

## FJ の歴史

( IFJO の History の翻訳 )

「フライング・ダッチマン・ジュニア」が設計され、誕生したのはオランダで、設計者はヴァン・エッセン氏、オランダの著名なヨット設計者です。更に、コンラート・ギュルヒャー氏も共同設計者として名前を連ねています。オランダのオリンピック選手です。この二人はフライング・ダッチマンも共同製作しています。ギュルヒャー氏は長年このFD、FJ 両国際級艇種の理事長として発展の原動力となり、1989年に死去するまで、活躍されました。

最初のFJはコールド・モールドッド（冷熱成形）木造艇で、1955年12月に試乗されました。



1955年12月 オランダ  
スキッパーはC.ギュルヒャー氏（推測）

「フライング・ダッチマン・ジュニア」の元来の目的は、当時のオリンピック新艇種「フライング・ダッチマン」(FD)の練習艇でした。FDはFJより遥かに、大きく(607cm)、速く、体力も必要でした、

FJの建造規則は、FDと同じく、技術革新を多く許容しました。これは現在でも続いています。複雑なチューニング、マストのレーキやバンドなど、トップレベルのレースに欠かせない重要な項目を初心者に教えるのに、FJは理想的でした。この点は昔も今も変わりません。

FJは自主的に発展を続け、クラスの名称も、「フライング・ジュニア」にすぐ変わりました。1960年頃にはFJ協会は、FD協会から独立して自由になっています。

FJは、「IYRU 国際級」の地位を取得した。1970年代の初めには、「フライング・ジュニア」は、国際ヨットレース連盟（IYRU）から「国際級」という高い地位を与えられています。IYRUはISAFの前身です。この名誉ある地位を与えられる艇種は限られていて、その条件としては、厳密なワンデザイン建造規則を持っていること、世界中に普及していること、世界選手権、大陸選手権のような国際レースを定期的を開催することが挙げられます。国際セーリング連盟（ISAF）(IYRUの後身)が国際FJ級規則を管理します。FJは

国際級なので、艇のデザインの管理権は国際セーリング連盟にあります。今日（2000年）現在、国際FJ級は日本、ドイツ、イタリア、ベルギー、オランダ、アメリカ合衆国で帆走しています。

FJのクラスルールでは、デッキのデザインは自由です。デュッセルドルフ社製のFJはダブルボトムを採用し、海や湖など水面での帆走に適しています。トランサムが抜けているので、大量の水が艇内に入ってきてもすぐに出ていきます。このタイプの艇は、少なくとも最初の15年間、最も速いFJでした。レースでも今なお健在です。だれが建造してもよい。個人でも会社でもよい。FJのクラスルール（建造規則）は、最初からこれを認めています。

#### クラスルールの進化      クラスルール改定の主なものを列挙

- ・ 1960年代初期、艇速を上げる目的で、マストを長くした。また、ブームを高くして下の空間を広くした。
- ・ 1970年代初期、「フライング・ジュニア」は「国際フライング・ジュニア」となった。これにより1972年以後に建造されたFJは、IYRUの「造艇者納付金支払済」の金属製銘盤をコックピットに貼め込むことが義務となった。IYRU著作権を納付したという証明になる。この納付金が国際級艇種の唯一の収入源です。
- ・ 1980年、「ジュニア」という名称は、実際の使用実態に合わないという意見が出てそれが通って「国際FJ」という名称になった。
- ・ 1980年代には、更に、スピナーカーを大きくした（7.4㎡ 8.1㎡）。また、スピナーセルのシェイプカットを認めた。（それまでのルールでは、スピナーは2枚の平面の布と規定していた）。この新ルールで、サイズが大きくなったことに加え、スピナーカーが球形になって、スピードが大いに増加した。
- ・ 1990年、クルーにトラピースの使用が許可された。（アメリカでは1994年）。正式には、トラピース使用年齢12歳以上となっている。