

# NEW BOAT GUIDANCE

Sailing Cruiser

■由緒沖での試乗。風速は16~20ノット。北東の風なので波はまったくないが、陸の影響で風速、風向ともに激しく揺れまわる。100%トップにフルメインで非常に安定していた



## ルールに捉われない斬新さが魅力 高性能・高品質の“木造”ボート

カウリ

### ELLIOTT 10mC

●エリオット10mC

アウトライン&構造

“カウリ”材を使用した  
木構造ボートの斬新さ

話題の「エリオット10m」が進水した。設計は、ニュージーランドの新進気鋭のデザイナー、グレッグ・エリオットで、彼は昨年のオークランド・福岡レースに「ウエーチヤーシヨック」（全長17m）を駆って出場し、その快走ぶりで注目を集めたデザイナーだ。今回、試乗した（絵雷人）は日本で初めて誕生したエリオットボートということもあって、グレッグ自身がチューニングし、進水にも立ちあったという。

解説/大橋良典  
撮影/大橋健太郎

●ちよつとオーバーヒール気味で、これまでは知覚できなかったような、バルブキールがより効いて船が船場に揺くなる。水線長の長さがよくなるアングルのだ。



●風はもう少しがけりちよつと落ちたところ、ジブシートはシーディング作業が前進したので直している。ラダーの位置が前寄りなので、ヘルムスマンはエクスステンションの位置よりかなり後ろに座っているが、ヘルムが軽いので、こんな感じでも十分に対処できる。



●スピナーカーラン。メインセイルはリーチローチが非常に大きく、トップのフルバテンがそれを支えている。大きくスウィングバックしたシュラウドのお陰で邪魔なバックステイがなくなり、こんなにも大きなメインのリーチローチが可能になった。



●リーチングの走り。このフネはこのぐらいの角度の走りが得意なようだ。この日もこのアングルで最高スピード8.7ノットをマークしている。アフタデッキのオーナーズシートが大きくて使いやすい。



●目一杯風に切り上げても、ここまでのばらせることができないスピードは速い。それでも、ノットは出て、ウエスターが、パーマキントバックステイがなくても、フォーステイのサッキングはほとんど自立しない。

### 高速域での走りに焦点 内装は余裕十分な作り

#### 船型&内装

エリオットスタイル。とても呼ぶのだろうが、丸太のように前から後ろまで長くのびた船型は、IORボートを見慣れた目には異様にさへ感じる。

ブリズマティック係数(ヨット、ボートのデザインのかなで重要なファクターのひとつ。水面下ハルの排水量分布で前後方向の集中度を知る係数。この数値の高い方が高速のスピードレンジで速い)はかなり高そう。

全長がすべてウォーターラインといった感

プロダクシヨンボートといっても、この「エリオット10m」は木造船である。ウエストシステムともコールドモールドとも呼ばれる工法で建造され、材料はニュージーランド特産の、カウリ。が使用されている。

この工法は、薄く割いてバテン状にした木材を仮モールドを使ってエポキシ接着材で張っていき、モールドから抜いた後に、別で作った積層フレームを入れて仕上げるという工法で、カーボンとかケブラー、Sグラスやノメックスハニカムなどの新素材が誕生するまでは、最も軽量かつ頑丈に造船できる工法として知られていた。

エリオットの特徴は、ハルと内装のすべてに、カウリ。を使用し、木造船の味わいを重視すると同時に、安全で頑丈なハルで航走性能を高めるといったところにある。

カタログによると排水量は15t。バラスト重量が不明なので確かなことはいえないが、実際の構造をみても無理はないし、試乗した感じでは特別に軽い艇でもない。少なくともレース主体のULDB(超軽排水量型艇)といった種類のフネではない。

# NEW BOAT GUIDANCE

Sailing Cruiser



■フィッティング類がほとんど見当たらない。特にクリーンなデッキ、サイドシュラウドのスウィングバックは1.1mにもおよぶが、このお陰でランナーもパーマネントバックステイも不要になっている



■長いワイルダカ意外とフリーボードは高い。キール先端のウイングの幅はそんなに広くない。重心を下げるためのワイルド形状を少しでも効果的のよいウイング状にしたためか、キールの大きさに比べるとラダーの前縁幅が狭くエリアも小さい



■標準になったシステム、システム下部のナットは完全に水に出ている。フォアステイは6mのワイルド、タービンバックルはグラハム、パワーホックはなく、標準クリートに勝つ。システムヘッドには小さなタンクローラーがついている

このフネには、全部で7人寝られるスペースがあるが、クォーターパースの最大幅が1.2m、長さが2.0m、メインサロンのシングルパースの最大幅が65cm、長さ1.9m、ダブルパースの方はその2倍。そして、フォクセルの最大幅が60cm、長さ1.8mと、実に堂々としたもので、とりあえず、寝る、という重要なファクターだけは完全に確保されている。

全長4mもあるドッグハウスはそのポリウムを遺憾なく発揮しているが、それでも足りないのか、ドッグハウスの後端は大きく傾斜している。この傾斜はクォーターパース出入りの際に必須のものだが、さすがに、全長10mのフネでここまでちょっと無理だった

じて、ウォータラインも長く、相当高速域に重点を置いた船型と見てよいだろう。

しかし、高速域に重点を置いた船型は基本的に低速域では遅くなる。この低速域でのスピードダウンを補っているのが大きなセイルエリアである。

「エリオット10m」のそれは、同重量域の4トンレーサー勢と比べると、ジェノアのエリアはほとんど同じだが、メインは10%ほど大きく、スピンは20%ぐらい大きい。セイルエリアの増大は、当然スタビリティの増加を要求するが、これをバラスト最下端のウイング状のバルブで補っている。

内装は、コールドモールドの外板や、ロンジ、積層のフレームなどが随所に顔を出しており、木造船独特の雰囲気が出ていておもしろい。ただ、あまり木ばかりで仕上げるのは嫌ったようで、テーブルやジョイナーワークのサイド、天井などは白の化粧板を張りめぐらして明るい仕上げとなっている。

FRP量産艇のように大量に生産するわけでもないのに、レイアウトは変な小細工もなくオーソドックスなもの。その良い例がパースにある。

FRP量産艇のように大量に生産するわけでもないのに、レイアウトは変な小細工もなくオーソドックスなもの。その良い例がパースにある。

# NEW BOAT GUIDANCE

## Sailing Cruiser



●ギャレーは実質的2ロシンク、コンロはオープン付きのリンナイ製。ギャレー後方のクォーターバーズは幅が1.2mもある巨大なものでこれが左右に2本ある。コクピットのバルクヘッドが斜めになっているので、バーズの出入りは楽だ



●フォクスルは両舷とも幅が90cmあり長さ1.8mある。左右の壁は直立してはちょっと異様な感じを受けるが、これが丸形状の特徴を兼ねている。三角形のフロア部分のヘッドクリアランスはハッチの傾斜面となっているが、ここも十分に立てるほど高い



●ステムヘッドのアンカーロッカー。深さか90cmもあり、ロッカー内は内張りなしで大きなポリウムがある。写真ではちょっとわかりにくい、ロッカーのフタもコールドモールドで使われていて細部の様も美しく入れている



●マストセクションはラグビーボールのようなプロフィールをしている。シュラウドの大きなスウィングバックも手伝って、マストはかなり軽く、フラットなメインセイルとよくマッチしている



●ラダーがかなり前寄りであり長いティラーが倒れているので、ヘルムスマンの位置はかなり前寄りに座ることになる。ひょっとするとシートマンはヘルムスの後ろに座りメインも同時にコントロールすることを想定しているのかも知れない



●トランサムは2段になっていてスライディングステップを要している。このステップは左右全幅が1.2mもあり、バックステイもないのでとても使いやすい



●ティラーの後ろにメインシートトラベラーがある。メインシートの最終引き口は船のセンターに固定してある。メインシートは6パーツ、トラベラーコントロールロープは5パーツとかなり多くなっているが、バックステイがなく、メインセイルのリーチでマストをコントロールする形になっているので、これでもかなり重い。メイントラベラー後方はコクピットハッチ。なかは80cmと深くボトムまで届いている。ハッチまわりの水切りも上手に作ってある。ラダーシャフトはステンレス50を使用

### 帆走性能

## スピード性能は良好でハンドリングも容易

ようて、そのしわ寄せはコクピットにきた。コンパニオンウエイのバルクヘッドの傾斜がなかったら、コクピット、特にシートマンの居こころは大幅改善されていたに違いない。このフネのティラーは大変長いので、どうしてもコクピット人員の配置が全体に前に寄る。結果的にジブシートマンの居場所に無理が生じてしまうわけだ。もし、この長いティラーをラットホイールに変えたら、また別のおもしろい結果がでるような気がする。

試乗してみて、特に軽いという感じはなかったが、水への乗りというか、水に対する馴染みがよいというか、FRP艇とはちょっと違った印象を最初に受けた。

試乗当日のコンディションは風速16ノット、波高50cmという条件。そのなかで、

クローズホールド: 6.5ノット  
アビーム: 7.2ノット  
クォーター: 6.0ノット

というスピードを記録したが、これは、全長10mのフネとしてはかなり速い。

クローズホールドでの初期ヒールはかなりの速いが、ヒール角20度、30度で安定する。これは深いバラストが効いてくるためだが、100%のジブには、フラットなメインセイルというコンビは、なかなか走りやすい。マストは硬いがメインセイルがフラットなので、エリアが大きくても意外とコントロールしやすいようだ。

ラダーバランスが大きいのでヘルムはウツのように軽い。しかし、バランスが大きいことによって、波の具合ではヘルムを逆の方にとられてしまうこともあるが、慣れてしまえば



●長さ4mもある長大なドッグハウスのお陰でヘッドクリアランスは1.87mと高い。メインサロンの中央、天井左右から出ている大きなニーが木造船の特徴を物語る。サイドシュラウド用のチェーンプレートが取り付けられているニーは、フロア材がそのまま上がってきたらしく厚みが何と9cmもあった



●メインサロンのフロア材を外すと、当然のことながら木製の床材が露出。どの国もエボキシ樹脂で塗り固めてあり清潔な印象を受ける

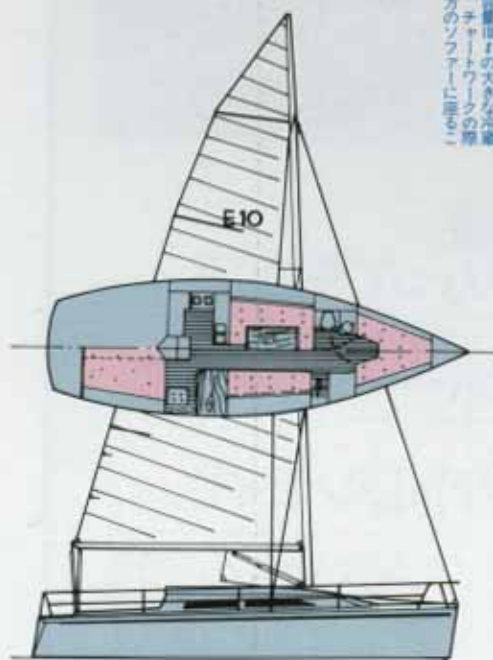
●エンジンにはサンマーと6馬力のドレイブ・エンジンルームの防音材がほしいところだ



●チャートテーブルは形も、進行方向テーブルの下は重量級の大きなガラス板となっており、チャートワークの厚さは、テーブル後方のソファアーに厚みと同じになる



●メインサロンの前方にあるトイレレフトームなどはほとんど手直しをしやすいようだ



## エリオット10mC

●主要目

全長	10.00m
水線長	9.20m
幅	3.30m
喫水	1.85m
排水量	3.50t
バラスト重量	1.8t
セイル面積(メイン+No.2ジブ)	55㎡
清水タンク容量	80ℓ
燃料タンク容量	60ℓ
補機	ヤンマー2GM(Sドライブ)
設計	グレッグ・エリオット
建造	エリオット・ヨット(NZ)

輸入・発売/プレジャーボートプロデュース  
〒663 西宮市今津水波町5-16 ☎0798-33-1142 FAX0798-33-1542

ば問題はない。  
スピンはフォアステイとマストトップの間からあげるシステム。エリアは大きめだがアビームでも十分にコントロールが可能だ。クォーターリーの走り、引き波の流れ具合がやや気になったが、長いウォータールインを十分に効かして走るハイパフォーマンスボートとの印象を強く受けた。