

ACT GP33〈Spank〉

ACT GP33〈スパンク〉

TP52の成功を受け、2005年、ORC(外洋レース評議会)でもボックスルールを定めた。GPといわれるこのクラスには、42、33、26ftの3サイズがあり、すでに42は地中海、26は南米を中心としてホットな動きを見せているが、33については、昨年から今年にかけて日本で相次いで2艇が浮かんだ。1月号で詳報したネルソン／マレック設計艇〈センチュリーファストGP〉に続いて、今年4月に進水した金井亮浩設計、ACT GP33〈スパンク〉に試乗した。

レポート=永井 潤 写真=酒井高夫
report by Jun Nagai, photos by Takao Sakai

世界で支持される ボックスルール

ORCが定めたボックスルールクラスの一つであるGP33の概要については、本誌1月号でその1号艇、〈センチュリーファストGP〉を紹介した際に説明したが、こ

でも簡単に触れておこう。

まず、ORCによってGPと名付けられたクラスは、限定規格級(Restricted Class)である。長さ、幅、重さなど、基本的なスペックの上限と下限が決められ、その範囲内(ボックス)に入れば同ク

ラスとして認められ、スクラッチのレースが可能となる。

ファア40やX35のようなワンデザインではなく、なぜボックスルールを採用したのか? これはTP52の「速くて、楽しくて、シンプルで、安全な、ブイ回りレースにもトランスパッ

クのような外洋レースにも参加できる、ハンディキャップなしの統一クラス」というコンセプトが支持されたことを受けてのことだろう。

特に「速くて楽しい」というところがポイントで、それはスペック上、軽排水量であることと、ORC-I



(IMSの改訂版)のように設計上のさまざまな制限がないというところが効いている。

ORCではTP52の成功を受けて、同じようなコンセプトを持つ、より小さいサイズのボックスルールクラスとして、42、33、26の三つを設定した。42はすでに地中海でサーキットレースが行われ、また26は小型であることから、南米を中心として、かつてのクォータートンのようなノリで、若手デザイナーがさまざまなアイデアを盛り込み、自ら建造してレースに乗り込むといったような、ホットな動きを見せている。

33は昨年前半まで実艇が浮いていなかったが、その1号艇が三崎(神奈川県)の〈センチュリーフ

ァストGP〉、そして今年に入って世界で2隻目として進水したのが、ここに紹介する〈スパンク〉(鈴木道彦オーナー/葉山マリーナヨットクラブ)である。

アメリカズカップ級から小型レーサーまで

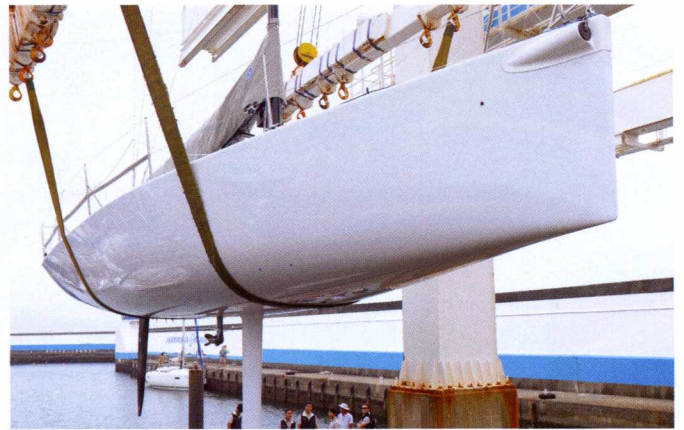
デザイナーである金井亮浩氏(43歳)は、1993年からニッポンチャレンジの依頼によって、宮田秀明・東京大学教授とともにアメリカズカップヨットの開発に関わった。金井氏の担当は、CFD(数値流体計算)、船体設計および水槽実験、各種コンピューターシミュレーション、さらに総合的なセーリングヨットの性能分析などである。2000年のチャレンジでもJPN44〈阿修羅〉、JPN52〈韋駄天〉を生み出し、続く2003年の大会では、高橋太郎氏と共に英国のGBRチャレンジ(イギリス)でテクニカルスタッフを務めた。

2000年、鹿取正信氏と共に有限会社エイ・シー・ティー(ACT)を設立。広く流体関係の技術的サポートを行っているが、やはり特に得意としている分野は船舶、それも最先端の経験を豊富に持つセーリングヨットの研究開発であろう。

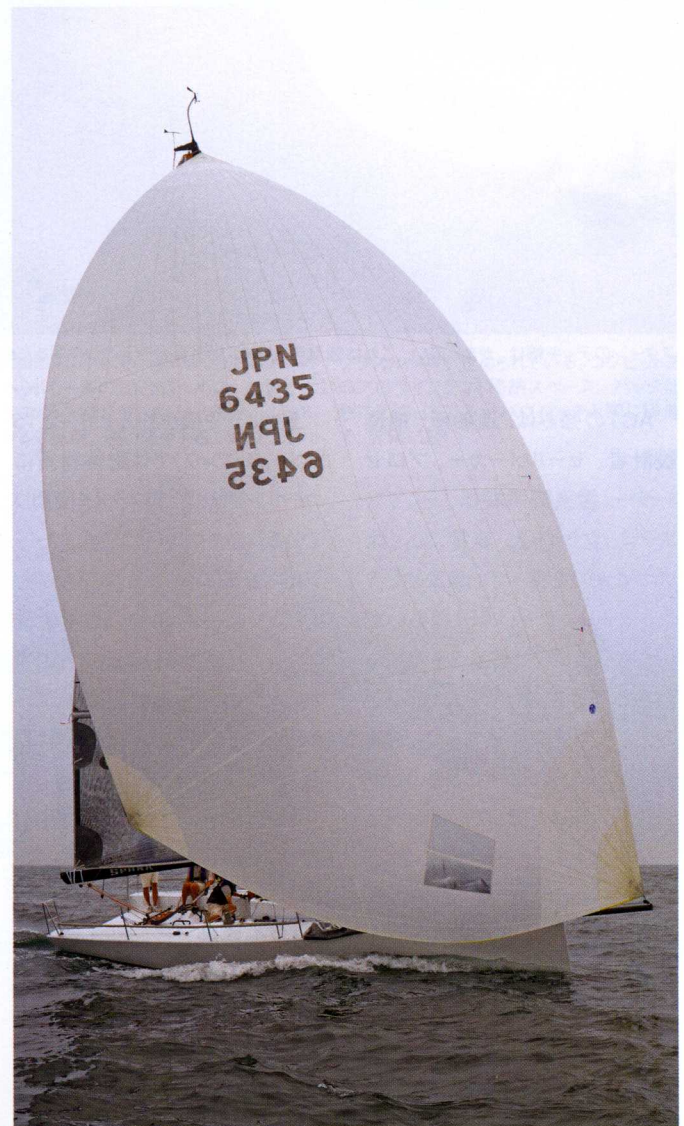
ACTとしては、2005年から41ft、31ftクラスの企画を開始。後者は横山一郎氏とのコラボレート作品「ヴェット31」として各地のレースで好成績を上げている。

2007年5月にはGP33の企画を立ち上げ、2008年9月に名古屋のツボキヨットで建造を開始。2009年4月に葉山で進水したのが、この〈スパンク〉である。5月のミドルポートではオープンクラスに出場し、以降、快速ぶりを示しているのは既報の通りだ。

ACTにとって、既存のボートの性能分析や改良もお手の物で実績も上げており、他にはIRC36ft艇のプロジェクトもある。



上:キールライン(バトック)、水線面(ウオーターライン)とも、ホロー(へこみ)を持つ独特のステム下部形状が特徴
左:バングなどを含むメインセール関係のコントロールは、ヘルムスマンより後ろに位置したメインセールトリマーが一人で行えるようになっている



長いパウボールを突き出して、巨大なマストヘッドジェネカーを揚げる。強烈な造波から、そのポテンシャルが推し量れる

最新テクノロジーを駆使して検討を重ねられた船型によって、非常にスムーズな造波を見せる。ステムからトランサムまで、長さが目いっぱい使われている感がある





スターンのデッキ幅は、かなり広い。これは強風のリーチングで乗員がバランスするためのもの

ACTの強みは、造船所、構造設計者、セールメーカー、プロセラー、電気計測関係、そしてアカデミックサイドと、非常に広く太いつながりを持っていることだろう。セーリングという種あまい、感覚的でとらえどころのない事象に科学的なメスを入れることのできる稀有な存在であり、逆に言うと、そのあたりのことをのどから手が出るほど欲しているセラーやセールメーカーからも、非常に頼りにされている。

こだわりの水面下形状

ACT GP33のスペックは、全長9.9m、全幅3m、吃水2.2mというもの。大きなメインセールとノンオーバーラップジブのセールプランも固定されている。

重さはやや幅があり、2.0~2.15トン。〈スパンク〉では艇体材質にカーボンではなく、Eグラスを使用している。ツボキヨットにてインフュージョン工法で造られたが、それでも2.15トンに収めるための重量管理はかなりシビアで、軽量化のためのいくつかのアイデアを採用しているという。ちなみに、構造設計は高橋太郎氏が担当している。

キール重量は、船体に対応して1トン弱。バルブは鉛、キール(ストラット)は中空で、粘りのあるタイプの鋳鉄で作られている。なお、船体がカーボンで軽く造られる場合は、より重いバルブを装着するという。

バルブやキール、ラダーの形状は入念に研究されたものであり、本来なら詳しく解説したいところな

のだが、専門的になりすぎるので割愛する。これまでのアメリカズカップクラス艇を見てもわかるように、最近は各デザイナーの考えも似通ってきており、一見した形は同じだが、微妙なところで性能が

追求されている。それだけパフォーマンスに影響する部分ということだけは頭に置いていただきたい。

船型は、以前に紹介した〈センチリーファストGP〉(以下〈CF〉)と見比べてみると特徴がはっきり



オンボードコンピューターを操作するデザイナーの金井亮浩氏(ACT)。国内外のさまざまなレースで、セラーとしても活躍している



台形といえば台形だが、ビルジは丸みを帯びており、〈CF〉ほど箱型ではない。それにしても、ハルの仕上げは見事だ

する。バウの下部は極めてシャープで、明確なホロー（へこみ）があり、キールラインもわずかなリバースになっている。そこから後ろは〈CF〉ほど台形状ではなく、全体的に丸みを帯びている。トランサムを見れば、それがはっきりわかるだろう。また船体後半部のフレアはかなり大きいものとなっている。

マストはカーボン製で、〈CF〉の蝦名久美オーナーが発注した型を使ってニュージーランドで造られた。ただし積層構成は高橋太郎氏が検討した結果、少し異なっているそうである。このあたりもセールとの兼ね合いで非常に重要なところである。

オールラウンドに乗りやすい

デッキ形状や艙装は、エキスパートセラーの豊富な経験を取り入れたものだ。

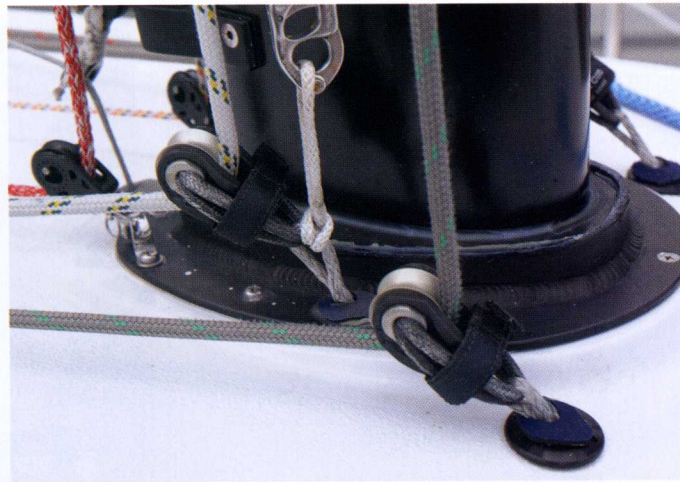
ラダーポストの後ろにトラベラーがあり、ヘルムスマンの後ろでトリマーがバングやバックステアもコントロールするのは〈CF〉と共通している。またジブのシーティングアングルを8度程度にするため、ドッグハウスの両サイドを切り落とした形にし、シーティング角を小さくしたとき、ドッグハウスとの干渉を少なくすると同時に、キャビン内容積のミニマム値を満たす形状となり、



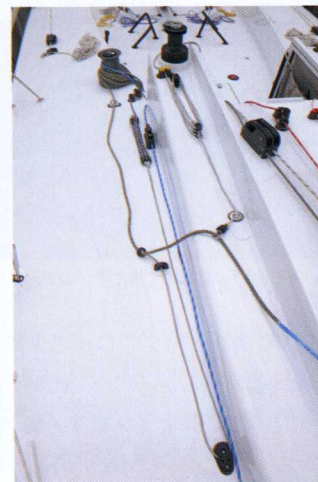
ブームとティラーはツボキヨットによるカーボン製。ラダーシャフトまわりの慣性やフリクションは非常に小さい。残念ながらツボキヨットは6月に廃業したため、ACT GP33は新たな造船所を探している



バウハッチは、ハニカムの心材を色付けなしに積層しただけのもの。シンプルで軽く、さらに採光もできるという優れもの



各部の艙装品には、軽量化のための細心の注意が払われている。写真のマストステップのブロックは、金井氏が「探し回った」というエキップライト製のもの



ヘッドセールのコントロールは、上下とインアウトを調整できるバーバーホールシステムを採用。使い勝手も悪くなさそうだ



箱型のドッグハウスに、比較的シンプルに、さまざまなコントロールが乗る



クラスルールで定められている、コクピットフロアのライフラフト格納スペース。ハッチは色こそ塗ってあるがバウハッチと同じ構造で、非常に軽い



ドッグハウスの側面は垂直。左右後端コーナーからジブタックまでの角度は、8度を切る。ウインチハンドルはベルク口で固定されている



ステム下端がわずかに水に入るセーリング状態。GP33クラスはただでさえ軽いので、〈スパンク〉では前後トリムが非常に重要になる

切り落とした段のところにバーバーホーラーを設置できるようになっている。またドッグハウス上のウインチが一つであることも〈CF〉と共通している。

試乗は、10ノット前後の風が吹く葉山沖で行った。〈CF〉と同じく、

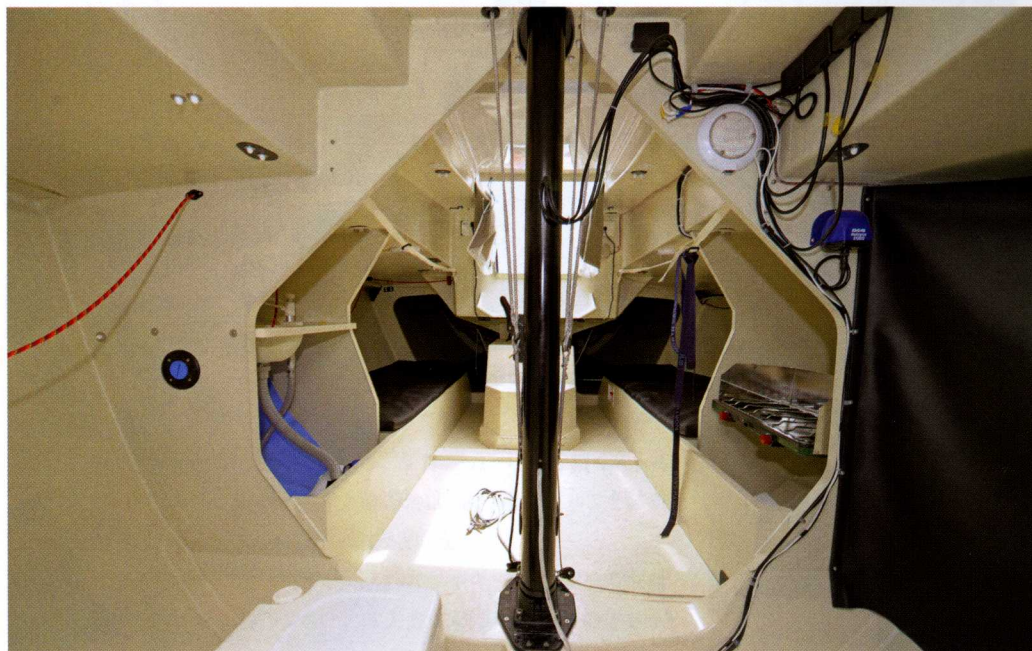
走りは軽快で、アップウインドで少し落としたり、ダウンウインドで上げると一気にスピードが増す。風上に切り上がろうとすれば、非常に鋭角に走れることも共通である。

筆者が特に興味を持っていたのは、波浪中のバウの突っ込み

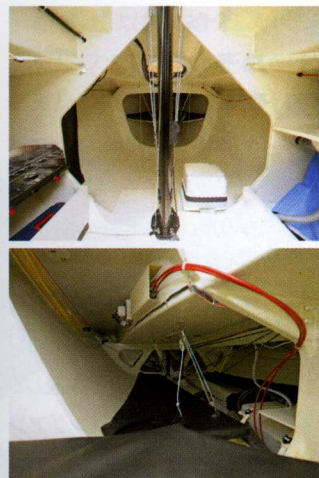
具合だ。ウエットか、ドライか。さらに、独特のステム下部の尖り具合が、さまざまなコンディションでどのような作用をするかということだったが、今回の試乗だけでは分らなかった。

しかしながら、設計者の金井氏

によると、ステム下端があのよう伸びた形は、平水中の長さや抵抗減に効くだけでなく、バウをヒールした方向(つまり風下側)に蹴り出す効果があるという。これは一般に考えられているのとは逆のようだが、筆者の経験でも、同じよ



マスト前から見た船内。独特なバルクヘッド形状、マストステップフロア、ガーダー(前後方向の補強材)などが見える



上：マスト後ろからバウ側を見る。軽排水量のレース艇らしく、メインハリヤードなどはマスト下部で処理され、デッキには出てこない

下：船内後半部にも面白い形状のバルクヘッドが置かれている。構造設計は高橋太郎氏が担当している。クォーターバースは、跳ね上げ式



上: いたってシンプルなバウのスペース。右上にはガンボールのリトラクタブルシステムが見える。バウのバースも、クォーターバース同様跳ね上げ式
下: 船内配置は、左舷にコンロ、右舷にシンク、バウにトイレ。バースはパイプ形式のものを含めて計六つ

うなバウ形状を持つ横山 晃設計艇で、あの部分がヒール時にウエザーヘルムを助長したり波にとられたりといった、悪さをする印象はまったく持っていない。

また〈CF〉は比較的ファットなバウで波への突っ込みを防いでいるのに対し、〈スパンク〉のエントリーは細く、そのすぐ後ろには十分な予備浮力を持たせているものの、どちらかという強風波浪向けというよりはオールラウンドなコンディションをターゲットにしているとのことである。

両艇に試乗した印象としては、〈CF〉が軽快なディンギー的な乗り味なのに対し、〈スパンク〉は、たとえばヒールしたときのヘルム変化マイルドで粘り腰も感じられ、「出来のいいクルーザー」的な感覚があった。全体的に乗りやすさを感じたが、これはビルジがより丸みを帯びていることからしてもうなずける性格である。

GPは、その名の通り「グランプリ」ではあるが、ヨットとしてはむしろオーソドックスである。以前述べたように、「トリムや走らせ方に敏感に反応し、思うがままに動かせる」というのはヨットの基本であって、〈スパンク〉の鈴木オーナーからも、「思っていたよりも違和感がなく、乗りやすく、走らせて楽しいボート」



GP33のリグはややポイントが低く、メインセイルが大きいことが特徴。IRC対応としてはメインセイルのエリア調整も考えるとのこと

というコメントをいただいている。

特にGP33は、日本に合ったサイズであるし、〈CF〉の蝦名オーナーが普及を願って残したマスト型も使用することができ、ハイテク、ハイパフォーマンスの割には安価なボートといえそう。IRCにも対応できるし、また船体が高品質なものポイントが高い。船型や設計上の工夫もあるが、基本的には軽量スペックによって絶対スピードの高いボートなので、古くなっても楽しめ、長い間価値の持続する艇だといえるだろう。今後の日本でのGP33の発展を楽しみにしたい。

DATA FILE

- 全長: 9.9m
- 最大幅: 2.98m
- 吃水: 2.20m
- 排水量: 2,150kg
- IG: 12.30m
- J: 3.80m
- LPG: 4.10m
- P: 12.8m
- ISP: 14.20m
- E: 4.75m
- TPS: 5.3m
- 設計: エイ・シー・ティ



問い合わせ: エイ・シー・ティ
〒240-0112 神奈川県葉山町堀内594-18
TEL: 046-884-4141
FAX: 046-884-4142
E-mail: kanai@actechonology.co.jp