

今あなたの前にあるのは、セールヨットの設計図カタログ 第 11 版です。前のカタログを御存知の方は、ニューデザインが追加され、省時間工法に関するおもしろい情報が増えていることに気付かれることでしょう。準備について、予算について、艇種の選択方法についてのお話も入っています。このカタログの後半では、私共のストックプランの個別紹介と、カスタムデザインの数例にページを割いてあります。プロの造船所のためだけにデザインされた艇については、ここではほとんど触れていません。また私共はこのカタログで主に、安全性、品質、居住性に重点をおいて述べたつもりです。なぜなら、これらの主題はもし自分のヨットを持つことになったとしたら、切実な問題として浮かびあがってくる事ばかりだからです。私共のストックプランは（アマチュアビルダーばかりでなく）、プロの造船所にとっても急速に必要度、重要度を増してきています。ですから、このカタログは自作を希望される方ばかりでなく、プロの造船所に自分のヨットを造らせようと思っている方々にも是非見ていただきたいものなのです。

### 先駆者「リカス・ヴァンデスユタット」

ドアーの製造元であったオランダ・ザンダム社のブランジール氏が、いわゆるマリン合板を開発したのは 1930 年代であった。社長のブランジール氏は、これこそセールボートに最適な材料だと確信する。氏のヨット仲間でもあったヨットデザイナー、リカス・ヴァンデスユタットは、そこで合板を使ったオープンディングーのデザインの注文を（ブランジール氏から）受けることとなった。現在でもなおオランダで非常にポピュラーなオープンディングー「ファルク」の登場（1939 年）である。ブランジール社のマリン合板はとてすばらしく、50 年前に造られた「ファルク」が、今でも快適にセーリングしているのはそのよい証拠である。

それは新工法や新素材に革新的な姿勢で望むヨットデザイナー、ヴァンデスユタットの登場でもあった。彼は自身の動水力学の理論・知識をもとに、スペードラダーとフィンキールの開発を進めていったのである。この輝かしき成果が合板 12 m オシャンレーサー「セーヴァルク」であった。この超軽構造は彼のデザイン理念のすべてを物語っている。世のヨットデザイナー達がこの超軽構造の理念を恐る恐る採用するのは、それから何年もたってからの事であった。

新素材に対する彼の豊富な経験は、自作に適したヨットを設計する上でも大変役にたった。自作用の設計図は 1952 年初めて世に出た。先駆者ヴァンデスユタットは更に新しい開発を推し進めてゆく。1955 年、彼はヨーロッパで最初の FRP プロダクションヨットを発表する。これは 30 フィートの「ピオニア」と言って、発表と同時に世界的なヒット作となった。世界で最初のマキシヨットもヴァンデスユタットの設計室から生まれている。1960 年に誕生した 70 フィート「ストームフォーゲル」は、世界中のオシャンレーサーから恐れられる存在であった。

1978 年ヴァンデスユタットは彼の精神を受け継ぎ発展させるべく、現在のデザインチームにそのバトンを手渡した。プロの造船所同様アマチュアビルダーの為に、より良き設計図を絶え間なく開発し供給してゆくという彼の精神はここに生き続けている。

注；VAN DE STADT はオランダ語でファンデスユタット、英語読みでヴァンデスユタットとなる。我々のビジネスがオランダだけにとどまらず国際的な現在、これをヴァンデスユタットと読んでしまう人の方がはるかに多いので、我々のブランド“VAN DE STADT DESIGN”も、便宜上これをヴァンデスユタットと読み慣らすことにする。

左下、ファルク；発表後 50 年を経た今でも、大変にポピュラーなディングー

右下、セーヴァルク；1949 年建造の、当時の新素材マリン合板とフィンキールの超軽排水量型オシャンレ - サ -

P.5 上、ストームフォーゲル；コールドモールドで造られた最初のマキシヨット

下、ピオニア；ヨーロッパで最初の FRP プロダクション・レ - サ - クル - ザ -

どのデザイナーもそれぞれに哲学を持っている。ヴァンデスユタットのデザイン哲学は4つの基本理念からなっている。スピード、乗りごこち、安全、クオリティである。

### スピード

ここで言うスピードとは単にスピードメーターに出てくる数字を意味するわけではない。良きデザインとは単に速いというだけではなくて、同時にセーリング時にも機走時においても扱いやすいボートを指す。ハルの形状、重量、キール、ラダー、リグ、等すべてがバランス良く一体となった時に、初めて良い結果が生れる。これらのファクターはそれぞれに別個のものだが、互いに連携しあって良きヨットを形作るのである。

### 乗りごこち

多くのセーラーは、乗りごこちというと、自分自身の乗りごこちということに視点がいきがちとなる。我々が乗りごこちという場合、キャビン内の豪華さだけにとどまっていなくて、それ以上に踏み込んで考える事になる。セールボートの乗りやすさは例えばコックピットであれば、乗員の保護、ハンドリングのしやすさ、体の保持となる。セーリングに関していえば、トリムのしやすさ、デッキのスペースであり、キャビン内なら、快適なバース、ベンチレーション、動きやすいギャレー、使いやすいトイレ、十分に広くて厚くて深い座席、等となる。これらはすべてデザインの段階で決めておかねばならない事ばかりで、後からでは修正はきかない。キャビン内では冷蔵庫とか、壁のパネル、照明等も同様に重要なことだが、これらは後からオーナーが自身で取り付ける事ができるものなので、ちょっとニュアンスが違ってくる。

### 安全

速いヨットをデザインするという事は、それ自身そう大層なことではない。問題はスピードと安全を兼備することにある。例えば重量を最小にもってゆこうとする場合（重量が軽ければ軽い程、当然速く走れるが）、はたしてそれが健全なる構造で収まるかどうかを考えなければならない。

安全性を追求する場合、ヨットの復元力が重要な要素となってくる。初期復元力ばかりでなく、大きなヒールアングルでの復元力は安全性に大きく貢献する。我々がコンピューター計算を行なう場合は、すべての条件における復元力を計算している。又ハンドリングのしやすさも、安全面では重要なことである。もしすべてのトリムが安全なコックピットから行えとすれば、フォアデッキへ出て行く回数も最小限で済ませることができる。これは荒れた海では安全への重要なファクターとなる。我々のメインセールはクイックリーフシステムを採用している。だから今まで大変だったリーフ作業は、ほんの数分の仕事になってしまった。同じく、仕様書で指示しているハードウェアはすべて第一級の品質のものばかりで、取り扱い上の安全性は保証済である。

我々は重い構造が必ずしも安全なものであるとは思っていない。むしろその逆で、もしそのヨットが重ければ、それを動かす為により大きなセールエリアを必要とし、そのセールエリアのためにより重い構造が必要となり - - - - 等と悪い循環に陥るからである。

ここで再度確認しておきたい。安全というものはデザインの段階で確実に設計されるべきもので、建造の最後の段階になってあわてて付け足して得られるものでは決してないのである。

### クオリティ

いまだに品質を重量で測ろうとする人がいる。重ければ重い程、品質が良いと思っているのだ。こういう考え方が通ったのはもう相当昔のことである。現代では素材とデザインに対する知識こそがそのヨットの品質を左右するのだ。ヴァンデスユタットデザインはその長い歴史の中で、常に新しい素材と工法を開拓し続けてきた。これこそが品質のひとつだと言っても過

言ではない。次に大事なことは、設計図の正確さと詳細さである。これがあれば造る人は建造中にいちいち考えなくて済む。すべてが詳細まで、よく考え込まれて設計されているのである。

例えば新しいヴァンデ 34 の設計図セットは、35 枚の設計図と 30 ページ以上にわたる建造マニュアルを備えている。使うべきすべての材料は、はっきりと明示されている。建造者はいつでもデザイナーのアドバイスを受けることができる。とは言っても、近年作成された設計図で疑問点はほとんど出て来ていないというのが実状である。

左 ; スピードと乗りやすさが同居している「カリビアン」

中 ; 居ごこちの良いコックピットからトリムができるという事も、安全の条件となる

右 ; 復元力グラフ、安全性はデザイン段階で創り出されるもので、あとから付け足しできるものではない

## 建造工法

P.9

昔の船大工はオールラウンドプレーヤーであった。彼等は材料や構造といったものばかりでなく、伝統工法というものにもよく通じていた。当時は設計図というようなものはもちろんなく、単に簡単なスケッチ程度のものであるだけだった。今日デザイナーとビルダーはそれぞれの役目がはっきりと分かれている。デザイナーはその形状、構造、材料の選択、等に責任を持ち、ビルダーはそのデザイナーの設計図に基づいて彼の腕前をふるい、高い品質と合理的な工法を追求する。しかしデザイナーはその品質と建造方法を大きく左右する力をも持っている。我々はコンピューターと新素材の広汎な利用に基づき、4つの建造工法を選び出した。はじめにそれぞれの工法を紹介し、その後その中からどれをどうやって選び出すかという方法論に言及してみたい。

## スチールまたはアルミを使ったラウンドビルジ

スチールとアルミは徐々に市民権を得つつある。どちらも強力な材料で、スチールはその上安価でもある。ラウンドビルジヨットでは外板の形状を造り出すために、依然として高度な技術が必要とされている。我々の設計図のコンピューターデータを基に、正確にカットし曲げられた外板を手に入れる事はすでに可能である。ただしこの工法では、依然としてフレームは立てなければならない。アルミはスチールに比べると高価だが軽量だ。しかし高度な溶接技術を必要とする。アルミの張力が他よりずっと高いという事もその理由のひとつである。

P.8 P.9 左 ; アルミでもスチールでも、ラウンドビルジ構造となると「職人の腕」が必要となってくる

下 ; 「職人の腕」が建造したサモア ( P.54 参照 ) はラウンドビルジのハルだ

## ヴァンデスユタットデザイン の建造支援システム

P.10

コンピューター数値制御工法 ( CNC ) のコストが十分に低下してきたおかげで、スチールやアルミ板の切り出し済みキット、合板の内装切り出し済みキット、各種ウッド工法用の建造船台切り出し済みキット、等々の製品化や、ラダーや鋳造キールのモールドの 3D ミリング加工まで、今までアマチュアにとっては高価な夢でしかなかった代物が急速に現実化してきた。スチールやアルミの板を切り出す特殊会社は、板単体はもちろんのこと、各種型材 ( アングルバー、T バー、フラットバー、パイプ、棒、等々 ) つきの板の加工まで引き受けてくれる。曲げ加工済みのフレームやビームから始まって、曲げ加工済みの外板プレートまで供給可能なので、今ではアマチュアビルダーでもラウンドビルジヨットの建造が可能である。どのヨットでどのキットが供給可能か、当社の価格表で確認できるので、設計図を選ぶ時の参考にさせていただきたい。( 供給各社のリストも別に用意してあるが、これらは当然ながらオランダ周辺の会社なので、日本からの注文は輸送料の問題もあって、なかなかむずかしいのが現実である )

## スチールとアルミ板の切り出し済みキット

プレートに原図をけがく プラズマカット用にまず原図をプレートにけがく。フレーム番号、ウォーターライン、トップ、ボトム、部品番号、等々の説明も適宜書き込む。これで、各プレートは切り出したあとでもそれぞれを特定できるだけの情報、あるいはハルへの取り付け位置情報を保有したことになる。部品番号はすべてのプレートに書き入れる。

形状確認ジグ ハル外板の完成形状を確認修正するために、形状確認のためのいわゆる「ジグ」を合板等で作成する。これは通常、外板プレート1枚につき3、4枚を作る。これらのジグを使って、各外板プレートが正しい形状になっているか、あるいはフレームに（なんらの外力なしでも）ピッタリ収まるかどうかをチェックする。こうすれば、外板プレートの形状を事前に確認修正することができる。

## 合板切り出し済みキット

これは合板にけがかれた原図のサンプルである。赤線は鉛筆マークで、紫線は6mm径のミリングヘッド用のセンターラインである。この図では、オイルスキンロッカーの物入れ部の換気用スリットと、同ドア開口部が例示されている。合板全体に大きな三角形が描かれているが、これは合板突き板の木目方向を表している。

**チップボード製の建造フレーム： これもミリングマシンで切り出したものである。**

## 三次元表面形成用データファイル

この種のデータファイルは、ダブルカーブの入った形成困難な曲面を短期間にしかも正確に作り出すにはどうしても必要なものである。例えば、鍛造キールの外形を削り出したり、舵板でラダーストックの凹部を削り出したりする時に、ミリング会社は5軸のミリングマシンでこの作業をするのだが、この時その形状を指示するのがこのデータファイルである。ヴァンデスユタットデザインはこのデータファイルもオプションで提供している。費用は個別に問合せしてください。

## クイックアSEMBル（フレームレス）工法

P.11

アルミ又はスチールを使った、マルチチェーンクイックアSEMBル（通称フレームレス）工法は、ごく短時間で艇体が建造できる工法である。この工法の開発にあたっては、コンピューターが主導的な役割を演じた。型板の数字はすべてコンピューターが算出した。ハル外板、デッキ、屋根、コックピット、等の型板の数字に従って、ミリ単位以上の精度でけがき、カットする。同時にバルクヘッド、フロア材、エンジンベッド、パラストキール、補強材、等の位置の線を各プレートにマークする。コンピューター制御のプラズマカッターで、設計図通りに各プレートをきわめて正確に切り出すという特殊な会社がオランダにある。ここでは各材料の位置の線も入れてくれる。

各プレートのエッジが完全にマッチすれば、それらを組み立てることはとても簡単な事となる。まず設計図にあるような建造用の船台を作る。組み立てはボトムのプレートから始める。以後は各プレートをタック溶接でひとつひとつ止めてゆき、それをトッププレートまで進める。精度が非常に高いので、外板はフレーム無しでもきれいなラインを出すことができる。そしてプレートの接合部をすべて溶接する。フェアなラインを乱すようなハードポイントが全然ないから、ここまで来ても形がくずれない。後からフレーム、フロア材、エンジンベッド、チェインプレート、等々の強度メンバーを順次溶接する。

P.11 上；各プレートは、コンピューター制御のプラズマカッターで切り出される

下；部材の板取りレイアウトは、無駄のないように慎重に行なう

P.12

この方法で、ハルは 2、3 週間で仕上がる。正立で組み立てるので、後からひっくり返す手間がはぶける。作業は屋外でもできるが、防護用プライマーとペイントの下塗りはちゃんとした屋内で行なう。工法そのものは、スティールでもアルミでも変わるところは無い。しかしアルミの溶接は各プレートの張力を保持しなければならないので、より熟練した腕前を必要とする。この工法のマニュアルは別売りもされている。

P.12 ; クイックアSEMBル ( フレームレス ) 工法の段階 5

P.13 ; ヴァンデ 34 ( P.34、P.35 ) はクイックアSEMBル ( フレームレス ) 工法で造る事ができる最初のデザインとなった。

### ウッドエポキシコールドモールド

P.14

ウッドでラウンドボートを造ろうと決心した人のために、この項では一般に最もよく知られた工法を紹介する。バルクヘッドもフレームも建造が進む過程で、ボート本体に組み込まれてしまう。原理は簡単で、最初にバルクヘッドとフレームを立てる。そしてキール、ステム、ストリンガーと取り付けてゆく。外板はウッドのバテンを斜めに張ってゆく。エポキシ接着剤とタッカーを使って、外板同志、外板とキール、外板とストリンガーを接着してゆく。2 層目の外板は第 1 層目に対して直角になるように、エポキシ接着剤とタッカーを使って接着する。3 層目は更に第 2 層目に対して直角になるように張る。この工法の持つ最も大きなメリットは、工事のほとんどがひとりで出来るということにある。ハルをよくサンディングしたあとはエポキシ樹脂で下塗りしておく。

この種のハルの出来具合は、フレームの精度に左右される。こういうところに各人の腕前の差が出てくる。しかしヴァンデスツアットデザインのほとんどには、ミリ単位以上の精度のフレームの現寸原図が付いているので、原図作業で遅れを取ることはありえない。カタログの艇名のところに TOP DESIGN とあるのはすべて、それ以上のものが、つまりデッキ、コーチルーフ、コックピット、等の型板サイズさえが付いてくる ( クイック - フィックス工法を参照 )。もし軽くて足の速いヨットを欲しているのなら、これが最も安価にしかも短期間に出来る工法だ。エポキシ樹脂でコーティングしておけば、メンテナンスは ( FRP のハルと何ら変わるところがないほどに ) 楽になる。ガラス層を一層掛ければなお良い。この工法のマニュアルは別売りもされている。

P.14 ; 最初にバルクヘッドとフレームを立て、キール、ステム、ストリンガーを取付け、しかる後に外板を張ってゆく。

P.15 ; ドルフィン ( P.30、P.31 を参照 ) はウッドのラウンドビルジとして、特別にデザインされた。

### ウッドコア FRP

P.17 P.18

この工法は結果的に、軽量でしかも非常に強いラウンドハルを作り上げることができる。メンテナンスは FRP 艇に匹敵し、おまけにコアをウッドにしたおかげで非常に強くなった。コアは、モールドの上にストリップを水平に張ってゆくストリップブランキング方式で作り上げる。材料は征目の軽量材 ( レッドウットとかウエスタンレッドシダー等 ) がベストである。プランクは互いに接着剤と釘で止めてゆく。プランクを張り終えサンディングをしたら、その上にグラスファイバーを樹脂でダイアゴナル ( 斜め ) に張ってゆく。この場合グラスファイバーは、繊維が少なくとも 80 % 以上長手方向に集中した特殊なロービングでなければならない。2 層目に張るロービングは、1 層目に直角になるように張ってゆく。せっかくなりに研ぎ上げたハルを、この FRP でデコボコにして台無しにしないように、同一層内でロービング同志をオーバーラップさせてはいけない。またロービング繊維が途中で切れないように、シアーからシアーまで一枚で連続するように張る。繊維が連続していれば、ハルは信じられないくらい強くなる。

ハルの外側をサンディングして、仕上げのペイントまで塗ったら、全体をひっくりかえす。中の仮フレーム、モールド等を全部取りはずすと、何も無いスムーズなハルの内側が現われる。内側も同様にグラスファイバーのロービングを、エポキシ

樹脂で 45 度の角度で斜めに張ってゆく。中へ入れるバルクヘッドのサイズは、仮フレーム等のモールドを測って作り出す。この工法は特に大きなハルに最適である。大型艇は大きな強度を必要とするが、全体的な力ばかりでなく、部分的にも大きな力に耐えなければならないからである。この工法のマニュアルは別売りもされている。

下；“パナシェ”；ウッドコア FRP 工法でハルを造り、クイック - フィックス工法のデッキとコーチルーフをつけたヴァンデ 34（ P.34, P.35 を参照）

### ウッド - マルチチャイン

P.19

ウッド - マルチチャインは、合板を使った自作作用の工法として、ヴァンデスユタットが初めて開発したものである。しかし今となっては、この工法は 23 フィートぐらいまでの小さなボートやオープンディンギーにおすすめしている程度だ。使用するマリン合板は、内部に割れやトンネルの無い、エポキシ樹脂で接着されたものという条件で厳選する。この工法はフレームを立て、それにちょっと目方のかさむチャインストリンガーを組む必要がある。この上に外板となる合板を接着剤と木ネジで張ってゆく。合板は市販のままでは短い（ 2.5m ないし 1.8m ）ので、スカーフで継なく。合板は大きくて重いので、ひとりで張るのは無理で手助けが要る。マルチチャイン工法は一見シンプルに見えるが、フレームの強度が決定的要素となるので、プロの設計図が必須となる。

### クイック - フィックス工法

エポキシのおかげで、デッキと上部構造物を造るための短時間工法が開発できた。この工法は、コンピューター図面とエポキシパテのコンビによって可能となった。各プレート成型紙どおり切り出す。釘や針金で仮止めする。最後にエポキシパテで固着する。これはまるで溶接に似ている。この工法を使えば、手間と技量を必要とした大仕事も、単なるルーチンワークになってしまう。

“ロータス”；ウッドコア FRP(ハル)とクイック - フィックス(デッキ、コーチルーフ)とで造られたカリピアン 40( P.42 ~ P.45 を参照)

### 自分で造るか、他人に造らせるか

P.20

予算不足で、お金よりもむしろ時間のある人は、自作すればよしい。しかし、自作は腕前も忍耐をも要求してくる。品質も精度も兼ね備えた現代の短時間工法を使ったとしても、自作の大変さはなお残る。最近、予算は少ないが、さりとて自作をしようとは思わない、という人が多くなっている。彼等は自分のボートを造ろうと決心すると、まず予算を立て、造るべきボートを決める。そしておもむろに本業以外のアルバイトを始めて、お金を貯める。同時に、ハルを造ってくれる造船所、大工、ペンキ屋、電気屋、マスト屋、等に当たりを付け始める。価格交渉、請け負い先(販売店)の選択、建造打ち合わせ、等々、本来造船所のおやじがするような段取り仕事を進めてゆく。こうすれば、もちろんコストはかかるものの、全体の時間は大幅に短くなる。

### 艇種の決定、何を造るか

このカタログは 17 のストックプランを網羅している。個人用のものならこれで十分だと思われるが、それでも足りない場合、それぞれに数種類のバージョンが用意してある。最終決定に至るまで、必要なら艇種決定の相談にも応じている。

### 建造資金

艇種決定に際しては、資金的な問題が主役を演じることになると思われる。各艇種ごとにスタディプラン(詳細図)が用意してあるので、これを見てコストと相談しながらこれはと思ったものを選び出す。もちろん自作にするか、他人に頼むかで

はかかるコストが随分と違ってくる。コストを考える時忘れてならない事は、世評の高いデザインを用いてちゃんと造られたボートは、その価値が未永く続くということだ。これは、数年をそのボートの中で過ごそうと考えている人には、特に重要なこととなる。リタイアして家売って、(良きボートは良き投資となり得るとい知識のもとに)そのお金でボートを買い、そこに住むという人が年々増えてきている。建造中にかかる保険の事も考えておかねばならない。

## 建造材料の選択

P.20

小さい物を除いてほとんどの艇種は、ウッドと共にスティールやアルミで建造する事ができる。材料の選択は艇種の選択と同様に、個人的好み、材料に対する知識、使用方法、資金、等々に左右される。

スティールは安価で、強く、手に入りやすいが、しかし最も重い。だから 9m 未満の小さなボートには向いていない。最新のプライマーコーティングのおかげで、さびの問題はもはや過去の事となっている。スティールハルは最短の建造期間で仕上がる。防水テント一枚でこの頑健なハルを守ることができる。

アルミはスティールと同じくらいに強いがやや高価となる。長所はその軽さにある。ボートというものは軽ければ軽いほど速くなり、ハンドリングもそれだけ楽になるのである。大型ボートになればなるほど、ハルの全体に対するコスト比は低下する。だから重量の優位性はコストの問題よりも重要となる。アルミの溶接はスティールに比べたら、より長い建造期間を必要とする。湿気、通風、温度等、常に一定で変動は許されない。それとは別に、アルミの溶接はそう簡単ではなく、より多くの経験を必要とする。しかしその結果はそれだけ価値のあるものとなる - - - 強く、軽く、そして速い。

スティールやアルミにおいては、マルチチェーンハルの方がラウンドビルジハルよりシンプルなので、その分安価にできる。マルチチェーン (=我々のクイックアSEMBルフレームレス) 工法なら、特殊な技術も特別な設備も必要としない。これを裏返して言えば、ラウンドビルジハルはアマチュアには事実上無理な工法だという事になる。

ウッドのハルは軽く、強く、更に特別な機械なしでもラウンドビルジ艇を建造できる。ウッドハルの利点のもうひとつは(メタル・ハルの場合、大きくて重い部材を使うのに対して)、取り扱いの簡単な小さな部材を使うという点にある。ウッドとエポキシを使う場合、ストックする場所も仕事場も、空気調節のゆきとどいたところが要求される。ウッドもエポキシも価格は国によりまちまちである。スタディプラン(詳細図)に付いている船材表をたよりにウッドの価格を算出し、予算に合うかどうかあらかじめチェックする必要がある。各工法のマニュアルは別売もされている。

## ペイントシステム

P.21

最後にペイントシステムだが、このシステムは慎重に選択しなければならない。これは外観の美醜を決定的にするばかりでなく、あなたの財産(艇の価値)の保存能力を決定づけるものでもある。(どの段階の素材も互いにうまくマッチする)トータルなシステムとしてセットになっているペイントシステムを使いたい。システムとしてセットされているペイント類は、当然同一メーカーの物を使うべきだ。建造材料が何であれプライマーは必須である。

ハルやデッキの地肌は、たとえそうは見えなくても、常に汚れているものである。ほこりやさび、空気の汚れなどがその犯人だ。地肌の材質にもよるが、油取り、サンディング、グラインダー研磨、サンドブラスト、エッチング等を行ってから、次の仕事を始める事になる。ペイントシステムの保護効果の善し悪しは、地肌の状態、塗膜の厚み、塗膜層と次の塗膜層との時間的間隔、温度、湿度、等に大きく左右される。だから良いペイントシステムは正確なマニュアルを完備している。又ペイント販売業者は、そのペイントシステムが持っている特長によく通じていなければならない。

各艇には（一部を除いて）複数のセールプランが用意されている。

7/8（スループ）リグは多様なセイルトリムが可能である。バックステーにテンションをかけることによってマストをベンドさせれば、メインセールがフラットになる。こうなればヒールモーメントはぐっと少なくなる。さらに言えば、フォアセールが小さいので取り扱いが容易である。メインセールにはクイックリーフシステムとレイジージャックが付いているので、セイルを降ろす作業もスムーズに行える。セールはメイン、ジェノア、ジブ、ストームジブ、の合計4枚で済む。もし必要ならリーチャーを（シューターバックを使って）マストヘッドからあげることができる。我々ヴァンデスユタットとしては第一番にこのセールプランを推奨する。セイルの単位面積当りの前進力が最も大きいからである。

マストヘッド（スループ）リグは比較的小さなメインセールと大きなフォアセールのコンビで構成される。しかし大きなジェノアを取り扱うのは結構大変だ。フォアセールはよりひんぱんにセイルをチェンジしなければならない。つまり7/8リグに比べるとセイルの枚数も多くなる。メインセールには7/8リグと同様、クイックリーフシステムとレイジージャックが付いている。

ケッチリグはリーチング時に見るべきものがあるものの、他のすべての条件でスループリグにかなわない。以前は人力ですべてをコントロールしなければならなかったので、こういうケッチリグを使ってセールエリアを小さく多数に分解する必要があった。しかし現代ではパワフルなウインチがごく一般的で、少々のことなら大きなセイルのままでもコントロールできる。又一方ミズンマストが一本余分にあるので、それに付随するマストそのもの、強力なハリヤード、リーフウインチ、リーフシステム、シュラウド、セール、シートウインチ、等々が追加経費として必要になる。スループリグの方がはるかにシンプルで安価と思われるが、いかがであろう。

最後に大きなヨット、はハンドリングが楽なようにジブファーラーを備えるのが一般的である。風力8を超えるような荒天になった場合、ジブはファーラーで全部巻き取ってしまい、ストームジブを（取り外し式の）カッターステーにあげることになる。

## バラストキール

各艇の主要項目を見ていて気付くだろうが、各艇共複数の吃水深さが書いてある。そのうちの一番深いタイプが常に一番性能が良い。バラスト重量はクローズホールド時のリーウェイを減らすためには、できるだけ低い位置にあるのが望ましい。もし自分のセーリングする場所に対してバラストが深過ぎるようなら、浅い方のバラストを選択すればよい。浅いバラストもすべて、深いタイプと同じ復元力があるようにデザインされている。しかしこのことは浅いバラストはより重い必要があるということで、必然的にヨット全体も重くなる。重量が増加しドラフトが浅くなるということは、スピードが遅くなり、クローズホールド時の性能も落ちるという事を意味する。だから条件の許す範囲で、できるだけ深いバラストキールを選ぶ必要がある。

## 目的は何か？

選択を進める過程で最も重要な点は、果たしてあなたはその艇で何をしたいのかということを知ることにある。もしレースがしたいのなら、軽いラウンドビルジハルで、最も深いバラストの、7/8リグを選ぶべきだ。もし乗りごこちが最優先になるのなら、それはそれでまた違った選択が必要となる。また乗艇時間も重要なファクターとなる。しかしレーサーだって快適性は必要だし、快適なるクルージングボートは鈍足であってもよいという訳ではないのである。

造るべき艇種と工法は決まった。自分で造るか、他人（造船所）に造ってもらうかも決まった。設計図本図セットも買った。さてそれからどうするか？ まず第一に設計図をよく検討し、マニュアルを何度も読む。そして大まかな日程表を作ってみる。使用可能時間の多寡にもよるが、普通は一年あるいは複数年を覚悟しなければならない。そしてすべての作業を順を追ってできるだけ正確にリストアップする。準備もなくあわててハルを造りにかかったり、手に入れたりする必要はないし、又そういうことをしてはならない。

### できることから始める

例えばギャラリー、チャートテーブル、コンパニオンウェイの階段、等のインテリアなど取っ付きやすいものから仕事を始める。設計図は大変正確に出来ているので、これらの部分を先に作っておくことができる。小さなものなら、車庫とか家庭の作業室などで作ることができるはずだ。同じ要領でラダー、ティラー、その他も作ってしまう。ペイントやニス作業はまだ後にしても、各パーツ類はすべてこのようにあらかじめ作ってしまう。もしウッドエポキシ工法で自作するつもりなら、他にバルクヘッドやフレーム類も先に作っておく。もしスチールで自作するつもりなら、けがいてそして切り出しまでも済ませておく。これらは以後の仕事に必須の作業で、特に（ハル建造の初期の段階で最も必要とされる）高い精度を要求される。自作ではなくて他人に建造を依頼する場合は、造船所の選定とその後の打ち合わせにタツプリ時間をかける必要がある。他に事前に準備のできるものとしては、配線関係、エンジン回り等である。さらに言えばエンジンそのものの選定も事前準備のうちに入る。又、スパー、リギンの類（これは重要なパーツだが）も事前に手配できる。つまり多くの部分を事前に揃えれば揃える程、それだけ建造期間が短くなる。あとは単にそれらを組み立てる仕事が残っているだけなのである。こういう方法を取れば、例えば建造小屋の維持期間も少なく済む。

### 購入テクニック

良き準備が成り立つかどうかは、綿密な行動計画によるところ大である。全体計画を立てたら、購入計画も同時に立てるべきである。特に販売店が近くにない場合、計画的行動は時間の節約に大いに貢献する。何が必要かを正しく把握できたら、バーゲンセールを回してみるのもよい。必要なら（我々は）あなたと同じ艇種を近所で計画中の人を紹介する事ができるかもしれない。こうなれば、販売単位の多量なもの、多数を買えば安くなるもの等において、購買活動の協同戦線を張ることができる。

### 最後に

造艇の計画を立てても、最終決断を下すまでに相当の時間を要する人が多い。時間とお金をどのように使ったらよいかを考えているのであろうが、設計図を買うのが早ければ早いほど、それだけ早くスムーズに準備に入ることができるのである。ヨットの建造という大計画に際して、終始一貫盲目的に信頼できるのは、設計図をおいて他には無いのだから - -。

### サム 15

サムはハイスピートディンギーです。ビーム幅が広いので、強風下でも強力なスタビリティを持っています。ボトムはほとんどフラットなので、プレーニングが容易です。工法はシンプルです。合板を決められたとおりに切り出して、それらを針金でつないで正確に組み立て、最終的にエポキシパテで接着し固めてしまうのです。総重量は 90kg と軽いので、一番小さいトレーラーでも十分運べます。手軽に DIY（自作）体験を楽しみたい向きには絶好のボートと言えます。

## シーミニ 21

P.28

シーミニはヴァンデスユタット最小のキャビンヨットです。全長は 6.5m ( 21 フィート強 ) と小さいですが、オープンウォーターにも十分対応できます。全幅が 2.5 メートルでおさえでありますから、どの国でもトレーラーが可能ならずです。マルチチェーン艇はマリン合板で、ラウンドビルジ艇はウッドエボキシコールドモールド工法で造ります。世界中で 400 隻がセーリング中という大フリートとなっています。特にフィンランドではオフィシャルクラスにさえなっています。センターボートタイプを選択すれば、どんな浅い所へも入ってゆけます。シーミニは特に少ない時間で建造可能なようにデザインされています。ちょっとしたガレージでも建造が可能です。

## ドルフィン 26

P.30

ドルフィンは最新デザインの高速レーサークルーザーです。速いうえに内装ボリウムもタツブリあります。座席をつぶさなくても、4 人家族がゆったり寝れるというレイアウトです。トイレも大きく、十分にプライバシーが守れます。総重量は 2 トンを下まわるので、12 馬力ディーゼルエンジンなら十分 ( 以上 ) です。このヨットはウッドエボキシコールドモールド工法用に、特別にデザインされたものです。この工法でなら、他と比べてもはるかに大きな可能性を秘めた強靱な 26 フッターを ( そんなに長い時間をかけることもなく ) 手に入れることができるのです。レースをするのなら深い方のキールをおすすめします。本図面には、原寸のフィルム現図が付属しています。これがあれば、正確なハル、デッキの完成が保証されたようなものです。

## ヴィータ 30

P.32

ヴィータはヴァンデスユタット最新のデザインで、9 m クラスのホープです。予算的にヴァンデ 34 は無理、でもドルフィン 26 ではサイズが小さいという方には、ヴィータをおすすめします。ハルはスチール又はアルミのクィックアッセンブル ( フレームレス ) 工法でデザインされています。ウッドのラウンドビルジタイプもあります。ヴィータはボリウムがあって、なおスピードの速い 30 フッターです。2 家族が別々のキャビンで寝れて、トイレ・シャワールームは特に大きく取ってあります。大型ヨットでしかお目にかかれなような大きなギャレーも備えています。ヴィータの 7/8 リグはとてもシンプルで、2 人で十分にハンドリングできます。逆に 4 人で乗っても、他にわずらわされない各々の海上生活が楽しめます。この魅力的なボートもごく短期間で建造可能です。パラストキールは 2 タイプあります。( P.28 参照 )

## ヴァンデ 34

P.34

このヴァンデ 34 は当社最初のフルコンピューターデザインとなった記念すべきヨットです。船形はマルチチェーンで、スチール又はアルミで造れば、ハルだけなら 2 週間位で仕上がってしまいます。正確な型紙用の図面が付いているので、メタルプレートへのけがきやカットが正確容易にできます。最終的なカットまでしてあるメタルプレートセットの購入も可能です ( このサービスはオランダ及びその付近のみで可能で、日本では送料等が高かつき、おすすめできません )。

ヴァンデ 34 の頑健な構造は、ラフなオープンシーでも十分適応できます。キャビンスペースはとても広く、アフトキャビンには快適なダブルベットがあります。大きなシャワー付トイレもあります。ギャレーは動きやすいスペースとなっており、メインキャビンは 40 フィート艇かと思まがうぐらいに広いものです。チャートテーブルは本来の機能を十分に果たしてなお余るぐらいのスペースがあります。

このシーゴイング・ヨットでの航海はかなり足の速いものになるはずですが、なぜならば本艇のハルは余分なデコボコもなく、理想的なシェイプをしているからです。建造工法、リグ、パラストキール等の選択については、本書 15 ページから 24 ページまでと 28 ページを参照して下さい。ヴァンデ 34 は大きくて、足の速い、現代のニュー・スタンダードとも呼べるヨットです。しかも建造に際しては、( とんでもなく時間のかかるという ) 自作の悲劇に陥ることもありません。

## フォルナ 37

P.36

フォルナは安全とスピードと快適さを追求するセーラーのためにデザインされました。他のヴァンデスユタット・デザインと同様、その構造とスタビリティは最も厳しい規程・基準に合致しています。

主な特徴：

- ・セールプランは 7/8 リグなので、オーバーラップジェノアを必要としません。小さくても高いアスペクト比のジブと、大きなフルバテン・メインセールの組み合わせで、イージーハンドリングが可能となり、最適空力特性を実現しています。
- ・固定キール 3 種類、センターボード 1 種類の中から使用目的に応じた選択が可能です。これらはすべて同じスタビリティを有しています。
- ・オーナールームはフォアキャビンにあり、専用の手洗い・トイレ、たな・ワードローブが設備されています。
- ・特にメインキャビンが広くて、ここにはギャレーとチャートテーブルがあります。
- ・オイルスキンを着て出入りするようなエリアは、入り口付近に集中しています。
- ・トイレにはシャワーとオイルスキンロッカーが付属しています。
- ・ダブルバースのアフトキャビンは、前方のオーナーキャビンと同等のグレードです。
- ・右舷後方のコックピットロッカーは巨大で、ハッチも大きいので、長旅の使用にも十分に耐えます。
- ・折畳式のスイミングプラットフォームがトランサムに作り込んであります。
- ・スチール・アルミのラウンドビルジ、GRP ウッドコア、スチール・アルミのマルチチェーン用と、設計図は 3 種類揃っています。マルチチェーンは、今や世界中に知られた、ヴァンデスユタットのクイックアSEMBル（フレームレス）工法です。

フォルナなら、セーリングの楽しさと快適な航海がどちらも実現できます。その合理性に立脚した工法は、高度な品質を約束します。11 m 前後のヨットを求めるあなたには、フォルナがベストです。

## ヘレナ 38

P.38

ヘレナは伝統的な趣を持ったモダンデザインです。船型にも、セールプランにも、キールにもラダーにも、最新のテクノロジーが生かされていますが、しかしそれでいてトラディショナルなウッドウン・ヨットの雰囲気なたたえているのです。

デザインナンバー 493 ヘレナはハイパフォーマンス、イージーハンドリングとともに、大きな内装ボリュームを持ち、インテリアのすみずみにまでクラシックヨットの空気がしみわたっています。最新の工法を巧みに利用すれば、たとえ伝統的素材を使ったとしても、同じような外観の在来工法利用の木造ヨットより格段にメンテナンスが楽になります。曲がりのきついシアライン、チークトップのブルワーク、逆傾斜のトランサム、長いキャビンハウス等々が特徴なので、当社の他のトップデザイン、例えばフォルナやサモアなどとは随分趣きを異にしています。これにチークデッキを張れば、美しく、トラディショナルなウッドウンヨットの誕生となります。ヘレナには、ていねいに仕上げた木製のステアリングホイールが似合います。クラシックヨットのロマンと美しさに魅せられたオーナーなら、これに特別な仕様を施すかもしれません。オイルドチークのコックピットコーミングに、ブロンズの金具とウインチをとりつけるというのも悪くないでしょう。セールプランやデッキプランを見る時は、大きなシートウインチや、最適空力特性を発揮するフルバテンの大型メインセールとハイアスペクトジブの組み合わせ、なども見逃さないでください。

ヘレナは高いセーリングパフォーマンスと、ハイクオリティ、その両方を追求する世界中の多くのオーナーに愛されています。

## カリビアン 40 とノルマン 40

P.42 ~ P.45

カリビアンとノルマンは双子の姉妹です。快適で耐航性のあるヨットを求める声に応じて発表されたのがこの 2 艇なのです。最も進んだ構造と先進的なデザイン感覚がこの双子を現実のものとししました。その結果、強く、健全で、速いヨットが生まれたのです。構造はロイド船級協会の承認を得ています。両艇共最新の工法で建造が可能です。これら最新の工法なら、建造に要する時間はビックリするくらい少なく済みます。それに伴ってかかる費用も当然少なくなり、失敗の危険もそれだけ少なくなるのです。コンピューター制御のプラズマでカットされたスチールやアルミの（切り出し済の）プレート・セットも（ヨーロッパでは）用意されています。ラウンドビルジボート用の本図には、フレーム、デッキ、ステム等の原寸の現図が（延び縮みしない）マイラーフィルム状態で付属しています。

一組ないしは二組のペアが、何日もの海上生活をあちこち巡航しながら楽しむことができるようにと設計してあります。特に大洋を横断するような計画があるのなら、是非足の速いヨットをおすすめします。航海が延々と長びけば、それだけ疲れやイライラがつのることになるからです。この双子の姉妹は、同じハル、キール、ラダー、セールプランを採用しています。両者の違いはキャビンレイアウトと上部構造物にあるだけです。カリビアンは大きなオープンコックピットですが、ハードドジャーがオプションで設備できます（設計図有）。この後に延長キャノピーを取り付ければ冬でも完璧です。ノルマンはデッキサルーンタイプで、コックピットは小さくなります。この双子のセーリング特性は両者共よく似たものですが、強いと言えば屋根がちょっと高いことや、重量がやや重いことから、ノルマンの方がほんの少し遅いと予測できます。しかしその違いは、24 時間走って 2,3 マイルの違いでしかありません。

ヨットもこれぐらいの大きさになると、仕様は個人的な好み大きく左右されるようになります。仕様のバリエーションをちょっと紹介してみましょ。内装は 2 キャビンタイプと 3 キャビンタイプの 2 種類あります。メインサロンは 3.50m x 3.50m の広いものです。トイレ・シャワールーム、ギャレー、チャートテーブル等も、当然ながらかなり大きなサイズとなっています。デッキサルーンは光の入りやすい構造なので、とても明るく広いエリアとなっています。外観がそれっぽくなくて、実際においてもセーリングパフォーマンスのきわめてすぐれたモーターセーラーを求めているのなら、それはノルマンしかありません。デッキサルーンは優美でしかもきわめて調和のとれたセールボートの典型といえます。大きなサロンは見晴しが良く、又居心地の良い円形配置のソファを備えています。最近の優れた材料を採用することによって、軽くしかも大きな窓が可能となりました。もちろんこの大きな窓は、荒天でも十分に使用に耐えるのです。2 キャビンタイプと 3 キャビンタイプが図示されていますが、どちらも十分に広いトイレ・シャワールームを備えています。エンジンルームは広く、発電機や温水器等を入れるスペースも十分にあります。一応 50 馬力のエンジンを推奨していますが、それより大きくても問題はなりません。ノルマンはカリビアンより大きな燃料（及び清水）タンクを持っています。モダンで居心地の良いヨットで、今世紀最後の時を過ごそうと考えているあなたなら、この双子のどちらかを選ぶことになるでしょう。建造工法、リグタイプ、バラストキール等の選択については、P.15 ~ P.24 及び P.28 を参照して下さい。

## マデイラ 44

P.46

マデイラは安全とスピードと快適さを追求するオーシャンセーラーのためにデザインされました。艇上で何年も暮らすことができるようにレイアウトされています。他のヴァンデスユタット・デザインと同様、その構造とスタビリティは最も厳しい規格・基準に合致しています。

主な特徴：

・セールプランは 7/8 リグなので、オーバーラップジェノアを必要としません。小さくとも高いアスペクト比のジブと、大きなフルバテン・メインセールの組み合わせで、イーザーハンドリングが可能となり、最適空力特性を実現しています。シ

ユラウドをできるかぎり外側に取り付け、マストにやさしい構造を採用しているため、大きな荷重がかかっても安心です。これは長距離クルージングには特に重要なことです。

- ・キールには複数のバージョンが用意してありますが、これらはすべて同じスタビリティを有しています。
- ・オプションのドッグハウスは固定式の窓を有し、荒天下でも安全なシェルターとなります。
- ・広大なオーナールームはフォアキャビンにあり、専用のシャワー・トイレを持っています。
- ・メインキャビンは広くて快適ですが、これは長距離航海には必須のアイテムです。
- ・窓やハッチ、ベンチレーターは大きくて開放的です。
- ・オイルスキンを着て出入りするようなエリア、つまりトイレ、チャートテーブル、ギャレー等は入り口付近に集中しています。これならクッションを濡らすことはありません。
- ・アフトキャビンのダブルバースは出入りが楽です。
- ・右舷後方のコックピットロッカーは巨大で、ハッチも大きいので、長旅の使用にも十分に耐えます。ロッカーの下には発電機や、ダイビング用のコンプレッサー、温水器などが設置可能です。
- ・折畳式のスイミングプラットフォームとライフラフトロッカーが、トランサムに作り込んであります。
- ・スチール、アルミのラウンドビルジ、GRP ウッドコア、スチール、アルミのマルチチェーン用と、設計図は3種類揃っています。マルチチェーンは、今や世界中に知られた、ヴァンデスユタットのクイックアSEMBL(フレームレス)工法です。

マデイラは、家族全員がセーリングの楽しさを味わえるヨットです。その合理性に立脚した工法は、高度な品質を約束します。あなたの夢見たヨットがここにあります。

#### マデイラ 44 リフトキール

P.49

ここ10年間で我々は大変な量のリフトキールデザインのオーダーを受け、それを実現してきました。つまりそれだけ、この分野において実績があるということです。リフトキールの主たる利点はキール翼の長さが深く設定できるという点にあります。常識的なクルージングボートと比べると、キールの深さと長さは驚異的です。キールが深いということは重心が低くなるということであり、翼が長いということは風上航でリーウエイ角度が小さくなることを意味します。言葉を変えれば、深いキールは帆走性能を増加させるということです。リフトキールならばその高性能を維持したままで、浅いエリアでの航行も、浅い港への入港も可能となるのです。

#### モーレア 45

P.50

モーレアは快適で操船容易な45フィートパフォーマンスクルーザーであり、その種のヨットで浅いエリアを含めてどこへでも行きたいというブルーウォーター派への最終解答になり得る代物です。この洗練されたデザインは先端技術の結晶でもあります。セールプランは操船容易。ハリヤードとシートはすべてデッキ下をくぐり、後のコックピットまでリードされ、ファリングジブはセルフタックです。フルパテンメインスルは実績十分なヴァンデスユタット・ワンライン・リーフを備えています。例えばビミニトップを張っても、シート作業(つまりセーリング)が可能ないように設計されています。インテリアは今を生きる人々の感性にマッチした、広々として快適なレイアウトにまとめられました。デッキサロンは、みごとな眺望をもたらし、しかも船内ステアリングを可能にしました。デッキ下には前後に大きく離れた2組のダブルキャビンを配置しました。そのどちらもフル装備のトイレルームと独立したシャワールームを備えています。これならば、大事なゲストにもオーナー並の快適さを味わっていただけます。固定キールバージョンと、浅い吃水が可能なりフトキールバージョンがあります。モーレアの深いリフトバルブキールは外洋で理想的なパフォーマンスを発揮します。リフトキール用船内ケースは、それと聞かされなければどこにそれがあるのかだれも気づかないほどに、インテリアの中に見事にビルトインされています。

ステアリングはツインホイールです。この舷側見通しのよいシステムは、セーリング時や離岸着岸時にその威力を発揮します。トランサムのスイミングプラットフォームへのアクセスなど、コックピット内の前後方向の移動に対しても安全で快適なシステムです。

## スイングリグ

P.53

スイングリグはとてもシンプルで、ハンドリングが容易

このシステムはカーボンファイバー製のローテーション・ウイングマストとメインセール1枚で構成されています。全体翼は図のように回転軸を工夫して、バランスリグとしてあるので、1本のメインシートでコントロールできるのです。1本のシートとは文字どおり1本で、通常メインシートのようにテークルを使用するわけではありません。それだけ軽い力でコントロールできるということです。マストはステイ無しなので、その分風抵抗は減少し、全体の翼としての推進効率は向上することになります。シュラウドがなく、ブームを際限なく前方に出せるので、クォーターでも翼の揚力を最大限に生かした走りができます。クローズホールドではマストを回転させて、全体でベストな形状の翼型を形成します。実験ではマスト断面とブームのなす角度は50度付近で最大の効率が得られることが確認されました。この理想的形状の翼はクローズホールドに限らず、ほとんどすべての風向で大きな推進力を発生します。マストとブームの角度は小型の油圧シリンダーで調節しています。

マストは360度回転可能なので、風下側からもう1本ロープをとれば、セールボードのように風下回しのジャイブも可能です(ジャイブ図)。これは特に強風下では、従来方式のジャイブに比べて安全です。当然ですが、スイングリグなら追風でもリーフができます。

同型艇2艇での実走比較実験では、スイングリグは、クォーターと追手で、スピナーカーを展開した従来型リグと同等のスピードを記録しました。なお、ヴァンデスユタットデザインはスイングリグのpatentを取得しています。

## サモア 47 とタスマン 48

P.54~57

サモアとタスマンは当社ストックプラン中最大の姉妹艇です。姉妹艇としてはカリピアンとノルマンの例がありますが、同様に近代的なデザイン手法が適用されています。サモアもタスマンも真のオーシャンゴーイングヨットと呼べるもので、3家族が相当の期間、海上生活を営めるように設計されています。大洋を素早くしかも快適に渡ってゆこうとするオーナーの、多くの願いを満足させるに足る2艇です。両艇共、ハル形状 セールプラン共よく似かよったボートです。タスマンはトランサムが違うので全長で1フィートほど長くなっています。サモアはオープンコックピットタイプで、タスマンはデッキサルーンタイプです。

前にも述べたとおり、インテリアレイアウトはオーナーの好み色が濃く反映されるべきものです。この両クラスでも各種のサンプルが用意されています。サモアもタスマンも、長期滞在型のチャーターとして使えるレイアウトも可能です。エンジンルームは広大で、エンジンはもとより、発電機、温水器、キャビンヒーター、ダイビング用コンプレッサー等々のスペースも十分にあります。タスマンのコックピット左右に設定したダブルステアリングシステムは、とても使いやすいものです。このシステムを使えば、ヘルムスマンは状況に応じてステアリング位置を変えることにより、前方の視界を常に保つことができます。タスマンはそれに加えて、デッキサロン内でもステアリングを取ることができます。この種の大きなボートを少人数であやつるには、高アスペクト比のジブを備えた7/8スルーブリグが最適です(P.22参照)。それに適したウインチを効果的に使えば、より容易なセーリングが楽しめます。

これぐらいの大きさのヨットともなれば、いわゆる自作をするオーナーはほとんど皆無で、造船所に建造を依頼するケースが大部分と思われます。こういうことを想定して、この2艇の詳細図には特に詳しい建造仕様書もセットしました。この仕様書があれば、造船所の見積りも簡単に出てくるものと期待できます。詳細図には他に、様々な風向風速下における、本

艇の最適スピードがわかるポラーダイアグラムも入っています。

サモアとタスマンについては、少ない費用で、部分的な設計変更にも応じています。

## トンガ 56

P.58

この大型ヨットは、安全とスピードと快適さと、さらに豪華さを求めて、我々の最新思想を投入してうまれた描きおろしのデザインです。サモア 47 とタスマン 48 で大成功をおさめた長距離オーシャンクルーザー・コンセプトの発展型です。

トンガは全長 22 m までの大型シリーズの第一弾です。構造はロイド 100A1 適合で、設計図のうち キール、ラダー、ボディプラン、デッキ、コックピット、上部構造物、にはマイラーフィルム製の原寸原図が付属しています。CAD/CAM データはディスクの形で造船所に供給します。最新のコンピューター・テクノロジーによって、例え建造中でも、オーナーの求めに応じて、アコモデーション、重量配分、トリム、スタビリティ、等々の変更にも即座に応じることができるのです。

トンガの主な特徴：

- ・キールの仕様は 2.70 m から 1.90 m まで複数あります。油圧式リフティングキール（とツインラダーの組み合わせ）のオプションもあります。これで吃水を 1.50 m から 3.00 m まで変化させることができます。
- ・キールはすべて、最大ハルスピードで衝突しても大丈夫なように構造設計がなされています。
- ・非常に低い重心と大きなフォームスタビリティを兼備して、十分なシーワージネスと高いセーリングパフォーマンスを追求しています。
- ・狭い海面でもショートハンドで取り回しが可能なように、可動収納式のパウ斯拉スターを備えています。
- ・後部トランサムに 3.10 m ディンギー用の収容ロッカーを持っています。
- ・スピン関係以外のコントロールロープはすべて、足で踏んで転ばないように、作業面から下に隠されています。
- ・シャープなデザインのドッグハウスはフルヘッドルームで、ワッチクルーにとっては強力なシェルターとなります。
- ・アコモデーションは広大で、複数の個室キャビン、大きな（4.8 x 4.5 m）メインサロン、完全に独立したシャワールーム、オイルスキンロッカーを備えたトイレットルーム、等々で構成されています。リビング、スリーピング、ロッカー等のスペース・バランスも絶妙です。前方のオーナーキャビンは、スターンを叩くハーバー・ウェーブにわずらわされないの、静かな夜を約束します。チャーターバージョンでは、このエリアは複数の個室キャビンとなります。
- ・大きなフォアピークには、ダイビング・コンプレッサー、チェーンロッカー、が設備されています。

トンガ 56 は、安全とスピードと快適さを求めるクルージング・ピープルのためにデザインされました。

## カスタムデザイン

P.60

ヴァンデスユタットはカスタムデザインの世界で、確立された名声を誇っています。オーナーとの事前の打ち合わせは、幅広くくり返し行なわれ、より完全で詳細なデザインが創り出されます。しかる後に、そのデザインに相当と思われる造船所が選り出され、見積りの提出へと進んでゆきます。オーナーと造船所との契約の後、必要ならば、ヴァンデスユタットも建造監理の契約に参加します。こうなればもちろん、進水時にはオーナー共々ヴァンデスユタットのメンバ - も立ちあうこととなります。