



左下：デッキはクルーザーディビジョンの特徴であるコーミング付き。コクピットの面積も狭く、ブイ回りのレースではちょっと混み合いそう。しかし、このあたりの不便さが1%のアドバンテージをもらえる所以であると考えれば納得がいく。プライマリーウインチがセルフ・テールリングっていうのも、クルージングっぽい。コンパスは南半球仕様の物を仮り付けしてある
 右下：キャビン内。一般のクルーザーとの違いは棚等の収納スペースが少ないことか。バースの背もたれを引き上げると上段のパイロットバースになる
 上：ユーモラスなスピニングがレース海面を席卷した

エリオット35 〈UFO〉 JPN-1733

クルーザーディビジョンを狙って設計された〈UFO〉。オークランドのヨットینگ・デベロップメント社で建造された同艇は、IMSレガッタ直前に進水。今までのグレッグ・エリオットのデザインとはひと味違った、落ちついたフォルムを見せる。川島オーナーからの要望で上り性能を重視して設計。バウはシャープに、キールを重くしている。セールサイズは普通だが、やや重い仕上がりとなっている。

マム36とハンディキャップを比べてみると、GPHで〈UFO〉601.5、「マム36」588.8、と、12.7秒の差。

あらゆる風速、コースでも約10秒/マイルほど、〈UFO〉の方がアドバンテージをもらっている。

今回のレースではマム36の10分後にスタートしているので少々わかりにくいですが、フィニッシュタイムを比べてみると4本のインショアレースのうち2本は〈コナカイ・ベイビー〉にスクラッチで勝っている。もちろん〈コナカイ〉は多くの同型艇に囲まれて苦しい走りを余儀なくされているわけで、比べるのは酷な気もするが、この数字から〈UFO〉のポテンシャルの高さは十分わかっていただけたと思う。

マム36とさほど変わらぬスピードポテンシャルながら、装備はクルージングボートとしての機能を十

分備えており、レーシングだけではなく、息の長い船になりそうだ。おまけに建造コストはマムの2~3割安（デザイナー談）だという。日本に帰ってから、他の35フィート艇との戦いが楽しみだ。クルーザーディビジョンの今後の発展が期待される。

LOA	10.65 m
BEAM	3.4 m
DRAFT	2.1 m
DISPL.	4800 kg
SAIL AREA	65 m ² (MAIN&FORE△)