

イタリア 11.98

ITALY

Italia 11.98



斬新な外観も魅力の快速艇

ORCやIMSにおける戦闘力を持たせ、さらにショートハンドやクルージングにも対応可能としたボート。空気抵抗の少ない人間工学的に配慮したデッキ、操作性のよい帆装、オール鉛製のキールなど、性能重視の上、シンプルながら居心地のいい船内を実現している。円の一部分のようなトランサムやドッグハウスなども特徴的。

SPEC

- 全長: 11.98m ●全幅: 3.98m ●排水量: 6,200kg
- 喫水: 2.10m
- 現地価格: 210,000ユーロ(工場出荷価格)

(問) VMGヨット

TEL: 045-867-0034

E-mail: vmg@vmg-yachts.com

JPK 1030

FRANCE

JPK 1030



意欲的な新世代のIRCボート

各地のレースで好成績を挙げている姉妹艇をベースに、パフォーマンスアップを図ったIRC対応のボート。使いやすく効果的なウオーターバラスト等、さまざまなアイデアを採用した帆装を備える。シングルハンドからフルクルーまで対応する。内装も個室こそないが標準的なレイアウトで使いやすそうだ。

SPEC

- 全長: 10.34m ●全幅: 3.24m ●排水量: 3,600kg
- 喫水: 1.96m ●現地価格: 135,900ユーロ

(問) JPK Composites

E-mail: jpk.composites@wanadoo.fr <http://www.jpk.fr/>

タータン365

USA

Tartan 365



東海岸テイストのファストクルーザー

近年のはやり廃りにあまり左右されず、変わらないアメリカ東海岸のテイストを持つタータン365。決して軽くはないが、ハルの強度を増し、4割近いバラスト比を確保している。カーボンマストも用意され、大きなセールでハイパフォーマンスを狙っている。木造艇の雰囲気を残す内外装で、仕上げのクオリティーも高い。

SPEC

- 全長: 11.23m ●全幅: 3.68m ●排水量: 5,969 ~ 6,468kg
- 喫水: 1.30 ~ 2.51m ●価格: 未定

(問) シティマリーナヴェラシス

TEL: 046-844-2111 <http://www.velasis.com/>

チャイン、バウ、船内に見る 最新艇のトレンド分析

文=永井 潤
text by Jun Nagai

セールボートの世界標準

30年以上、いろいろなセーリングボートを見てきているが、ずいぶん変わったものである。それは、モノハルに関していえば、20年以上前に出現した、超軽量でトランサムまで幅広な大洋横断レース艇がきっかけだったように思う。その特徴の一部がプロダクションボートに反映されてくるのには少し時間がかかったが、この数年、さまざまなアイテムの方向性が定まってきたように思う。

ここではそれを「世界標準」と呼んでみることにしたいが、その意味は、たとえ採用される割合は多くないとしても、もはや全然珍しくないし、特筆すべきことでもない、といった意味だ。例をあげてみよう。

「スターンまで幅広な船型」については、

中～重排水量でそのような形にした場合にありがちな、ウエザーヘルムだったりの特性を抑え込むことに成功した。ハルの軽さ加減や幅広加減により、シングルラダーではヒール時に利きが悪そうな場合、ツインラダーを採用するというだけである。もはやシングルとツインの明確な差はなく、フィーリングも変わらない。

そのほかには、全通(に近い)チャイン、逆傾斜したステム、バウスプリット、面取りされた上に低いブルワーク様のガンネル、地中海スタイルのツインホイールのコクピット、ヒール時のヘルムスマンステップ、ヘルムスマンシート下のグリルやシンク、カーボンマスト、アーチ、バックステーの省略、電動機駆動、ステアリング直前の電動ウインチを反

対舷からコントロール、といったものである。

これら「世界標準」は、今回の艇紹介では特に記さない(スペースの関係で記せない)場合が多かったし、今後の艇紹介でも、万度ひとつひとつ説明していくわけにはいかないことをあらかじめお断りしておきたい。

ここでは、「世界標準」を超えて、今何が起こりつつあるのか、三つほどのテーマでまとめてみた。その結果思うのは、チャイン、バウ、船内いずれも、昔は思いもつかなかった方向にぐんぐん進んでいるということだ。と同時に、やはり欧米の市場の大きさと開発力に感心せざるをえない。

とはいえ、今後数年、さらに意外な方向に進むのか、あるいは落ち着くのか、観察するのは面白くもあるし楽しみでもある。

Chine チャイン

レースとクルージングにおける それぞれの効用

このところのレースボートを見る限りでは、チャインは走りにも悪影響があるのかもしれない。例えばボートのリーウェイは常に変動するわけで、チャインが水流方向に常に一致しているとは考えにくく、当然抵抗になるだろう。

チャインが必要だとすれば、スターン幅を調整する役割だが、基本的には水に付かないほうがよく、

かなりヒールしてはじめて水に漬かりはじめるくらいの高めのチャインがよろしい、ということになる。

これに対し、クルージングボートにおける船内空間の拡大という意味では、全通する低いチャインが効果的である。この場合、チャインより上のハルは垂直に近く立っていないと、その意味がない。

以上のような観点でチャインを見ていただければ分かりやすいのではないだろうか。

今後の着目点としては、バウの段付きチャイン(水切り)の有効性、あるいはチャインを省略して、上から見て三角形のハルのほうがいいのかどうか、といったところだろうか。この両者は実艇も浮いている。



No Chine ITALIA 11.98 ▶P35

チャインのないハルを持つイタリア 11.98。ドッグハウスも低く、デッキの空気抵抗減もうたったボートだ



With Chine DUFOUR 430 Grand Large ▶P27

マイルドなチャインを持つデュフォー 430 GL。船内拡大の意味もあるし、ルックス的にもまとまっている

※本コラムで取り上げた5艇は、▶以下のページに同じく永井 潤氏による詳細関連記事あり。ぜひご参照ください

ヨット、モーターボートの雑誌

Kazi

2

FEBRUARY 2020

【特集】本誌が総力を挙げて厳選!

最新注目艇 図鑑2020

DMG MORI SAILING TEAM

白石康次郎、
新世代艇に乗る

フォイリング技術の最先端
「AC75」の偉力



DMG MORI
GLOBE

浦安の伝統帆船
令和のべか舟物語
日蘭友好
瀬戸内合同クルーズ

連載

Sail to TOKYO 2020

「49er FX級の日本代表が内定」

海ガールはじめました!

「ハウステンボスカップヨットレース」

理想のヨットライフを追求

「ホイチョイプロダクションズの馬場さんと座談」

別冊付録

マリーナ&
マリンクラブ
セレクション
2020