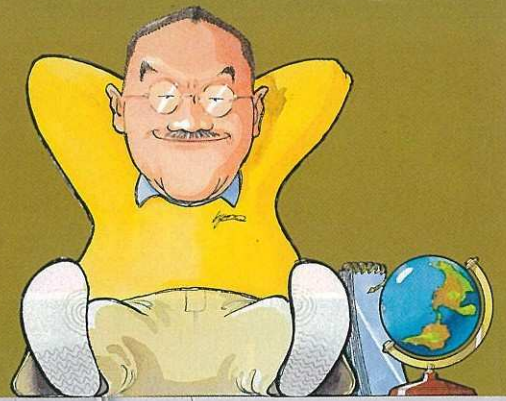


TADAMI'S

My Favorite Boat Catalogue

report & illustration / Tadami
photos / Akito Ochiai (KAZI)



そよそよと吹き出してきた風で良い滑りを始めてきたので、ライトローリング用のルアーを流しました。季節さえ良ければサバは当然、カツオやシイラも堅いと思わせてくれるほど快適。これ、本当に14フィートしかないんですよ。オートパイロットを付けてシングルハンドで「老人と海」ごっこでもしましょうか。ヘルムを持つ鷲尾氏は学生時代、年間300日はA級ディンギーに乗っていたそうで、氏の何時でも両膝を揃えた行儀の良い操舵姿勢に対して、電車の中なんかでだらしくマタを広げている女子高生のような自分の格好が恥ずかしくなりました

ひっそり楽しむ大人のディンギー

COM・PAC PICNIC CAT

コンパクト ピクニック・キャット

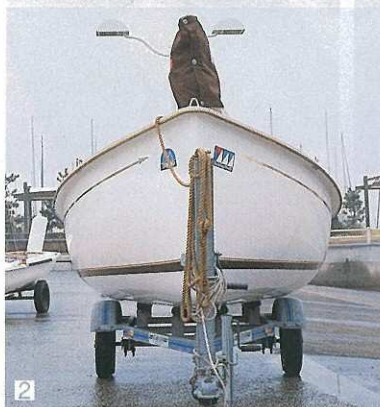
私と同世代の、つまり団塊の世代のオヤジ達の間で1000ccオーバーのビッグバイクが人気らしい。ある程度の経済力と時間と先行きが見えてきたからとか、若い頃に果たせなかった夢だからとか、理由は様々なようだが、私ならいっそヨットでも良いんじゃないかと思う。それも、これくらい趣味性の強いのが。



トレーリング中の格好。スパーの収納性も含めて無駄がなくスマートである。取材艇にセットされているセイルカバー、エンジン/ブラケット、スィミングラダーはオプションです。湘南港の臨時係留フラッグはスーパーオプションなり



1



2



3



4

4度目の紹介

当連載で初めてこの手の、つまり米国東部の特徴的なキャットボートを紹介したのは88年11月号だった。その時に取り上げたボートはMOLLYだったが、後に東部のあるビルダーからMOLLYは西海岸製だろうと言われ、それなりのプライドがあることを知らされたものだった。

その後、92年にAPBY 14とSAND-PIPERを続けて取り上げた。それらのビルダーに共通していたのはメジャーな大メーカーではないことだった。良くいえば大昔のロータスとかマコスのようなバックヤードビルダーっぽい規模の造船所がコツコツと建造しているのである。だから出来上がってきた舟は、個々の差はあるが、総じて造りとか仕上げは良心的でいかにも“趣味のボート”という香りが漂っているのである。

私がこのページを通して発しているいくつかのメッセージの1つに「こんなようなボートをどこかの誰かが造ってくれないかなあ?」というのがある。

もちろんそっくりパクってしまうのも方法だろうし、ヒントにするのも一手だろう。そういった傾向の製品もデビューしているし、手っ取り早く輸入された実物が多くの人の目に止まることもある。手段はどうあれ結構なことだと思うのである。

ヨットやボートは相当に興味性の強いものだからこそ、似たようなものばかりという単一感は格好悪いと思うのだ。

メジャーメーカーが出した意味

しかしこのタイプのボートだけはそう言った可能性はゼロに近いほど低いと考えていた。

このキャットボートというのは、あれだけ

1 両腕を広げてピクニック・キャットのすべてを披露してくださっているのはヨットイングワールド(株)の鷲尾氏。これで14フィートだなんて信じられますか、アナタ?

2 「まあ、丈夫そうに育って」と眩きくなるほど、ビルジが丸まるしているハル断面型からは、確かな浮力と復原力がうかがわれる。トレーラーの構成部品が映り込んで一見ボトムがカセドラル型っぽく見えるが、実際は緩やかなV型です

3 ボトムラインは御覧のように健康体そのもので、何10年も前から、そして何10年先も変わらないのだからと思えるほどの安定した形状をしている。トランサムにこれだけのスペースがあれば魚探のトランスデューサーも付けられそうだが、脱着式でも「まあ、いっか」

4 船載に際する唯一最大のアクションがこのマスト起こしの儀。スターンから前に支えながら起こして行くだけなのだが、それすらシンドイ向きは自分でポールをかませずテールで引き掲げるといふ手もありです



5 ちょっと見には新世代のA級ディンギーを思わせるプロファイルだが、A級の硬派な潮気やドラマティックさの代わりに穏やかな潮気とロマンを感じさせてくれます。現在の全国のマリナーだったら、必ず注目を引くことが想像できます

6 179cm、90kgの私でも立って歩けるだけのスペースと丈夫さが確保されているフォアデッキ。コーミング・トップに2つセットされたカムクリートにリードされているシートは、右がスロートハリヤード(赤ストレッチ)で、左はガフ(ピーク)ハリヤード。フォアステイのシュラウドアジャスターやマストジョイント部などのセットピンにはすべて紛失防止のタイが付いている点は見逃せません

7 コクピットシートには3カ所のハッチがあり、前がアンカーロッカー、中間の左右がマルチ・ロッカーになっている。これはポート側のだが、中は何んの仕切りもなく3カ所とも素通しなのは一考を要するかも知れない

のマーケットを有する米国でさえも、大メーカーが手を出せないほど効率の悪いこだわりが必要だし、そのこだわりを良しとする市場も小さいのである。

それがここ数年のディンギーの先鋭化によってディンギーの住み分けが出来上がりつつあることはご存知だと思う。レース方向はレーザーからInt.14とか49erがあるし、ファミリーならハンター17とかパウアーやトリンカ、きっかけ用にはエスケープが揃っている、という具合である。

ここまで各世代、各方向性が埋められてくると、世代としては大きな割合を占める団塊の世代を中心に据えた市場というのは見逃せないであろう。そこで大人がじっくりセーリングを通して海を楽しむためのボートの存在が生まれてくるのであるが、それもこれも市場の活性化が続いているからこそ、コンパックという名の知られたメーカーが手を染めたのだと思うのである。

コンパックのらしさ

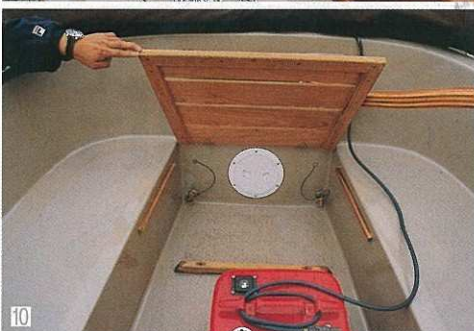
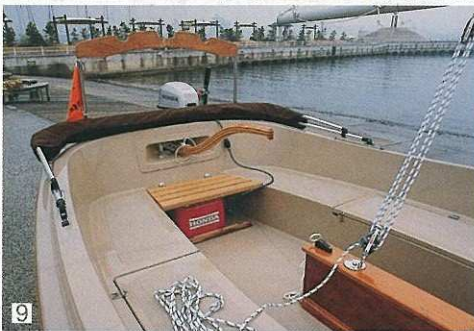
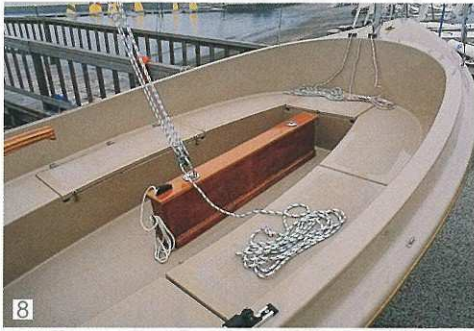
ひるがえって我が国の場合……というの
はやめにしよう。この10年、日本のディン

ギー界はほとんど冬眠状態なのだから今さらヤイノヤイ騒いでも虚しいし、いずれは起きて来るんでしょう。“いつかきつと”を期待して先に進めたい。

コンパックは16フィートのセンターボード・デイセラーから35フィートのクルーザーまでのラインナップを持っているが、私の捉えた特徴としては、良い意味での東海岸っぽいアメリカン・トラディショナルや米国的なくつろぎ感を備えたボートを、比較的入手しやすい価格帯で供給していることである。だから正直言って、とかく重箱の隅をつつきたがる平均的な日本人には「!?」と感ずる点が多々見受けられるが、それは国民性の違いなのだろうと思うのである。

以前紹介した27ftで感じたことは、このボートには“Hand Finished by Owner”という可能性があったことなのだ。特に多用されているチークの部分に。

今の国産車のようにユーザーが手を入れようがない、というのとは違って、そのままでも十分に使えるのだが、欲を出してユーザーの味付けが施せられるのである。これは美点である。



説得力溢れる14ft

今にも雨がこぼれてきそうな江の島。濃霧で出港待ちのヨンナナやK16とは対局のイメージのコンパクト・ピクニックキャットがトレーラー上で艤装されていく。艤装と言ってもセールカバーを外してマストを立ててヤードを引き揚げてセット。後はガソリンタンクからの燃料ホースを船外機につなぐ程度のことである。

スロープから降ろすのだが、ボートだけで200kg強あるから牽引車を水際まで乗り入れられないようなときはやや腰が引けてしまう。しかし、浮いてしまえばなんの苦労も要らない。腰は強いし、ブームレストがあるからスパーの暴れはないし、何か起きてもエンジンで対処できる。

機走で港外に出る。ティラーにはエクステンションが付いていないため、後ろに座らざるを得ないから、バウがどうしても上がりがちになる。ゲストや重めの荷物は前に積んだ方が、と思ったがエクステンションを付ければ全て解決でした。

やや沖に出て5～6m/secの風をつかむと、実に心地よく滑っているじゃないですか。

普通、14ftのディンギーだと船の真ん中あたりに乗るから、乗り手から見ると船の大きさというのは、せいぜい2m強しか感じられない。が、このピクニックキャットだとコクピットのベンチに脚を投げ出してスターンによっかかっての楽チンな格好で乗っているから、見た目にはもろに14ft近い長さを感じるのである。つまり、20フィート以上のスケール感が味わえてしまうのである。これは49年間生きてきて初めての体験でした。

何時かは南の島々へ、などという乏しい可能性のために柄ばかりでかいボート買って、高い係留費払って、使いもしないものをせっせと買い込んで(すべて私のコトです)溜息付いてるなんて、結局ストレスの元だと思いませんか？

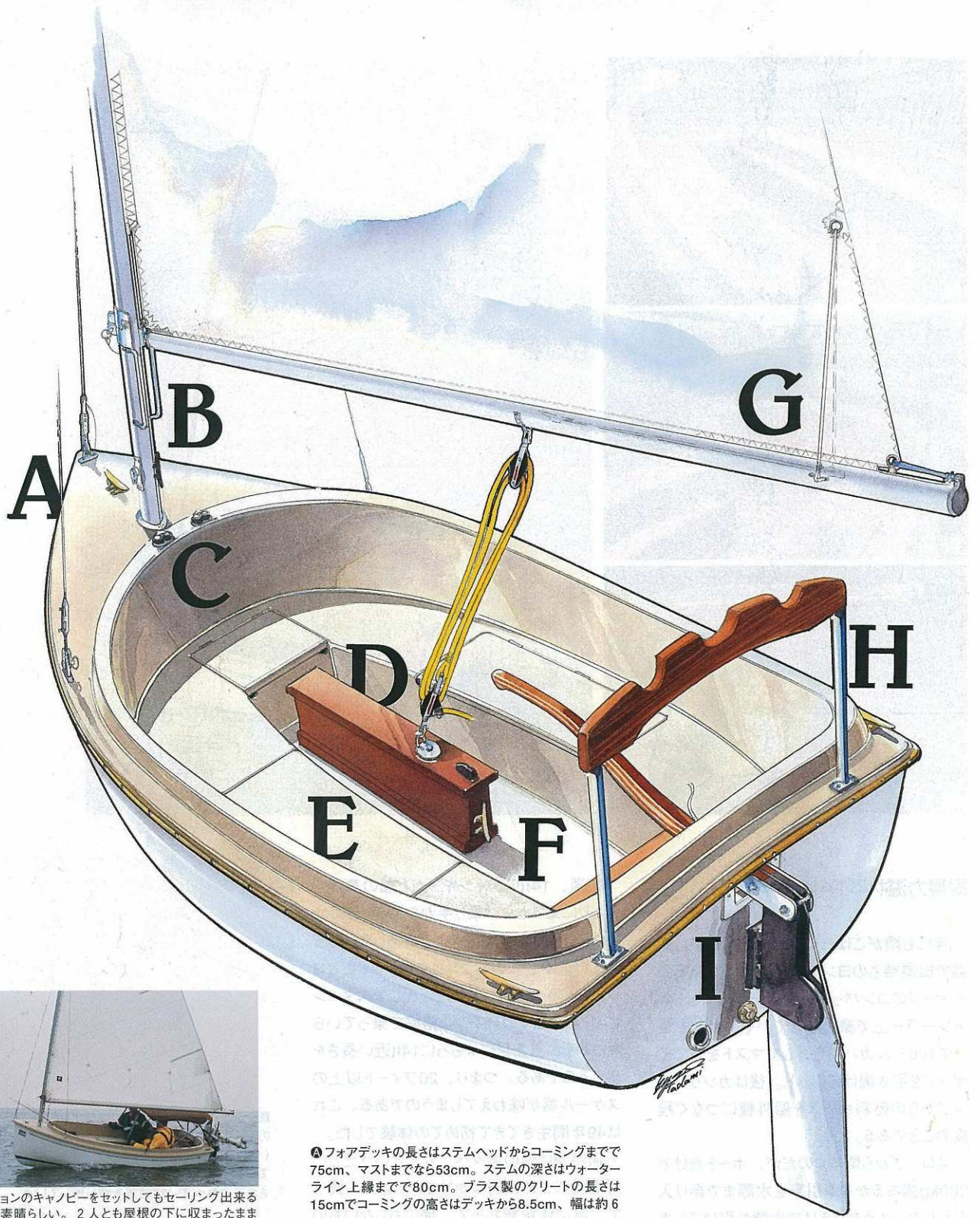
それよりも己の体力と船の実寸以上のスケール感や、なんとも言えない幸福感たっぷりのくつろいだ満足感を常日頃満喫している方がよっぽど良い顔した大人になれるような気にさせられたのである。結構、説得力ありますよ、このボート。

⑧シンプルかつ居心地の良いコクピット前半。このボートに使われている木製部品は5つしかない(センターボード・ケース、ティラーの2つが見えている)のだが、ゲルコートの色とコーディネートされてそれっぽく雰囲気を出している

⑨コクピット後半も簡潔ながら魅力的な空間です。ここには残りの3つの木製部品(スパーレスト、ガスタンクカバー、タンク止め)が写っています。私はティラー用の窓の形状に思わず“成る程なあ”と唸らさせられてしまいました。キャンビーはオプションです

⑩ガスタンクカバー(補機を付けている場合)はこのように開くが、惜しいかなホンダ純正のタンクは僅かに背が高いために完全には閉まりません。コクピット内のあか抜きが2個装備されフリップロック式のドレンプラグが付いているが、これらにも紛失防止タイが付く

⑪14フィートの船体に5馬力の船外機でおよそ6ノット近く出るんだから、先月号のモーターセラー特集に載せてもらえば良かった。1人乗りだと相当バウが上がる傾向です



オプションのキャノピーをセットしてもセーリング出来る
ところが素晴らしい。2人とも屋根の下に収まったまま
帆走すると、若干スタートリムになります

COMPAC PICNIC CAT

LOA:420cm

BEAM:198cm

DISPLACEMENT:226kg

SAIL AREA :10㎡

DRAFT Brd/up:15cm

Brd/dwn:97cm

最大馬力: 8馬力

定員: 4人

標準艇体価格:1,350,000円

デザイナーのクラーク・ミルズは同社のシリーズモデル16C
Bや23/3などがあるが、なんと言ってもその名を世界的に
した作品はあのオブティミスト級ディンギーである

問い合わせ先:ヨットワールド(株)

TEL:0559-78-1477 FAX:0559-78-1478

E-Mail:yachting@izu.co.jp

http://www.izu.co.jp/yachting/

Ⓐ フォアデッキの長さはステムヘッドからコーミングまでで
75cm、マストまでなら53cm。ステムの深さはウォーター
ライン上縁までで80cm。プラス製のクリートの長さは
15cmでコーミングの高さはデッキから8.5cm、幅は約6
cm

Ⓑ マストはデッキから70cmの高さの位置から倒せる。サイ
ドステイの直径は0.52cm

Ⓒ コクピット内のコーミングの高さは前部で40cm、座面
の奥行きは44cm。アンカーロッカーのハッチは開口部(以
降も)で幅40×長さ28.5×深さ52(cm)。最前部の左右の
コクピットシート間の距離は54cmあります

Ⓓ 上部の幅12、長さ123、高さ27(cm)というのがセン
ターボードケースの寸法。このあたりの左右のシート間は
83cmで背もたれ(コーミング内側)間は160cmあります。
座面高は26.5cm。ちなみにコクピットの長さは座面高の
位置で294cmもある

Ⓔ このあたりのシートの奥行きは38.5cm、背もたれの高さ
はおよそ24cm。ハッチは長さ24.5×幅78.5(cm)で、深さ
は41~44cmだがデッキ/コクピットの裏側すべて物入れの
状態です。コーミングの外側のサイドデッキの幅は4cmほ
どあります

Ⓕ スターンの背もたれの高さは35.5cm。ガスタンクカバー
は幅56×長さ40×厚さ2.6(cm)のチーク製。カバーの前
縁からセンターケースまでは208cmあります。ティラーの長
さは約120cm

Ⓖ 14ftのディンギーなのにちゃんとリーフできるのが嬉しい。
ブームの高さはスキッパーの位置で121cm

Ⓗ スパーレストは直径2.6cmのパイプの上に厚さ2.3cmの
チーク製の受けが付く。緩く弧を描いた受けの上縁の高さ
はMax66cm、下縁はMax50.5cm

Ⓙ トランサムはガンネルからの深さが61cmで、そこに開け
られたティラー用の小窓は幅16.5×長さ7.5(cm)。ラダー
の長さはピボットからで68cm、幅は30.5cm。ラダーの真
下にはビルジ用のドレンプラグが付いているが、両脇には
コクピット内のあか抜き用のスカッパー(SeaDog製)が2
個備わる