

BOAT
IMPRESSION

194

トレーラブルで楽しむ小型艇は ABSを素材とした北欧ボート

TERHI NORDIC 6020

テルヒ・ノルディック 6020

写真・文/中島新吾



素材はABS

TERHI(テルヒ)は、北欧、フィンランドのボートビルダーです。

あらためていうまでもなく、北欧は昔からボートینگが盛んな地域。実際には、そのフィヨルド地形が、日常の交通手段として、陸上よりも水上を移動した方が都合が良いといったある種の必然性をもたらし、それによってフネを使うことがあたり前になったというべきでしょうが、とにかく、統計的にみても、単位人口あたりのフネの保有率は、いつもトップクラスに位置しています。

同社のラインナップは、全長が10フィートを切るクラスから15フィートクラスまでと、カナディアン・スタイルのカヌー、小型モデルの専門ビルダーです。この地域は、フィヨルドの湾内や湖といった、恵まれた内水面が多く存在しますから、小型艇を専門にしたビルダーは珍しくないのですが、注目すべきはその素材で、同社のラインナップは、すべてがABS製ののです。

ABSというのは、Acrylonitrile-Butadien

Styrene(アクリロニトリル・ブタジエン・スチエン)の略。熱可塑性(熱によって柔らかくなり、変形させることのできる性質)プラスチックの一種です。

ABSの場合、いくつか成形の方法はありますが、一般には、原材料を熱し、型でプレスするというようなかたちですから、工業的な量産が可能です。あまり大きなものには向かないと思いますが、成形性に優れた素材ですから、フネの場合などでも、かなり細かいところまで一発で成形することができるはずで、また、熱可塑性であるため、再び過熱して再成形するという、再生利用性も期待できるのです。

特に現代、この再生利用性は、大きなメリットとして注目されている部分といえるでしょう。ガラスとプラスチックの複合材料であるFRPは、それらをきちんと分離しない限り再生利用は難しく、それは決して容易なことではありません。

資料によると、TERHIがフネの建造を始めたのは1972年ですが、1980年以降は、素材をABSにしているとのこと。すでに20年の実績があるのです。

また、フネそのものの安全性も、NBS(Nordic Boat Standard=北欧船舶検査基準)やUSCG(US Coast Guard=米国沿岸警備隊)の基準などを満たしたものとなっていますから、とてもしっかりとしたものであることはたしかです。ちなみに、このクラスでUSCGの基準を満たすには、まず、完全な不沈性が必要になるのですが、このTERHIのフネは、ハルとライナー(liner=この場合は船内の内張り)の間をびっしりと発泡素材で満たすことで、それを実現しています。

クリンカー風外観

単に全長だけなら、CANADIAN(カナディアン)と名付けられた16フィートのカヌーが一番長いのですが、これを別にすると、今回のNORDIC 6020(ノルディック 6020)は、同社のラインナップ中、2番目に大きなハルを用いたモデルということになります。

全長4.62m、全幅1.87m。15フィートクラスです。縦横比は2.47ですから、このクラスのモデルとしては、中庸なプロポーションといえるでしょう。



15ノットほどの航走。きれいに滑走しているのが分かります。わずかに船首を上げた、ごく自然な姿勢です



静止状態。このクラスとしては、十分な乾舷が確保されています。舷側のクリンカー風仕上げが、なかなかいい雰囲気です

フネ全体は、一体成形したハルとデッキ(兼ライナー)をガンネル部分でつないだ、いわゆるバスタブ型の構造ですが、成形性に優れたABSらしく、けっこう凸凹とした船内の造作なども、きれいに一発で成形されています。

ハルの舷側部分は、クリンカー・ビルト(clinker built=鏝張り。細長い板を重ね張りした外板)風になっていて、クラシカルな、いい雰囲気を持っています。ただ、この外板形状は、外観的なものだけでなく、強度面での効果も狙っているはず。また、船内床も縦に筋状の成形がされていますが、これも強度面での効果を考えてのことでしょう。なお、写真では船内床のところどころに、やはりグレーの筋状部分が見えますが、これはノンスリップ素材です。

船内は、船尾のモーターウェル前方にベンチシート、船首側は、左舷と船首部分に腰掛

けという配置(クッションはオプション)。コンソールが右舷寄りに設けられています。なお、このコンソール、日本仕様では標準装備(ウインドシールドはオプション)ですが、本国ではコンソールの無い状態が標準の模様。なお、コンソールは備わりますが、ステアリング装置やエンジンコントロールは艇体とは別売になっています。これは、取り付けるエンジンに合わせて選択すると考えてください。エンジンをティラーでコントロールするなら、ステアリングは不要です。

船尾の腰掛け内部は、中央に携行缶を収める燃料タンク室があり、その両舷が物入れ。こも船内の床やデッキから一発で成形されています。バッテリーもこの左舷側の物入れにすっぽりと収まっていますが、コンソール内部にもバッテリー用のターミナルが付いた配線がされていました。

船首側左舷の腰掛け内部は、ドレインの付いたフィッシュボックス。ドレインは直接船外に通じていますが、そこから水が入ってくるわけではないので、氷詰めを前提に使うか、ドレインに栓をし、バケツなどで水を汲み入れて使うという考え方でいいでしょう。また、右舷には、なにか餌置台のような造作が設けられています。

面白いのは、船首側左舷の腰掛け部分の上蓋。これは手前が45度にカットしてあり、そこにヒンジが付いているため、開くと船首尾線と直角なベンチにもなるのです。なかなかユニークです。

船首の両舷と船尾の両舷には、濃いグレーで塗装されたグラブレイルが備わります。どうもこのグラブレイル、塗装はかなりしっかりとしたものですが、スチール製らしく、海で使うにはちょっと気になります。



1. 船内はかなり複雑な凹凸のある形状ですが、基本的には一発で成形されています。床は中央部分だけが平らですが、深さは十分に確保されています



2. 船首側は非対称で、左舷に内部がフィッシュボックスの腰掛け、右舷には小物置きというが倒入れというが、そういったものが成形されています



3. 左舷腰掛けの蓋は、45度にカットされた部分にヒンジがあり、開くと船首尾線に垂直なベンチとしても利用できます。なお、船首のクッションはオプション



4. 船尾のシート。クッションはオプションです。モーターウェルの直前という位置ですから、ここに大人が2名腰掛けると、フネの重心はかなり変わります



5. 内部は成形された物入れで、中央が携行缶を収めるタンク室、左舷にバッテリーという配置です



6. ウィンドシールドはオプションですが、コンソールは標準。ステアリングやエンジンコントロールは、エンジンに合わせたものを別に購入、というかたちになります



7. 船首の物入れ。左の切り欠いてある部分は左舷の腰掛け下の物入れに通じています。水を溜めてイケスとして使う場合などには、こちらから魚を放り込むのがいいようです



8. 船底中央部がわずかに凹んだ形状の船底。キール部分には、わずかに突出したスケグが見えます

けっこうスポーティー

船底はフラット。むしろ船尾中央部が逆に凹んだ形状です。キール部分には浅いものながらもスケグ (skeg=ヒレ状の造作) が取り付けられていて、おそらく、この真っ平らな船型の横流れを制御するという役割が与えられているのだらうと思います。

搭載エンジンはHONDAの4ストローク・25馬力、BF25A。このフネは艇体だけでも販売されますが、エンジンセットで購入する場合には、基本的に、このBF25Aが装備されるようです。

スタート時、船尾に大人2名が腰掛けると、いくら船底後半が真っ平らなフネとはいえ、かなり明確に船首を持ち上げ、それなりのハンプ (hump=滑走に入る前後の抵抗増大速度域) を感じますが、なにしろ、これだけ小さいフネの、最船尾側に2名が腰掛けるわけですから、これはやむを得ないところです。艇体重量が200kgというフネにおける、船上の60~70kgという重量 (つまり大人1名) の移動は、かなり影響があります。

しかし、一旦速度を上げてしまうと、ごく軽快な走りを見せてくれます。今回の実測でも、最高速は21ノット強をマーク。25馬力発ということを考えれば、十分な速度といえるでしょう。いったん滑走に入ってしまうと、速度を13~14ノット程度に落としても、姿勢はそれほど変わりません。

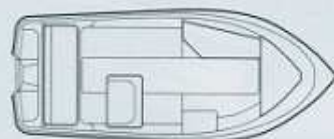
フラットなボトムですが、スケグが効いているためか、旋回時もそれほど流れるという感覚はありません。適度に内傾して、けっこうスポーティーな航走感を得ることができます。なかなか楽しいフネです。もちろん、無理にグイグイ切り込むと、ベンチレーション (ventilation=この場合は、プロペラが水面上の空気を吸い込んでしまうこと) を発生しますが、これまた、この種の船型ではやむを得ないといえます。

船首で自然に持ち上がるシアラインは、クリンカー張り風の舷側にマッチしたものの、(2名乗艇状態で) 80cmという船首のフリーボードを確保してくれてもいます。実際に操船していても、船首の先端がちゃんと高い位置にあるというのは、なかなか安心感のあることなのです。

静止時の安定性は、船型どおりということころでしょうか。小さなフネですから揺れはしますが、フィッシングなどに際して、いきなり大きくグラリとくるようなことはありません。フネの深さが十分にあるというのも、安心できる要素です。

なお、このモデルは、普通免許で牽引できるトレーラブル艇でもあります。扱っているヨットイングワールドでは、艇体のみ販売の他、エンジン (ステアリングやエンジンコントロールレバー、さらに安全備品などを含む) ・セットによる販売や、さらに専用トレーラーを加えたセット販売なども行っています。◎ (2000年3月28日取材)

TERHI NORDIC 6020 SPECIFICATION



- 主要諸元
 - 全長 4.62m
 - 全幅 1.87m
 - 重量 200kg
 - 燃料搭載量 換行告
 - ※重量は艇体重量
- エンジン (出力はプロペラ軸)
 - 船外機最大30ps/22kW
 - ※セットエンジン
- 材質・特徴 ABS(発泡素材充填)
- 主な船検関連仕様
 - 定員 5名
 - 航行区域 -
 - 総トン数 5トン未満
- 主な標準装備
 - パワロッカー、フィッシュボックス、コンソールボックス、他
- 主なオプション
 - オーニング、クッション、オール&クラッチー式、ウィンドシールド、ステアリング&エンジンコントロール一式、専用トレーラー、他
- 設計・建造 TERHI

■価格	① (艇体のみ)	535,000円
	② (HONDA BF25Aセット)	1,153,000円
	③ (②+トレーラー・セット)	1,458,000円

※価格は、次のような内容となっています
 ①法定安全備品、運賃・検査・造水諸費用、オプション類を含まない、艇体みの消費税別価格。
 ②艇体にHONDA BF25Aを取り付け、ステアリングとエンジンコントロールをセット、これに法定安全備品と船検検査一式を含んだ消費税込みの価格
 ③上記②に車検対応トレーラーを加えた消費税込みの価格 (トレーラーの車検関連費用は別途)

■問い合わせ
 ヨットイングワールド
 〒419-0107 静岡県田方郡函南町平井1594-10
 TEL 0559-78-1477

TRIAL DATA

- 試乗艇の付加装備: 特になし
- エンジン: HONDA BF25A
- 積荷: 燃料換行缶、乗員2名、法定安全備品
- プロペラ: - (3ブレード・アルミニウム)
- 試乗水面: 静岡県熱海市沖
- 水面状況: 風速 0.0~3.0m/s
波高 0.0~0.3m
- エンジンスロットル開度/速度

スロットル開度	1/8	1/4	2/4	3/4	4/4
速度 (knot)	2.0	2.7	4.7	13.1	21.9

※速度はGARMIN GPS II PLUSにより、エンジン回転安定後1~2分間の平均値を計測算出
 ※スロットル開度はエンジンコントロールレバーの概略開度