本雄太郎
	進藤 彰久
	西村 英方
	横山 博
コース委員	山岡 準治
クイック	斎藤 祐紘
	本間 久喜

パドック管理

パドック管理長	輪達 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》

《銅中軸》  
がキメ手!

■高純度の絶縁碍子  
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。

■産業と暮らしに奉仕する  
技術の日立



■お求めは HALOX  
とご指名の上、日立点火  
プラグストールどうぞ

■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!

日立ハロックス点火プラグ  
日立 HALOX 点火プラグ

■カタログ進呈 東京都千代田区大手町2の4 日立製作所自動車機器事業部P係(誌名・職業をご記入ください)

# 本大会の 目的 と 趣旨

日本自動車連盟（JAF）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（FIA）に加盟しました。

FIA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。FIA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。

FIA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FIA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。

FIA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、FIA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FIA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韜帯として、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FIA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たっては、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す。

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權威に裏付けされ、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す。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。

即わ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す。

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  
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  
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・プ  
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







スカッと さわやか **コカ・コーラ**  
登録商標





## 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、芝居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、競技者の能力を十分に発揮させうる演出（競技のコントロール）方法であってこそ、初めて手にアセを握るような、スピードとスリルの満喫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十分に時間をかけて、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、対外的な接渉等すべてお膳立てが進められます。この準備期間中は、大会事務局はまさに猫の手もかりたいほどの忙がしきで、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、1965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剛選手であります。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指しますが、正確には引き続き12カ月間内に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。

そのほかにフォーミュラ・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ション・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、雰囲気だけは充分に味わっていただけのものと存じます。

これらの車の検査やドライバーの服装点検は、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、装備の不完全なものは、技術委員の決定によって除外されることになります。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タック、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・ブラクティス

車検に合格したものに対しては、ただちにオフィシャル・ブラクティス（公式練習）が開始されます。このブラクティスは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-Iのレースで参加申込みをして車検に合格しブラクティスで走行した車が30台あるとすると、ブ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10台は失格とされ本番レースには出場できません。また、このブ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中は、このブラクティスの時から熱心に観戦しております。このブラクティスのときから順を追ってみていると、本番レースでの興味はさらに倍加されます。

## スタート

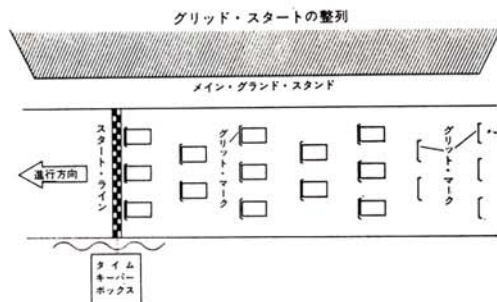
7月18日（日曜）、朝9時から開会式。

10時10分前位になると、本日の第1レース、ツーリングカー・レース（T-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たち寄って車の修理や調整、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補給所をいう）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、先頭のベース・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、船橋サーキットの場合は、このスタート付近の幅員は13.5メートルなので、まず最前列に3台、2列目は約一車身の間隔をおき、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ト・マーク（スタート付近のコース上に入りちがいが、交互の格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・ブ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2分前。いっせいにエンジンが回転され、排気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斉に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、どんな事故が生じ競技車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。もちろん指定の客席は安全ですが、指定外の場所で見ておったり、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、競技者、施設所有者を含めてすべて、事故のため損害、損傷（致死も同様）をうけた場合でも、これに対する補償の責任はありません。この点を御了承のうえ御観戦下さい。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180メートルの個所に左曲りの第1カーブ56R（半径56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、これでもスタート直後は各

競技車は一団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）のスクール・トラックを横断してピット・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メートル位高くなっており、ともすると17R側から逆に突っ込んでくる車が、頭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56Rの境は2重のガード・レールを備え万全を期してあります。

この56Rを過ぎると約700メートルの直線コースで、追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、一息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靴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激突する危険すらあります。特にこのソックス・カーブは周囲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ます、ドライバーの技倆のみせどころでもあります。

### 事故発生のはきは

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④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、方向の直立りができず、コンクリートの壁に激突し、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、まず付近に監察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6カ所あって、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。ときには発火する虞れがあるので、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。その際はかのコース委員は、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が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。その間事故車を走路上から除く作業を速やかに行ない、コースがクレーンになりますと、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

せることになります。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、ベースカーの先導によってコースをローリングした後に、走行状態のままスタートします。これをローリング・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)他の車が接近後続している。

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ます。例えば競技中に他の車の進路を塞いだり、割込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（特に悪質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、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・タワーが建ててあります。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ちか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、鞭轡の輪を授与され、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、おとなもこどもも海賊ごっこ。

■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ク・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8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ち着いた雰囲気のホテル部
- 本場一流のコックがつくる中華料理 長安殿

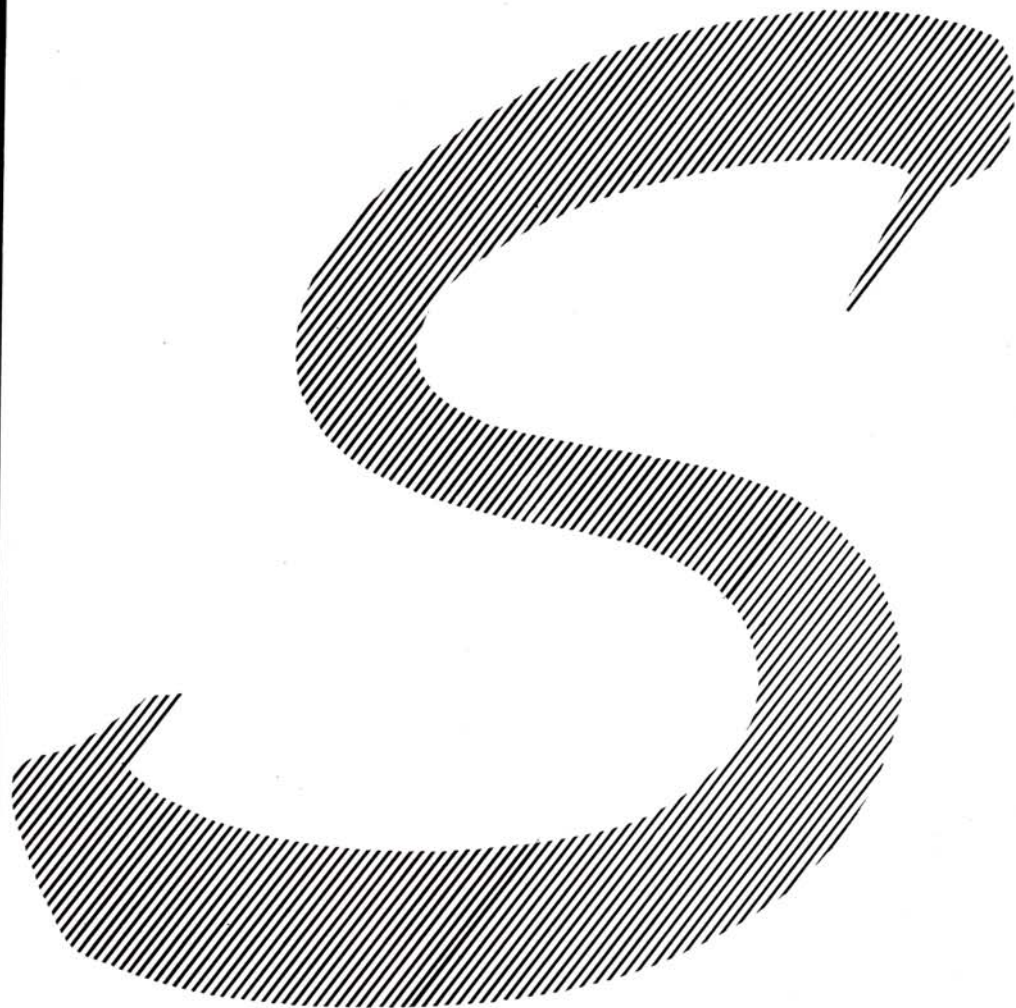
ぐんぐんふえる！

ひろがる！！世界でただひとつの総合温泉娯楽場



**船橋ヘルス・センター**

■ 新橋・銀座から地下鉄直通センター前下車バス1分 ■ 国電・京成・東武各船橋駅からバス5分 ■ TEL (0474) 22-7101-7



# 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

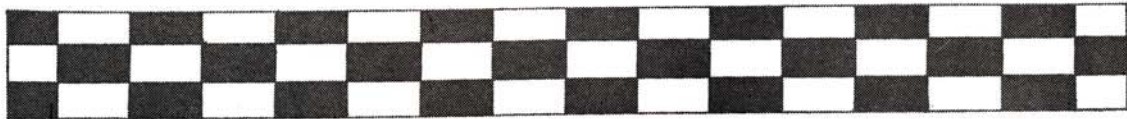
新生・スワローズが若さをグラウンドにぶつけるとき、躍動するスポーツの魅力をサンケイ・スポーツがとらえる。グラウンドの興奮がそのまま茶の間へ。“動く美”を創造するサンケイ・スポーツの強力なバック・アップで、Sがダッシュする。



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、名前から教えずにはならなかった。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

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た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 東京都港区麻布笄町 8

電話 408-1637

まだ終戦後もない昭和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り、昭和30年あらたに日本スポー

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、ニューイヤヤー、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。

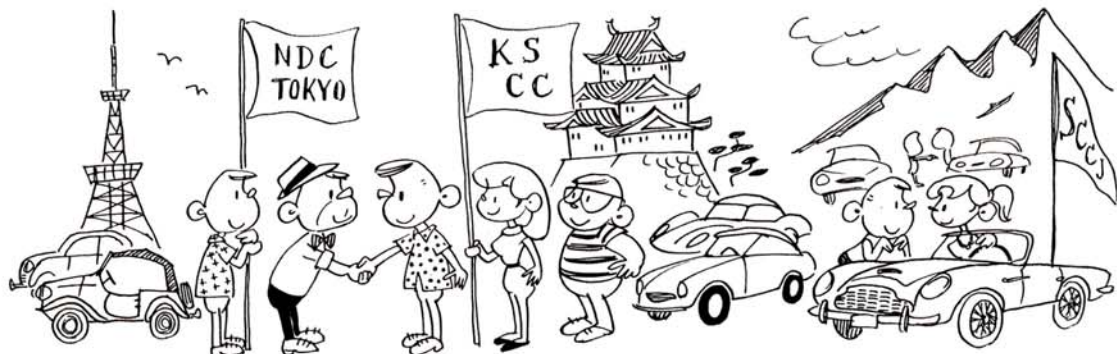
## KSCC

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・クラブが出来なかっ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でいて、坂道はいくらでも手近にある。今年の7月におこなった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回会合があって映画会やラリーをおこなっている。

## 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、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月末におこなっ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

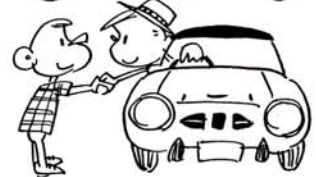
QCCJのQはフランス語の4.のQCATRE からとったもの。4CVとはごぞんじルノーのフランス馬力数、会員はルノーとコンテッサの愛好者が主体、その中に運営委員会と、競技委員会があり、スポーツ関係はこの委員会の管轄。運営委員会の方は一般ユーザーのドライブ会などや、クラブ全体の運営をおこなう。競技委員会の主催するイベントは、ニューイヤラリー、トロフィーラリー、ナイトラリーなど。スポーツ関係のミーティングもひんぱんにおこなわれる。

## JMC

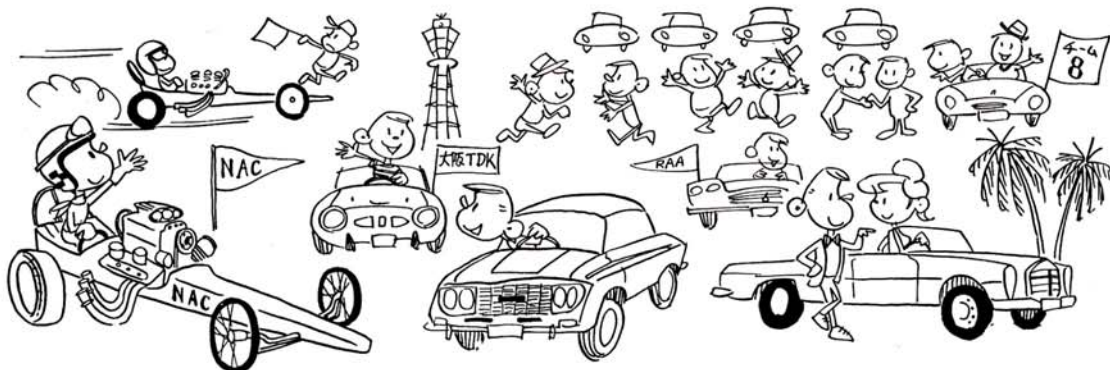
日本モータリスト  
クラブ

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ば、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・テクニッ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た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かんて意欲的、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権に力を入れるのもうなずけよう。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

### 大阪トヨベツト同好会

会長 村田 開作

連絡場所 大阪府福島区上福島中2-64  
大阪トヨベツト内 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ヨベツ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。またトヨベツ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ざらしいシステムである。

## チームエイト

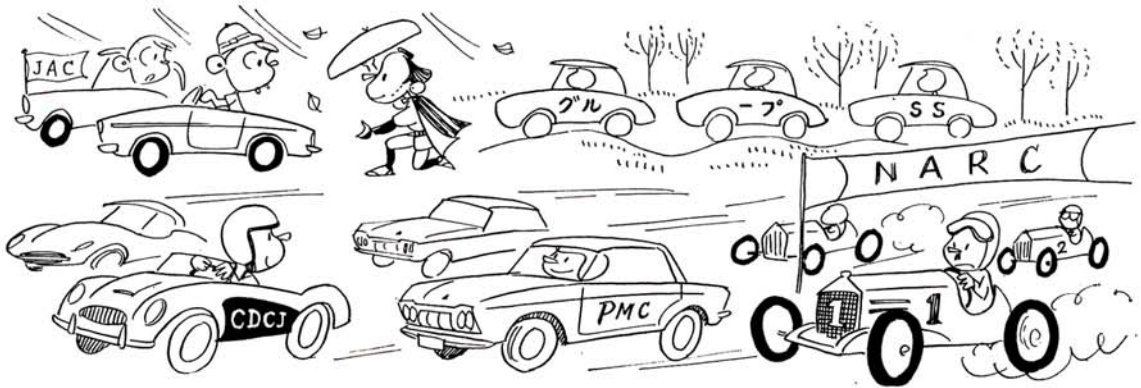
### トーキョージャパン

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てまちがいない。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、大石の両氏があるので知られている。だがなん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。

まだ走るたのしき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 群馬県大田市字太田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、ということでのこの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  
桐工業内

電話 431-3598

名前のいかめしさ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年といえようなずける。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。そのほかにも多士済々。まだ町に自



# JAF 登録クラブ紹介



自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、いすゞ車のオー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

ボルシェクラブオブジャパン  
関西支部

関西支部長 鳥瀧 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

名前のとおりボルシェユーザーの集

り、東京の本部の方はNARCについて会員の年齢が高く、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  
万代自動車商會内  
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まっている。ラリーやハイスピード・ジムカーナもひんばんにやっている。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

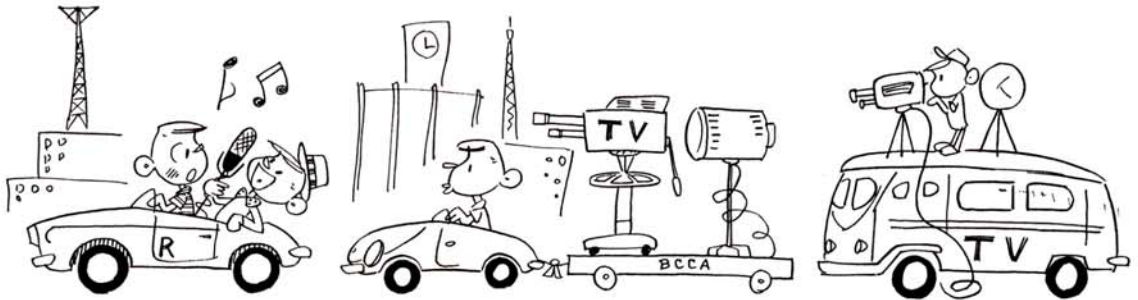
副会長 中村 育民

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、昨年はスス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 陽恵

連絡場所 東京都港区赤坂一つ木町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。

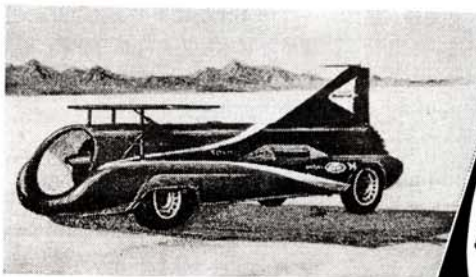
みんな和気あいあい。日頃秒単位の世界に住んでいる人たちだけにラリーの計測なども、なれた手つきでストップウォッチをにらみながらみごとなもの。いそがしい人たちだけに、なかなか全員顔をあわせるのはむずかしい。

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



**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本ノ本町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



で

**GREEN  
MONSTER  
登場!**

時速919km  
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STP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・テクニックの上でも、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はない。

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  
**パンチ**  
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

### スタンダードトリアンプ 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・トリアンプ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リアンプ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。

## TJ

### 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

城北ライダーズを母体として生れた純粋のオーナーズクラブ。城北ライダーズ、といえどオートバイ・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のことなる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。

## TDK

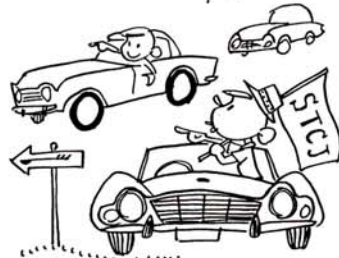
### トヨベツト同好会

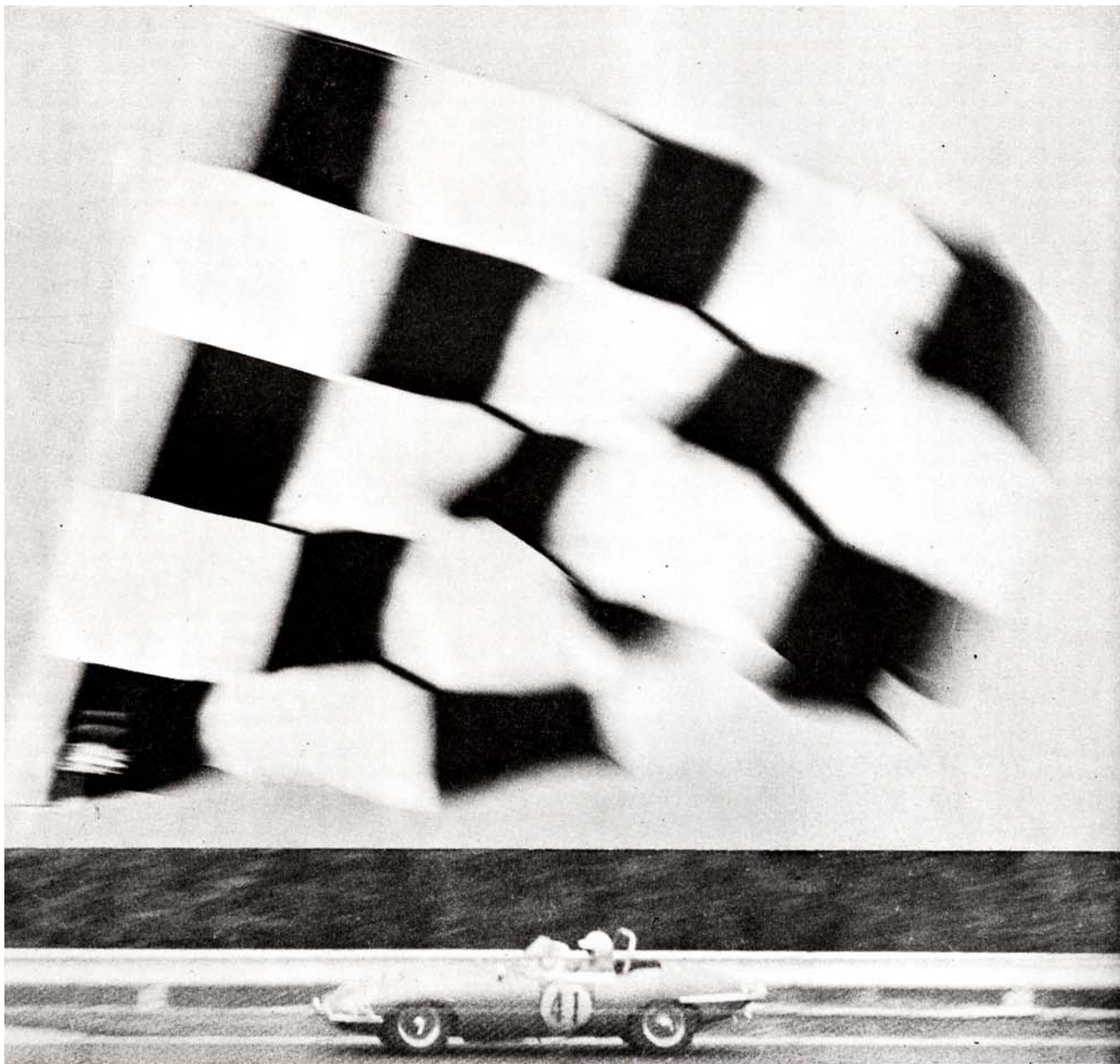
代表者 原 勝

連絡場所 東京都港区芝高輪南町7  
東京トヨベツト販売拡張課内  
電話 443-1111

設立は昭和32年10月、トヨベツ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ベツトの集団は見もの、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

販売元  日本ダンロップ護謨株式会社

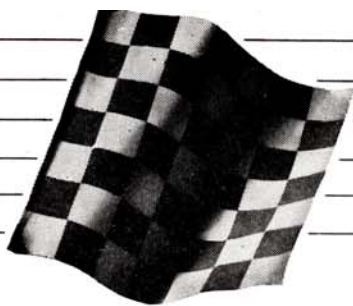
No. 1

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 ステンレス側・防水……8,500円

世界の時計

SEIKO

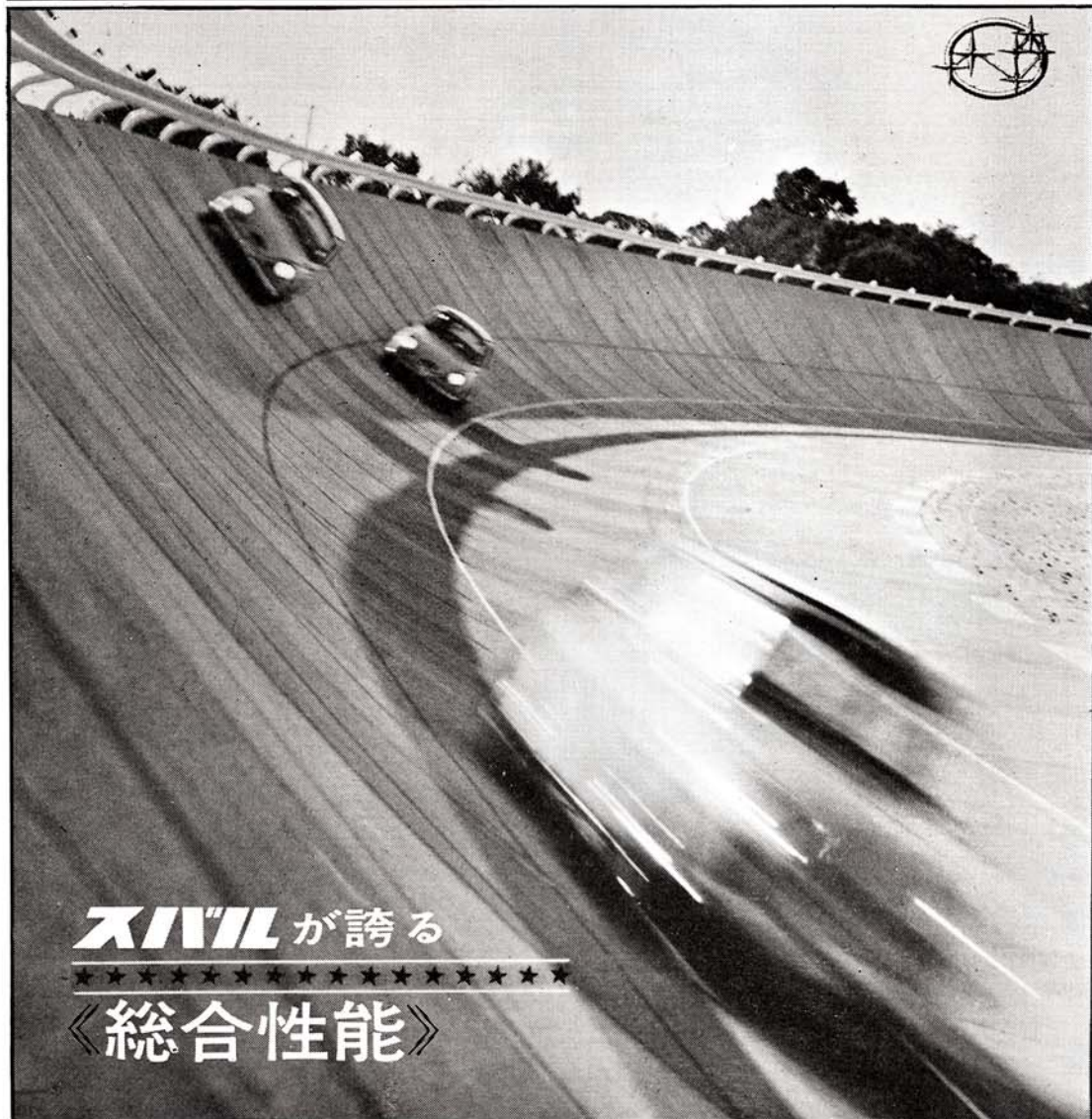
株式会社 服部時計店 本社/東京・銀座

スタンドから——  
あなたもタイムを



天賞堂

東京銀座4丁目・吉祥寺名店会館  
池袋ショッピングパーク  
東京プリンスホテルピサ店



**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・360cc・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

全国统一現金価格(北海道・離島を除く)

最高の性能でサービス

スバル360 スタンダード

¥357,000

スバル360 デラックス

¥382,000

(スベアタイヤ・工具・マット付)

●スバル・ローンをご利用ください  
お買い求めは、簡単な手続きで融資を受けられる銀行資金をご活用ください。詳細は全国の三和・富士・東海銀行窓口又は最寄りの特约店にお問い合わせください

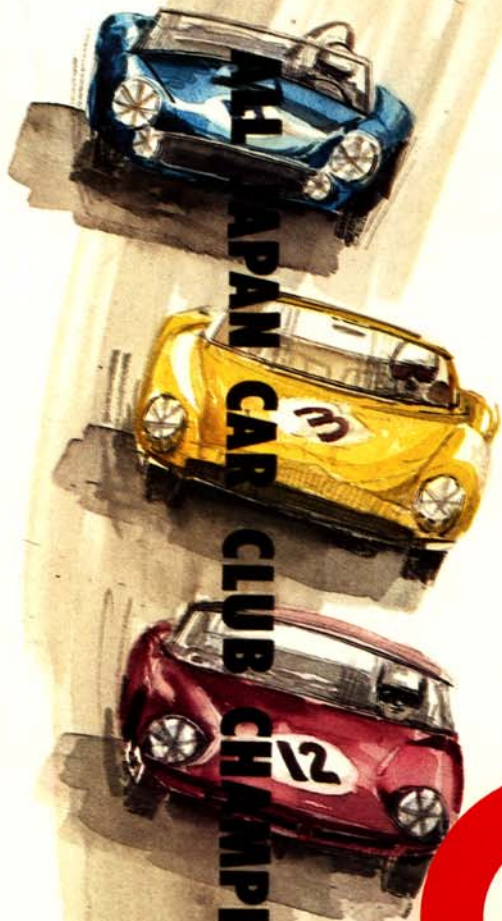


富士重工業

予告— '65SERIES— 2全日本自動車クラブ選手権レース大会は9月25、26日両日当船橋サーキットで開催の予定ですのでご観戦下さい。

165-1

JAPANESE 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であります。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吸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・ドアを備えています。

# ホンダ<sup>®</sup> S600 クーペ

606cc・57馬力/8,500rpm・最高速度 145km/h・加速 18.7秒/0→400m

全国统一現金正価 ¥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145キロ。すばらしいロードホールディングです。エアロダイナミックス(空気力学)から生まれた流れるようなシューティングラインにご注目。

## ダッシュがすごい!——

S S ¼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。

# 風を切るシューティングライン



**ダイハツ** **コンパニ**  
**スパイダー**

\*ツインキャブレター\* 1,000cc  
65馬力\* S S ¼マイル18.5秒  
\*最高時速145キロ  
\*キャンバストップ\* 4人乗り

ダイハツ工業株式会社 本社事務所 / 大阪府池田市神田町1

# TOYOTA SPORTS 800

無事故・無違反の方におすすめしたい車です



驚異的な高速性能——もう、ごらんになりましたか？バクハツの人気を呼んでいる高性能スポーツカー、トヨタ・スポーツ800。アクセルを踏み込む、たちまち先頭へおどりである…加速のよさが、身体で感じられます。強力なエンジンと、低く軽いボデーが、この高速性能のヒミツです。

オープン走行もご自由です——ルーフ（屋根）がはずせ、トランクに格納できます。風をきってのオープン・ドライブもそう快です。美しいエアロラインのスタイル。空気抵抗がきわめて小さい、走行に理想的なシルエットです。街角で、ハイウェイで、自動車ファンの目をうばうことでしょう

最高時速155km / SS ¼マイル18.4秒 / ディタッ  
チャブル(燃費可能)トッ付 / 800cc・45馬力 / ツイン  
キャブレター / ガソリン1リットルで31km走行(平坦路の公式記録)

若さで乗ろう！  
**トヨタスポーツ 800**

トヨタ自動車工業株式会社 トヨタ自動車販売株式会社 トヨタ自動車販売店協会

*Hino*

《乗用車》の理想を追求したスポーティな

日野

エンデッサ1300ターボ



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



日本ダットサンクラブ  
東京



日本オートクラブ



コンペティション ドラ  
イバーズクラブジャパン



コルト モーター  
スポーツクラブ

トヨタ モータースポ  
ーツカークラブ



プリンス モータリ  
ストクラブ スポーツ



名古屋レーシングクラブ



スタンダード トライアンプ  
クラブ オフ ジャパン



日本スポーツカークラブ



大阪トヨペット 同好会



日本自動車競走倶楽部



ホンダ ナイセストクラブ

日本4CVクラブ



グループ オブ  
スピードスポーツ



ザ エムジーカークラ  
ブ ジャパンセンター



チーム城北



関西スポーツカークラブ



RAA



いすゞスポーツカークラブ



オーストリッチ  
カークラブ

日本モータリストクラブ



上州オートクラブ



放送関係カークラブ連  
合スポーツ部



トヨペット同好会



ニッサン スポーツ  
カークラブ



チームエイト トーキ  
ョージャパン



ポルシエクラブ オフ ジャパン  
関西支部



チームマキシマム

# 〈新発売〉ブルーバード1600 スーパー スポーツセダン 1600cc/90Ps/5人乗/4ドア



ご自慢のテクニクが存分に発揮できる新製品(SSS-スリーエス)機能的なブルーバードの魅力に加え、エンジンは高速シルビアと同じ1600cc、90馬力。本皮タッチの豪華でスポーティな室内、リクライニングシートなど「技術の日産」の粋です

SS⅓マイル(0→400m)18.2秒!  
〈1600cc、90ps〉



超ショートストロークのスポーツカー専用エンジンです。ツインキャブレター、デュアルエキゾーストなど独自の高速設計で、最高速度は軽く160キロ。馬力当り重量も10.3kgと抜群。出足も登坂力も同クラス中最高です。しかも燃費は1リットルで16.0km(6.5マイル)、経済性も随一です

ポルシェタイプの  
〈4段フルシンクロ〉採用



ミッションはクロスレシオのポルシェタイプ4段フルシンクロ、スムーズに、確実に変速でき耐久性は無類です。高速用ダイヤフラムスプリングクラッチ、エンジン回転を落さないでブレーキとアクセルが同時に操作できるトードアンドヒールタイプのペダルなど使いやすさも最高です



- タコメーター、トリップメーターも見やすく一体に組込まれたコンビネーションメーター
- 2ドア、4ドアともに前席はリクライニングシート、シートベルト取付け口も新設
- 室内色は黒または赤で統一、本皮の感触のシート、内張りなど、すべてスポーツカーなみ
- 高速型のスプリング、ショックアブソーバー
- ラジエーターグリルからハンドルにまで美しい〈SSS〉マークを飾り、ホイールカバーもスポーティな新デザインです。



より良い車をより多く 日産自動車



ブルーバード 1600 2ドア スポーツセダン



ブルーバード 1600 4ドア スーパースポーツセダン

# 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ドアデラックス	¥658,000
1500 4ドアデラックス	¥674,000
1800 ディーゼル	¥623,000

■東京店頭渡価格・他の地区は相違があります



新しい技術と長い歴史

いすゞ自動車

TEL (762) 1111

# 行動派GT



# 知性派GT



## 行動への情熱が選ばせる SKYLINE 2000 GT

## 実力を秘めた風格がにじみでる SKYLINE 2000 GT

ドライバーを選ぶ  
車のエリート

スカイライン2000GTこそ車を知りつくした方が最後に選ぶ、車のエリートです。ウエーバー・スリー・キャブ付125馬力の超高速エンジン。前輪は、さき具合も強力なディスク・ブレーキ。急加速・急旋回にも無類の安定をみせるアンチロール・バーとトルク・ロッド……。

あらゆる面で世界のGTをしのぐメカニズム。日本最初の国際性能本格車、GTです。

- 最高時速180キロ、SS 1/4マイル17.8秒、馬力当り重量8.55キログラム。
- OHV・6気筒・2000cc 125馬力。ウエーバー・スリー・キャブレター付。

- 前輪ディスク後輪ドラム。理想的な高速設計ブレーキ。
  - 後輪にアンチロール・バーとトルク・ロッドを併用。
  - 円型4個の計器類、木製ナルダイヤタイプのハンドル。タイトなバケット・シート。
  - 20種のオプション。
- ご希望の方には、さらにチューン・アップできます。

**プリンス  
スカイライン  
2000GT**

価格 901,000円

価格は東海地区統一現金五倍他地区は消費税別り別途申付ます  
4月1日より物価引上げに伴う改訂価格

●購入に便利のプリンスローンをご利用ください。住友銀行・三菱銀行・富士銀行・北海道拓殖銀行その他主要地方銀行・相互銀行及び全国の信用金庫。詳細はプリンス販売店または各金融機関窓口まで。●TV新番組(人生劇場)プレゼントも通常番組同様。●10時

プリンス自動車工業株式会社  
プリンス自動車販売株式会社  
プリンス自動車販売店協会





特報!!  
モービルが今年も活躍!!

ジム・クラーク 3時間19分09

パーネリー・ジョーンズ 3時間21分07

マレオ・アンドレッティ 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フオイトの記録を大はばに破って

います。

モービルの技術と製品によって整備

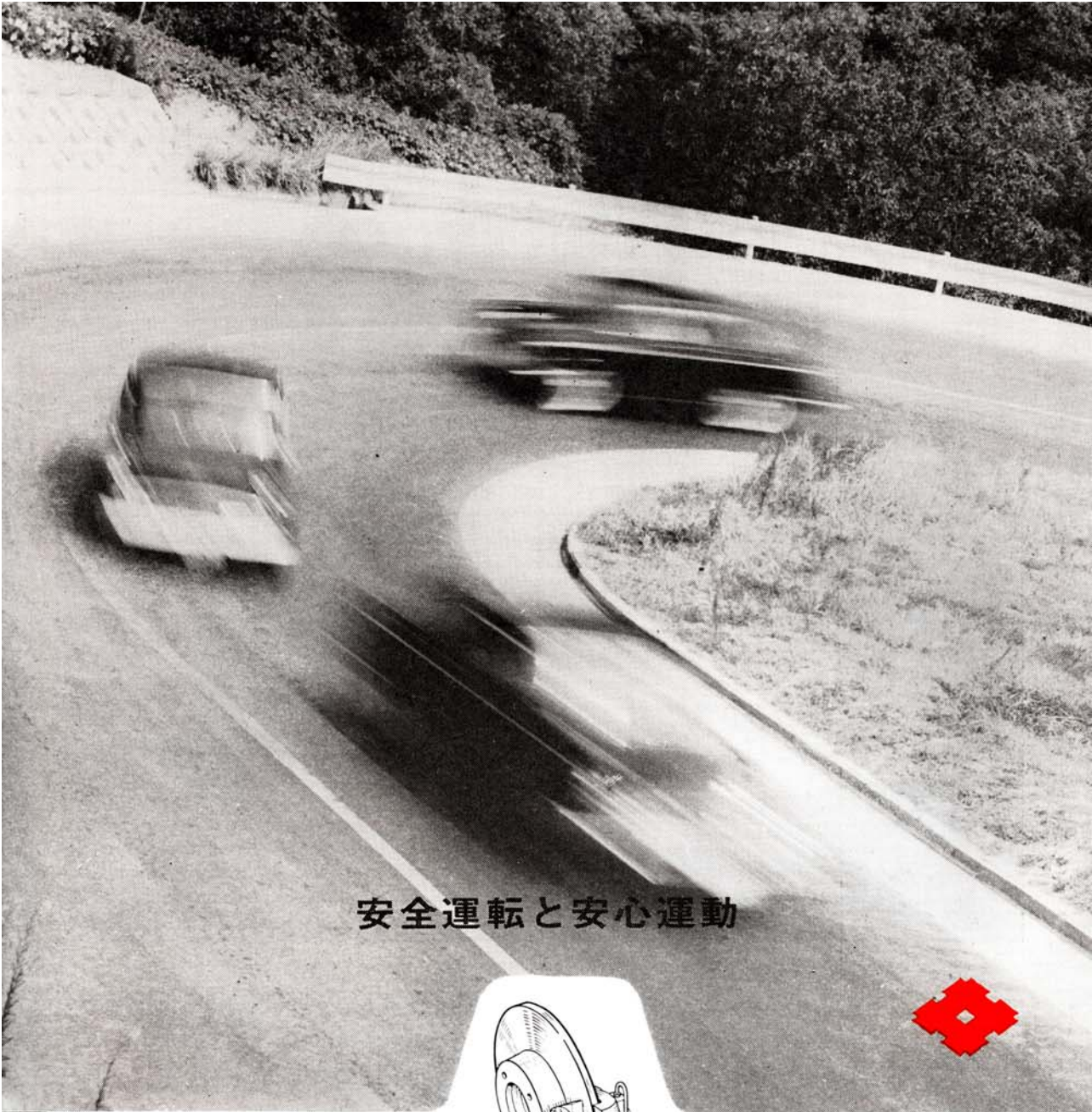
された車が上位5車中4車を独占。

今年で14回目のモービルの快挙です

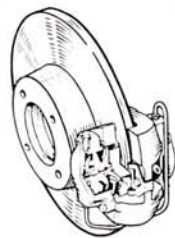
世界のエンジンが知っている



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。

オイル交換ずみ、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す。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、片ぎき、水ぬれなどの心配がなく

つねに安定したブレーキ効果が得られます。

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かです。

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

# トライアンプの新型です **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来ました。

当社ショールーム展示中、遠慮なくご試乗ください。

只今ご用命を承っております。月賦販売も致します。

104HP/4.700

SS 1/4 17.7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幌
- 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 トライアンプ 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・コース管制塔

## '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6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 午前10時00分スタート (参加台数32台)

## ツーリングカー I = (400cc ~ 1300cc) 30周 72 km (T-I)

## 賞典

総合賞	ツーリング部門 1位 15万円 2位 10万円 3位 6万円 4位 4万円 5位 3万円 6位 2万円	トロフィーおよび賞金	クラス賞 最高ラップ賞 完走賞 メカニック賞	カップおよび賞金 1万円(1位のみ) 2万円	1位 3万円 2位 2万円 3位 1万円
-----	---	------------	---------------------------------	------------------------------	----------------------------

クラブ名	車番	氏名	年齢	車名	排気量	予選順位
チームエイト	1	星雄治	25	ホンダ S600	606	
NDC	2	土屋郁夫	28	ブルーバード	1,189	
	3	佐藤昌利	24	#	1,189	
	5	走田隆夫	30	#	#	
SCCJ	6	斉藤茂一	19	ホンダ S600	606	
	7	佃愛子	38	パブリカ		
JAC	8	花沢昭	33	スバル 360	356	
	9	村岡三郎	26	#	#	
	10	中原喜栄人	23	#	#	
JMC	11	本間左武朗	36	パブリカコンバーチブル	#	
	12	内山雄二	21	ブルーバード	#	
QCCJ	14	八城貴次	25	日野コンテッサ 900	893	
	15	藤巻克己	36	#	#	
	16	鈴木公德	36	#	#	
NRC	17	岡庭弘安	28	ホンダS 600	606	
	18	田中勇	32	#	#	
CDCJ	19	篠弥輔	30	#	#	
	20	小野村重俊	34	#	#	
HNC	24	野崎真宏	23	#	#	
	25	前野霜一郎	19	#	#	
	23	内山正司	21	#	#	
CDCJ	21	山口能功	20	ブルーバード SS	1,189	
CDCJ	22	清水良三	22	パブリカ		
SCCN	26	佐藤全弘	32	ホンダ S600	606	
	27	津々見友彦	24	ブルーバード SS	1,189	
	28	都平健二	24	#	#	
	29	三保敬太郎	31	#	#	
	30	三井平八朗	32	#	#	
	31	沢田稔	28	ホンダ S 600	606	
	32	平山義雄	29	モーリスミニ S	1,300	
KSCC	33	三野一	33	ホンダ S600	606	
	34	寺西孝利	31	#	606	

決勝順位	タイム	主なレース歴
		第1回クラブマンヒルクライム4位 第1回 GPT-1 3位 第1回全日本ヒルクライム T-I 2位 第1回クラブマンヒルクライム1位
		第1回全日本ヒルクライム T-III 2位 第1回全日本ヒルクライム GT-I 1位 クラブマン谷田部タイムトライアル C 2位 第1回全日本ヒルクライム T-III 1位
		第1回クラブマンヒルクライム1位
		第4回ナショナルストックカーレース5位
		第2回 GP T-IV 4位 第2回クラブマン鈴鹿 T-I 2位 第2回クラブマン鈴鹿レース T-I 4位 第1回全日本ヒルクライム GT-III 1位 第1回クラブマンヒルクライム4位 第1回クラブマンヒルクライム1位 第1回ワールド日本2位
		第1回全日本ヒルクライム GT-III 5位 第1回 KSCC 1時間レース T-A 3位 第1回 GP T-VI 5位 第2回クラブマン鈴鹿レースJT-I 2位

7月18日 午前11時30分スタート (参加台数 32台)  
**グランド・ツーリング・カーII (1300cc以上) 30周**  
 (GT-II)

クラブ名	車番	氏名	年令	車名	排気量	予選順位
PMSC	1	生沢 徹	22	プリンススカイライン 2000GT	1,988	
#	2	横山 達	32	#	#	
#	3	砂子 晴彦	32	#	#	
#	5	古平 勝	26	#	#	
チームエイト	6	白石 春太郎	37	トライアンプTR-4	1,991	
NDC東京	7	辻本 征一郎	27	ダットサンフェアレディ	1,488	
SCCJ	8	浅岡 重輝	23	いすゞベレット 1600GT	1,580	
#	9	中村 正三郎	30	オースティンヒーレー 3000MK-II	2,912	
#	10	加千須ブライアン	26	いすゞベレット 1600GT	1,580	
MGCC	11	滝 進太郎	27	ロータスエラン	1,558	
#	12	波差江 善武	26	モーガンプラス4	1,991	
#	14	松永 正義	39	MG		
ISCC	15	前田 洋治	22	いすゞベレット GT	1,579	
#	16	本田 正一	27	#	#	
#	17	高野 正瑞	25	#	#	
#	18	滝沢 元堂	27	#	#	
TMSC	19	浮谷 東次郎	22	ロータスエラン	1,558	
SCCN	20	高橋 国光	27	ダットサンフェアレディ	1,600	
#	21	長谷見 昌弘	20	#	#	
#	22	北野 元	26	#	#	
#	23	横山 精一郎	35	#	#	
OCC	24	花輪 知夫	22	トライアンプ TR-4		
RAA	25	村田 光正	24	ダットサンフェアレディ		
#	26	立原 義次	38	ボルシェ SC		
#	27	米山 二郎	21	いすゞベレット		
#	28	野口 肇	20	シボレーコルベア		
NAC	29	安田 銀治	32	ジャガー XK-E		
#	30	渡辺 三三	24	ボルシェカレラ	2,000	
#	31	酒井 正	22	シボレーコルベット	4,800	
STCJ	32	豊村 健一	39	トライアンプ TR-4	1,991	
KSCC	33	山口 良夫	48	ダットサンフェアレディ 1600	1,595	
#	34	中島 逸郎	35	プリンススカイライン 2000GT	1,988	

**賞典**

総合賞	グランド・ツーリング部門 トロフィーおよび賞金	クラス賞 最高ラップ 走メカニク賞	カップおよび賞金 カップおよび賞金 メダル メダルおよび賞金	1万円 (1位のみ) 2万円 3万円 2万円 1万円
1位	15万円			1万円
2位	10万円			2万円
3位	6万円			3万円
4位	4万円			2万円
5位	3万円			2万円
6位	2万円			1万円

決勝順位	タイム	主なレース歴
		第2回 GPT-V 1位 第3回 NSR 1位 第2回クラブマン鈴鹿 T-I 1位 GT-II 1位
		第1回 GPB-3.1位 第2回 GPT-III 2位 第1回 TMSA ドラッグレース GT-5.1位
		第2回 GPT-V 4位 GT-II 2位 第1回全日本ヒルクライム GT-4.5位
		第2回 GPGT-II 4位 第1回全日本ヒルクライム T-V 1位 第3回 NSR 5位
		第1回クラブマンヒルクライム 2位 クラブマン谷田部タイムトライアル 3位
		第3回 NSR 3位 第4回 NSR 2位
		第1回 クラブマンヒルクライム 9C 2位
		第1回 GP T-V 3位
		第1回 全日本ヒルクライム GT-2.2位 第1回クラブマンヒルクライム UE 1位
		第1回 宇都宮スピードトライアル C 4位
		第1回 クラブマンヒルクライム 5位 第1回 KSCC ヒルクライム C 5位
		第1回 宇都宮スピードトライアル A 6位
		第4回 NSR 1位
		第2回 GPGT-1 2位 第2回クラブマン鈴鹿レース GT-II 2位
		第1回 クラブマンヒルクライム 1位 第1回 KSCC ヒルクライム 1位
		第2回 GP GT-III 1位
		第2回 GP GT-III 4位 第4回 NSR 1位
		第4回 NSR (ナショナル・ストック・カー・レース) 4位
		第1回 KSCC ヒルクライム 4位 第2回 クラブマン鈴鹿レース 6位
		註：GP=日本グランプリの略

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	
PMSC	2	大石 秀夫	27	PMSC		
PMSC	3	須田 祐弘	25	PMSC		
PMSC	5	杉田 幸朗	30	PMSC		
ISCC	6	福沢 幸雄	22	いすゞベレット1500	1,471	
ISCC	7	永井 賢一	23	ISCC		
ISCC	8	荒尾 正和	38	ISCC		
ISCC	9	守屋 清太郎	24	ISCC		
TMSC	10	桑原 彰	25	トヨベツトコロナ	1,490	
TMSC	11	高橋 利昭	25	TMSC		
TMSC	12	大坪 善男	24	TMSC		
TMSC	14	戸国 盛弘	29	TMSC		
CDCJ	15	佐藤 孝	26	コルチナロータス		
SCCN	20	萩原 壮亮	24	ニッサンセドリック	1,883	
SCCN	19	高橋 朗	34	SCCN		
SCCN	17	新井 理夫	27	SCCN		
SCCN	18	松井 英男	27	SCCN		
OCC	28	松崎 好博	28	プリンススカイライン 2000GT	1,988	
OCC	29	富田 輝男	26	プリンススカイライン1500	1,500	
RAA	21	吉田 健一	28	いすゞベレット1500	1,471	
RAA	22	渡辺 靖彰	28	プリンススカイライン 2000GT	1,988	
グループSS	23	犬飼 正良	27	グループSS		
NAC	26	金子 浩	23	いすゞベレット1500	1,500	
NAC	25	矢島 靖久	21	プリンススカイライン 2000GT	1,988	
GDCJ	16	田中 八郎	26	プリンススカイライン 2000GT		
NAC	24	青木 勇	21	NAC		
NAC	27	高野 光正	26	NAC		
KSCG	30	矢吹 圭造	29	トヨベツトクラウン		
KSCG	31	伊藤 幸信		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		
チームエイト	2	守屋 清太郎	24	モスター-F3	997	
NDC京東	3	近藤 美智子	21	ロータスF3		
NAC	5	小島 常男	31	DEL MK-III		

**賞典**

総合賞	ツーリング部門	クラス賞	カップおよび賞金
1位	トロフィーおよび賞金	15万円	1万円 (1位のみ)
2位	PMSC	10万円	2万円
3位	ISCC	6万円	
4位	TMSC	4万円	
5位	CDCJ	3万円	
6位	SCCN	2万円	
		完走賞	メダル
		メカニック賞	メダルおよび賞金
			1位 3万円
			2位 2万円
			3位 1万円

決勝順位	タイム	主なレース歴
		第2回 GPT-V 3位 T-VI 1位 第1回全日本ヒルクライム 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回全日本ヒルクライム GT-II 1位 第1回クラブマンヒルクライム 3位
		第1回宇都宮スピードトライアルC 1位
		第1回全日本ヒルクライム T-IV 1位 第2回クラブマン鈴鹿レース GT-I 3位
		第1回全日本ヒルクライム3位 第1回クラブマンヒルクライム2位 第2回クラブマン鈴鹿レース3位
		第1回宇都宮スピードトライアルB 5位
		第1回全日本ヒルクライム T-IV 2位 第1回クラブマンヒルクライム5位 第3回NSR 4位
		第1回全日本ヒルクライム T-VI 1位 第1回クラブマンヒルクライム 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ヒルクライム6位
		第1回KSCCヒルクライム1位
		第1回KSCCヒルクライム2位 第2回クラブマン鈴鹿4位

注：GP = 日本グランプリの略

決勝順位	タイム	主なレース歴
		第1回GPT-V4位 第1回全日本ヒルクライム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GPGT-I 5位

7月18日 午後3時30分スタート (参加台数 40台)

# グランド・ツーリング・カー I (400cc~1300ccまで) 30周 72km

(GT-I)

クラブ名	車番	氏名	年令	車名	排気量	予選順位
PMSC	1	生沢 徹	22	ホンダS600	606	
NDG	2	近藤美智子	21	MGミゼット	1,098	
SCCJ	3	松田 芳穂	23	モーリスミニS	1,275	
#	5	佃 公彦	35	オースチンミニクーパーS	1,071	
#	6	原田 信雄	28	ホンダS600	606	
#	7	後藤 守正	32	バブリカ	697	
MGCC	8	宮内 隆行	20	MGミゼット	1,098	
#	9	立原 一弥	23	オースチンヒーレースプライトMK-III	1,098	
#	10	加藤 正文	22	ホンダS600	606	
#	11	木村 広一	30	#	#	
JAC	12	小関 典幸	25	スバル 360	356	
JMC	14	平岡 義敏	23	ホンダS600	606	
QCCJ	15	福島 慶忠	28	日野コンテッサ1300	1,251	
#	16	富田 一三	30	#	#	
TMSC	17	細谷 四方洋	27	トヨタスポーツ 800	790	
#	18	北原 豪彦	29	#	#	
#	19	田村 三夫	31	#	#	
#	20	浮谷 東次郎	23	#	#	
NRC	21	吉平 雅哉	34	バブリカ	697	
HNC	22	中西 重一	21	ホンダS600	606	
#	23	関口 博	27	#	#	
NARC	24	杉山 元	19	日野コンテッサGT	983	
#	25	井浪 博文	19	#	#	
SCCN	26	田中 健次郎	31	ダットサンブルーバードSS	1,200	
#	27	黒沢 元治	25	#	#	
#	28	服部 金蔵	30	スピットファイア4	1,147	
RAA	29	小林 嘉章	27	ダイハツ		
OCC	30	古我 信生	40	アバルト		
RAA	31	立原 義次	38	#	#	
OCC	32	柚木 俊彦	33	トヨタスポーツ 800		
#	33	中村 祐子	23	ボグゾールピバ		
NAC	34	山西 喜美夫	23	日野コンテッサ	1,251	
#	35	保利 昇	25	#	982	
#	36	塩沢 勝臣	22	#	1,251	
#	37	桜井 祥智	31	#	983	
CDCJ	38	高岡 恭之	30	ホンダS600	606	
KSCC	39	前川 義弘	27	#	#	
#	40	吉田 隆郎	29	コンバーノスパイダー	958	
#	41	久木 留博之	21	#	#	
#	43	谷岡 博史	19	#	#	

## 賞典

総合賞	グランド・ツーリング部門 トロフィーおよび賞金	賞金	クラス賞 最高ラップ賞 完走賞 メカニック賞	カップおよび賞金 カップおよび賞金 メダル メダルおよび賞金	1万円 (1位のみ) 2万円 1位 3万円 2位 2万円 3位 1万円
1位	15万円				
2位	10万円				
3位	6万円				
4位	4万円				
5位	3万円				
6位	2万円				

決勝順位	タイム	主なレース歴
		第1回宇都宮スピードトライアルD 6位 第1回クラブマンヒルクライム 2位
		第1回KSCCヒルクライムG 5位 第2回クラブマン鈴鹿レースT-I 6位 第1回クラブマンヒルクライム 3位 第2回GP GT-I 2位
		第2回クラブマン鈴鹿レースGT-I 5位
		第1回GPT-II 2位 第2回GPT-II 3位 第1回全日本ヒルクライムFII 1位 谷田部C 1位 第1回全日本ヒルクライムT-V 4位 第4回NSR 1位 第2回クラブマン鈴鹿T-II 2位 第1回宇都宮スピードトライアルAクラス 1位 第2回クラブマン鈴鹿レースGT-I 1位
		第1回 TMSAドラッグレースGT-I 2位
		第2回 日本GPT-IV 1位 クラグマン谷田部 B 2位 第4回NSR 2位 第2回 GPT-IV 3位 クラブマン谷田部トライアル 3位
		第1回 GPT-II 3位 GT-I 2位 T-III 1位 第2回GP JAF トロフィー 6位
		第1回 GP GT-I 5位 第1回クラブマンヒルクライム 1位
		第2回 GPT-III 6位 第3回NSR 3位
		第4回 NSR 1位 第1回 GP 2位 第1回 GP 3位 第1回 RAA ラリー 1位 第1回 RAA ラリー 2位
		注: GP = 日本グランプリの略



# 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	周回時速
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	103,990	2' 00" 0	72,000	2' 40" 0	54,000		
1' 31" 0	103,915	2' 01" 0	71,404	2' 41" 0	53,664		
1' 32" 0	103,853	2' 02" 0	70,819	2' 42" 0	53,333		
1' 33" 0	103,803	2' 03" 0	70,243	2' 43" 0	53,006		
1' 34" 0	103,764	2' 04" 0	69,677	2' 44" 0	52,682		
1' 35" 0	103,736	2' 05" 0	69,120	2' 45" 0	52,363		
1' 36" 0	103,718	2' 06" 0	68,571	2' 46" 0	52,048		
1' 37" 0	103,709	2' 07" 0	68,031	2' 47" 0	51,736		
1' 38" 0	103,709	2' 08" 0	67,500	2' 48" 0	51,428		
1' 39" 0	103,718	2' 09" 0	66,976	2' 49" 0	51,124		



日本のモトピア

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

# 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：クロソイド・単純・複合の各種カーブを用意しています。ピット：50車分。パドック：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、大月経由約128km  
東名及び中央高速道路43年完成沼津から、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



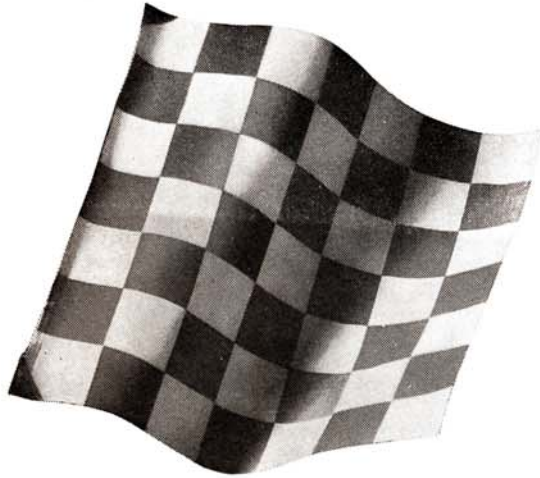
富士スピードウェイ株式会社

本社：東京都港区麻布飯倉町3-13麻布台ビル  
TEL. 583-4901, 0972

事業所：静岡県駿東郡小山町大御神  
TEL. (御殿場) 0550-2-0490

代表取締役社長 鈴木九平

〈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運動し、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

世界の時計——

**SEIKO**

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

### 佃 愛子

船橋にサーキットが出来て、東のカーキチにとって、こんなうれしいことはない。これでも夜陰に乗じてスズカまですっとなばしてサーキットをひとつ走りして東京へトンボ返り——ということも、三度に一度ですみそうである。これからは車の続くかぎり、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、カーキチたちはきそ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）もじっとしてはられない。バットモス（レースの神様スターリングモスの妹）に続けとばかり、カッカとお熱が上がってく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ないけれど、その中にはスポーツカーでスズカを3分10秒でまわったという、カーキチオドラ（男性の車キチガイ）のシンタンを寒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0にひとしいので、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ぬ。

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、メドラはオトコの気持である。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ランと血走らせるときのオンナの迫力!!

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、あまり気をつかひすぎたばかりに、追いこさせたトタンに自分はハンドルを切りそこねてスピノといういじらしき場面もある。

いまはまだまだメドラは珍らしいけれど、



## くるま まと 私



これから若いメドラ達が、どんどんA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遠いことではないだろう。外国のマンガに、スタートラインについたメドラが、ゆうゆうとコンパクトを出してお化粧をしているのを見て、となりに並んだオドラがギョッとしてるのがあったが、日本でも遠からず、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のひとつに、レーシングウエ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、背中にV字型にあいたピンク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。衿はベンケーシー型がいいかしら、それとも衿なしの丸首がいいかしら、という具合である。

実際、サーキットのパドックはものすごくカラフルで、原色がいっぱいであるから、相当派手なカツコができるのである。そのうちに、レーシングメドラおよ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閉口するけれど、メドラはそんなことにはカンケイなくたのしく走りたいのである。

(漫画家・佃公彦氏夫人)

## 孤独の城

### 小林千登勢

ハンドルを手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、365を6倍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、なかなかと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円を描いたかす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——の諺通り私に自慢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いらするの

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でも……………

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。一日の仕事が終了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。そして夜風をさきぎって、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、自動車のうれしきは、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でなければ



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。

そういう意味で、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。

バ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っていたり、遠く赤い屋根に白壁の美しい百姓家がほつんぽつんとちらばっている。たんたん和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で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と狭くなり、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……

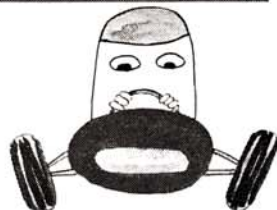
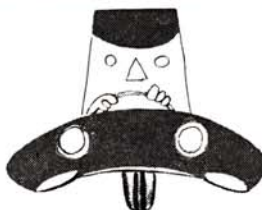
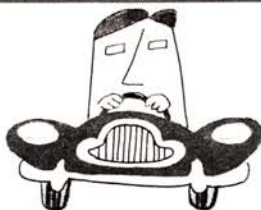


住友の自動車用添加剤

# 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) 大阪営業所 ☎(203) 1131 名古屋営業所 ☎(94) 9396  
東京都港区芝新橋5-11-3 大阪市東区北浜5-15 (新住友ビル) 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言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てしまうが、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のことで、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いかも知れません。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いないほどになりました。そこでは非常にめぐ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できま。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言うものです。

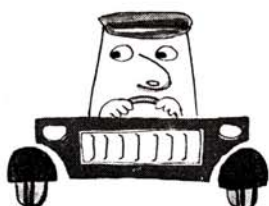
## イギリス型と アメリカ型

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でしようか、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言うイギリス型と、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つたことを云うのはそのためでもあります。



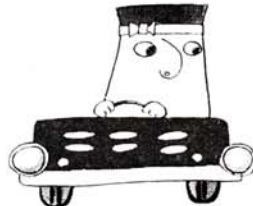
札幌営業所  
札幌市北2西3 (大井証券ビル)

☎ (23) 1151



静岡営業所  
静岡市日町1-1 (住友建設静岡支社内)

☎ (54) 7171



広島営業所  
広島市胡町5-32

☎ (41) 3021



小倉営業所  
北九州市小倉区京町10 (五十鈴ビル)

☎ (52) 8431



## 愛車のシートが さらっときれいに

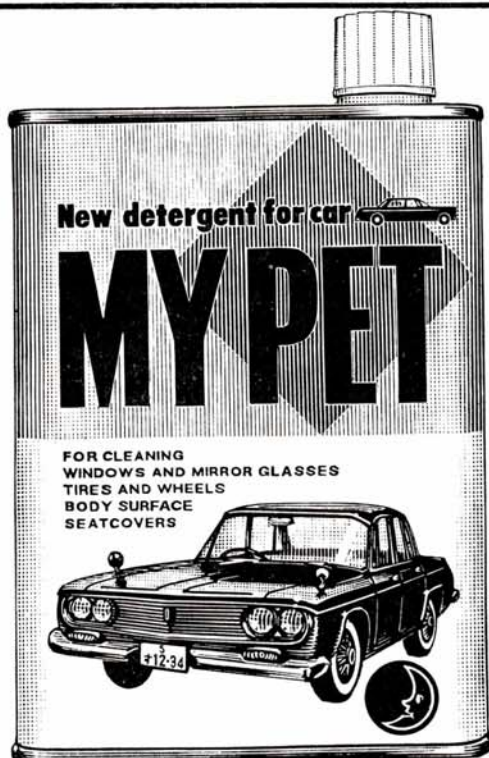
暑苦しいビニールシートのべたつきが  
サッパリとれて、とても快適。  
泥はねおとのテマも、これまでの  
垢ですみます。  
塗装やメッキもいためません。

※車洗いには、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 66114181

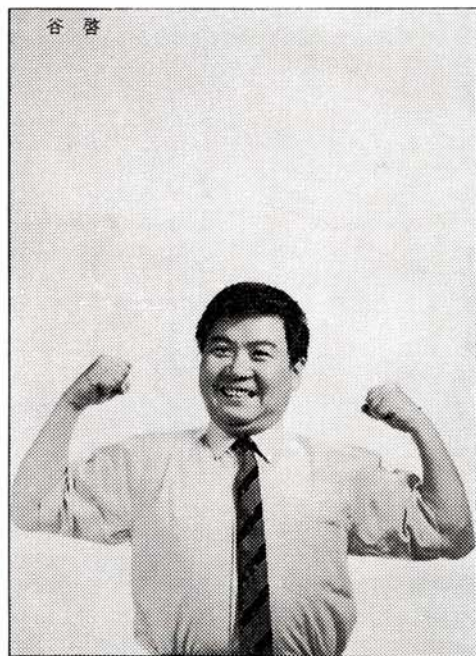


●ガソリンスタンドでお求めください。



花王

## タンパク質を身につけよう!



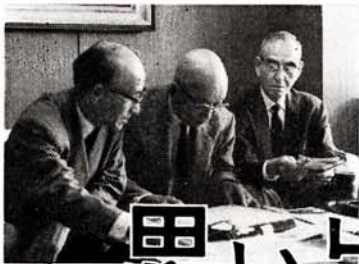
疲れるパパの  
体力強化に  
忙しいママの  
疲労回復に  
弱いお子様の  
体位向上に  
総合アミノ酸が  
効果的に働きます

- 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



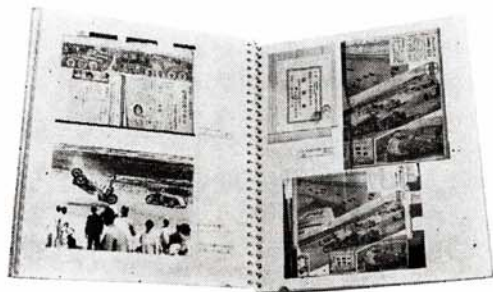
第一製薬  
東京日本橋局区内



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)

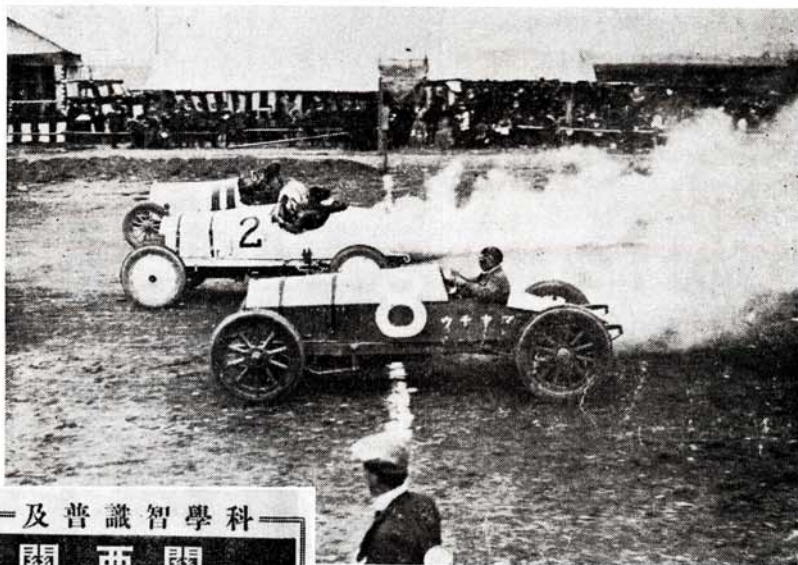
写真右から関根宗次氏  
 藤本軍次氏  
 山本直一



山本直一(文)

大正12年4月(1923年)東京・洲崎理立地において第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

大正十二年  
 七月二日(日) 一年前(1923年)の開催地  
 大阪城東練兵場

未曾有の偉観!!  
 空前の大壯舉!!  
 多数並列出發

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!

京神大車 一二  
 都府大車 一二  
 三一九九  
 三一九九

主催 帝国自動車保護協会  
 関西自動車聯合会  
 大阪府自動車連合会  
 大分県自動車連合会  
 大分県自動車連合会

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。交通事故防止宣伝が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ソンをもたらした。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。

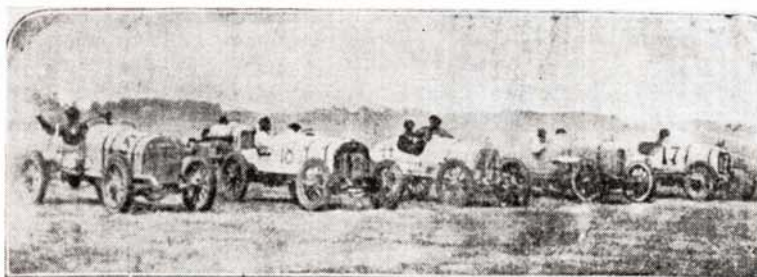
## 欧州のレース界

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。

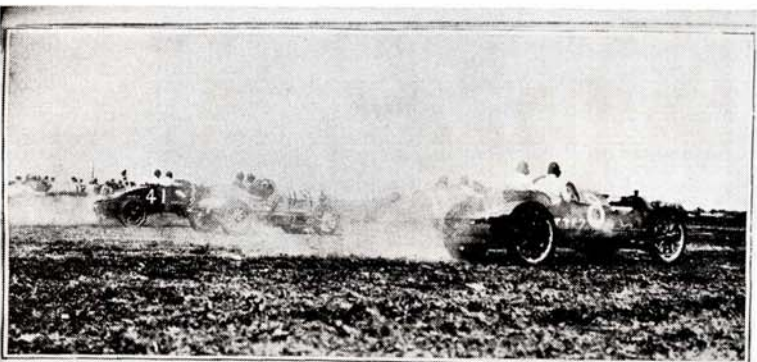
これによると今後国際的グランプリ・レースは年に一回とし、これを各国が交替に開催する権利と義務とを均等に持つということが可決された。次いで国際スポーツ委員会が作られた。国際自動車連盟(FIA)に国際レース・カレンダーの作成委員会を設置した——レースがいよいよ国際的に権威ある形をとるように整備されたのである。この年から1939年に至る約20年間が、欧州ではグランプリ・レースの最盛期となったのである。

## 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年のパ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



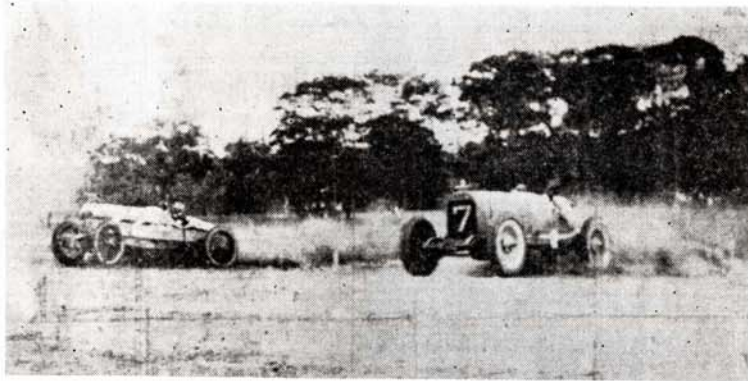
大正13年4月(1924年)立川の町制祝賀会をかねて行なわれたもの。最長50哩レースあり、入場者5万を算した。主催 自動車倶楽部、各新聞社が後援した。



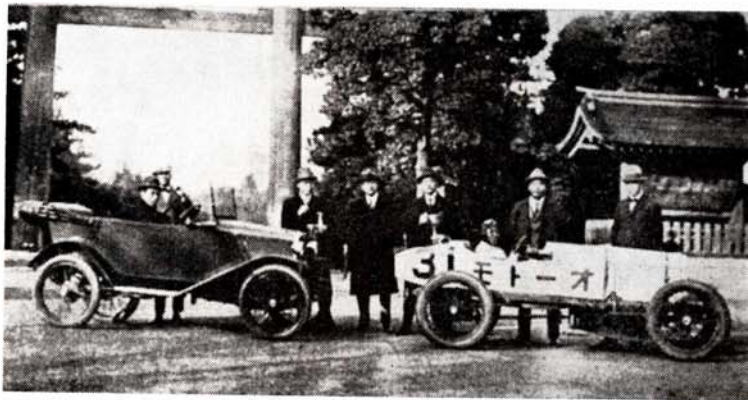
立川飛行場の不整地を走るすさまじい光景。50哩レースを関根宗次氏が優勝した。



大正13年11月22日~23日。鶴見理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進行したり、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回レースはさんたん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ーシーに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ワードの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タイムラー（180馬力）が出現して、喝手を博した。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。

ここら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

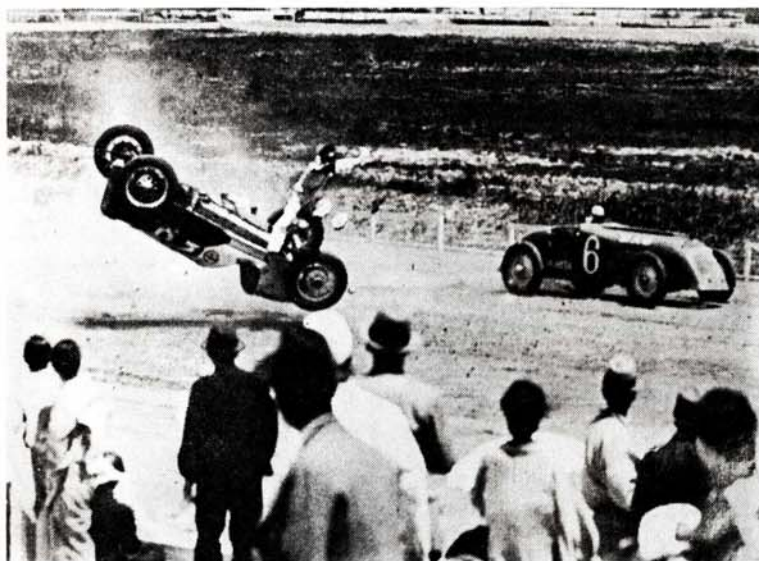
第8回は昭和9年6月に10年振りで月島の埋立4号地で再開された。ここはその後数回に亘って会場となった。この年に、初めて純競走用車の規格をホイールベース100吋以内とした。馬力は制限なし。アマチュア用の競走車はフォード、シボレー、ダッジ級のも



◇ 壯烈なる自動車競走

空から参加した競走車  
會場から参加した競走車

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。レース中テンク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。

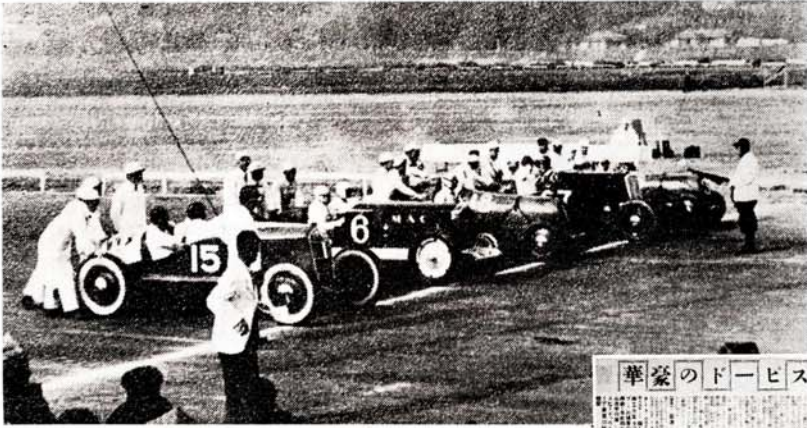
第12回には多摩川のスピードウェイが完成して初めてここで開催した。(昭和11年5月17~18日)本格的なレースが見られたという。この時本田宗一郎氏(後年の本田技研社長)もフォードを手直した「浜松号」に乗って出場したが、第4カーブで2度テン倒して観衆のキモを冷やした。またオオタ号が出場したが、国産車がレース車の形を整えて現れたのはこれが最初であった。

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余种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丁目三菱ビル2階)、日産ショールーム、(芝公園東京タワー2階)、トヨベット銀座サロン、(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
J A F 本 部	東京都港区芝高輪南町66	東京(443)7911(代)
J A F 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
J A F 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
J A F 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



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

ス ポ ー ツ

---

芸 能

---

文 化



## 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つくします。

# 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  | ■個人正会員(1名につき) | 28万円 |
| ■ビジターフィー50%割引   | ■法人正会員(記名式・々) | 28万円 |
| ■お友達も家族会員証でどうぞ  | ■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 |               |      |

## GO 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ク—純アルミナ質碍子

■グラスシール

中心電極は特殊ガラスで碍子に熔着

耐熱性、熱伝導性、気密性が完全で熱価が正しく、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 疲れしらずのペース！



## からだのバネに

筋肉神経にシャープなききめが  
浸透し 疲れをほぐします

⇒カブレにストップをかけましたー  
虫さされ・かゆみ止めにも効果的  
⇒毛・髪・肌の地肌にも ききめが直進  
衣服にかけても よごさず・いた  
めません



## 《エアースロンパス》



霧のマッサージ  
**エアースロンパス**

50ml ¥ 300 100ml ¥ 500

久光製薬株式会社