



上アッパーウインドでは、意外に穏やかな走りを
見せる。ジブシート(エンドレス)は12メートル
でリードされ、メインシートにはフロンテューニ
ング・シートが付く
下ジブネカーを揚げたとき、それまではま
ったく違った走りを見せた。それでもボートが
活潑な動きをすることはなく、いったんコントロ
ーがブレ、ブローチングや沈没の恐怖感はま
ったくなかった。

オープン5.70

OPEN 5.70

オープンクラスの血統を受け継ぐ
フレンチ・ミニ・エクスプレス

ジブネカーを揚げたとき、スターンを躍っ飛ばされたかのような加速を始めた！
そのスピードに圧倒されるもの、フィンラダーに接続されるティラーは、あっけないほどニュートラル、かつ穏和だ。
機能的な外観とは裏腹に、抜群の安定性と従順な操作性を持つオープン5.70。
フランスが送り出す、新世代ハイスピード・スモールの走りを堪能する。

レポーター 森下章樹 本誌 写真 矢部洋一
Copyright © 2004, Hasegawa Shiroh. All rights reserved.



石井正行
1931年生まれ、ISAFインターナショナルジャッジ、元ローマ五輪、東京五輪日本代表選手にして、現在も愛艇(標榜)「ワグスタッフ8.2」でレースやクルージングを楽しむ現役セーラー

「まさに新しいタイプのスピードボートです」

石井正行

久々に軽快なスポーツ・セーリングを味わえることを期待してシーゴニアに行く。北風約15ノットで、絶好の条件だ。センターボーダーなら年寄りには厳しい風だが、バルキールと広いビームで、大きなスタビリティを持つ「オープン5.7」なら楽に乗れる。それだけではない、プレーニングもするスポーツ・セーリングを楽しむのが何よりも嬉しい。この歳で楽にプレーニングを楽しめる艇というのは、そうそうないだろう。

特にテレスコピック・ガンボールにセットしたジェネカーを揚げたときは、何ノットくらい出たのだろうか、とにかく猛烈なスピードであった。波もあったせいか、カメラマンが乗るディーゼルエンジンのモーターボートも付いてこれなかった。フリーのスピードが印象的であったせいか、相対的にクロスホールドの艇速は感動的ではなかったが、決して遅い方ではない。フォームスタビリティとキールバラストの効果により、ヒールを抑えるのは容易であった。タッキングもスムーズで申し分ない。しかし、朝、ハーバーから出艇する時、ジブを揚げずメインセールだけで走ったので、建物のプランケットで艇速のない時にタックしようとしたところ、失速してタックに失敗しそうになった。これは舵角が45度以上に切れない構造によるものと思われたが、普通の風なら問題ないし、超微風でもジブを使えば問題ないだろう。ついでにもうひとつ、強いてあら探しをすれば、ツインラダーの真ん中から出ているティラー・エクステンションが長いので、慣れないとタッキングの時に扱いにくい。

この艇は確かにイニシャルスタビリティは高いが、どの程度のヒール角度で復原のモーメントがゼロになるのか今回の試乗では分からなかったが、いささか気になる点ではある。要約すれば、これはまさに新しいタイプの安定性抜群のスピードボートである。

事前の予習によると、オープンクラスのような船型は、アップウインド時にはある程度のヒールを想定した設計がなされているらしい。オープン5.7も、デッキ幅は広いが水線幅は狭い。ヒールすると若干バウトリムになり、垂直にカットされた幅広トランサムによって水線長は最大に、しかもカタマランの片ハル走行と同様、抵抗が減ってスピードが上がっていくというわけだ。これがオープンクラスのクサビ船型の持つ最大の特徴で、もちろんその間もツインラダーの風下側はしっかり水面を捉え、楽に進路をコントロールできる。石井さんのアドバイスのおかげで、ウェザーヘルムも適度なものに抑えられていた。

クロスホールドを終え、バウを落として巨大なジェネカーを揚げると、5.70の走りは一変、ケフを蹴っ飛ばされたような加速が始まった。

皿状の、浅くフラットなボトムは、フリー走行時にはサーフィングやプレーニングに大きく貢献し、ジェネカーランを一層楽しくしてくれる。しかも、かなりのスピードが

出ても、フネが予想外の挙動に出ることはない。船型が持つ復原性能(フォームスタビリティ)と、水面下で踏ん張る180kgのバルキールが、ブローチングや沈の恐怖感をシャットアウトしてくれている。ここが乗り手に高度なテクニックを要求するプレーニング・デインギーとの最大の違いだろう。

そのスピードとは裏腹に、相変わらず舵は素直だ。トリマーと息を合わせさえ



上:ローテーションマストにファールディングジブ。簡単に扱いやすいフィッティングと、シンプルなコックピットが特徴的。メインシート・トラベラー(220cm)は、トランサム幅いっぱいまで広がっている

中:直径50cmのハッチで仕切られたバウストレージ。この水密スペースによって、不沈性が高められている。左側にあるのは、格納されたガンボール

下:5.7mという全長は、トレーラーボートとしても手頃なサイズだ。専用トレーラーは27万円でおプション販売される。同じくオプションとして、エンジンプランケット(3万円)が用意されている

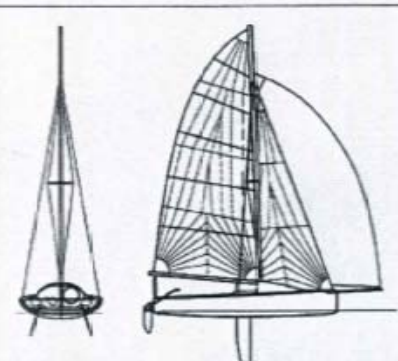
すれば、驚くほど従順に走ってくれる。

オープンクラスは、既存の枠やクラスルールに捕らわれない自由な発想が原点にある。そんなオープンクラスの血統を受け継いだこの艇も、これまでのスモールボートとはひと味違う、ダイナミックでいながらイージーな走りが楽しめる。

フランスが発信する新時代のファンボート——オープン5.70は、新しいセーリングの世界への扉を開いてくれる。

OPEN 5.70

- 全長:5.70m ●全幅:2.55m
- 吃水:0.34/1.40/1.75m ●排水量:450kg
- バラスト:180kg ●メインセール:18m²
- ジェノア:6m² ●ジェネカー:32m²
- 設計:グループ・フィノ ●建造:ピレアス・ボート
- 標準価格:3,500,000円(エンジン別)



問い合わせ:ファーストマリン

〒240-0115 神奈川県三浦郡葉山町上山口1448-5 TEL: 0120-487-410 TEL: 046-879-2111 www.firstmarine.co.jp



競速ルールに縛られず、セーリングの楽しさと安全性を追求する。オープン5.70は、同じグループ・フィノが設計したオープン7.50のコンセプトをそのまま受け継いでいる

白石康次郎が、オープン40クラスの(スピリット・オブ・ニューコー)で単独世界一周レースを戦ったことは記憶に新しい。このオープンクラスには50、60tという大型艇があり、いずれも地球状と外洋の荒波を突き進んでいる。オープン独特のくさび形デッキと、車のような船底を思い浮かべる人も多いだろう。

多くのオープンクラスを手がけたグループ・フィノ(仏)による、小型最新艇がオープン5.70だ。

フィノのラインナップには、オープン7.50という兄貴分がいる。オープン5.70は、7.50の経験をベースにブラッシュアップしたもので、2001年11月の発売以来、ヨーロッパを中心に200隻以上が下水している。すでにクラス協会も誕生し、トラブルボートということもあって、各地で行われるレースも盛り上がっているようだ。

なんとも挑戦的なプロフィールを持つ5.70だが、すべては「楽しく、速く、安全に」を基本にデザインされている。これまでのキールボートのスピードには飽き足らない、……とはいっても桁外れの運動神

経を要求するような難しい操作や、沈してセンターボードの上に乗るのはゴメンだという多くのセーラーの意見が凝縮されている。

「私たちグループ・フィノは、長い間、使やすく安定性の優れたディポートの開発に取り組んできました。スターやソリダといった伝統的なキールボートは、フランスではほとんど普及していません。このサイズの船でセーリングやレースを楽しむ人たちは、全長5.5~6.5mの小型クルーザーに乗っていることが多いのですが、それらは遅く、高価です。私たちは最新ボートの、とりわけオープン7.50の流れと、テスト済みの新技術を取り入れた、速くて乗りやすく、手頃な価格のボートとしてオープン5.70を造りました」(グループ・フィノのコメント) 〆

周りのヨットと一線を画すたざまいをしたオープン5.70が動かされた棧橋には、一足先に試乗を終えた日本ヨット界の巨匠、石井正行さんが満面の笑顔で棧橋で待っていた。「いやあ、凄いや。実に面白いフネだね」詳しくは石井さんによる

試乗記(右ページ)を読んでいただくとして、やはりジェネカーでの走りは期待を裏切らないものようだ。唯一、ヘルムの重さが気になったそうで、石井さんのアドバイスに従い、ツイラダーを前方に追いつみ、ウェザーヘルム改善策を施した後に出航した。

通常は3人乗艇だが、風の強弱があったので、ウエイトアップのために4人乗りで出航する。

19tにしては広く、長いコックピットは、大人4人が乗り込んでも、動きにくいということはない。前方から、ジェネカーのアップ・ダウンを仕切るパウマン、ジブ/ジェネカー・トリマー、ヘルムス、メインセール・トリマーという順で座った。

エンジンはオプションで、試乗艇には付いていない。メインとジブだけで何とかマリーナのブランケットゾーンを抜けると、オープン5.70はグングン加速を始める。

風は5~7m/s程度で、軽く白波が立つコンディションだ。クローズホールドでマックスパワーを探ると、ゆっくりヒールした後にフネは安定する。

海面を切り裂く、閃のカーニゾン!

極限の軽量化とスタビリティー。
究極のプレーニングボート。

Open 5.70-7.50

“グループ・フィブ”デザインならではの極端にフラットなハルは、ヒール時に確かなフォームスタビリティーを生み、深いバルブキールとツインラダーがその効果を一層高めている。広いコックピットはクルーの移動やシートコントロールが容易で、大きなセールエリアに対抗。カーボン製の船体やマスト (Open 7.50) は軽量強靱で重心が低い。加速にGを感じる究極のプレーニングボートである。

Open 5.70

SPECIFICATIONS	
L.O.A	5.70m
Beam	2.50m
Mainmast + I/O mast	26.00m
Spinnaker	28.50m
Construction	Sandwich
Architect	GRUPE FINOT



Open 7.50

SPECIFICATIONS	
L.O.A	7.50m
Beam	2.90m
Mainmast + I/O mast	42.00m
Spinnaker	70.00m
Construction	Carbon
Architect	GRUPE FINOT



●デザイン・ディテール
極薄型フラット・ハル / ウィンダマスト / ビンゴロー・ターボインテンター / フルカー (炭素繊維スピンナー) 超軽量デューブ・バルブキール

FIRST MARINE Ltd. TEL 0120-487-410
日本総輸入販売元 ファーストマリン株式会社

本社: 東京都東山区上町4-8-7 740-0115 Home page: <http://www.firstmarine.co.jp/>
TEL: 046-879-2111 FAX: 046-879-2181 E-mail address: info@firstmarine.co.jp