

風速3~4m/s。風の割には波が残るというむずかしい海況（横浜ベイサイドマリーナ沖）を快調に滑る林28（SATIN DOLL）。筆者も含めておじさん5人が乗ると少し窮屈な感じがしないでもないが、ボート自体はフル装備のクルーザーの割には軽々とよく走る



HAYASHI 28 林28カスタム CUSTOM



マストヘッドリグに限りなく近い比率95%のフラクシヨナルリグだが、セールエリアはこの種の軽量クルーザーとしてはほとんど中庸値ではなからうか

レポート／大橋且典
report by Katsunori Ohashi

写真／矢部洋一（本誌）
photos by Yoichi Yabe (KAZI)

このシリーズの1号艇はたしか13~14年前に建造されたはずである。筆者自身、三河ヨットの工場の中で建造中のそれを目撃しているの、よくおぼえている。最初のころは全長26フィートで林26と称していたが、いつのまにか28フィートになっていた。全長だけではなく、この長い間にはインテリアのレイアウトを含めて仕様はさまざまに変化してきたようだ。むしろひとつとして同じ仕様のもがないというのが、このシリーズのセールスポイントにさえなっているとを感じる。そんな一風変わった“プロダクション”ボートが今月の林28である。



皆さんこのフネにはよく乗りなれている様子で（オーナーは赤羽さん1人で、あとはそれぞれ別のフネのメンバーだが、先年この艇で実行した日本一周クルージングに加わった人が多い）、黙っていてもこのようにベストポジションになるような位置に自然に座っている



前から見るとこういう姿をしている。ステム付近は大きく切り落としてあるので、ステムヘッドの直径は200mm以上もあって、ポツテリとして太い。吃水線が高く描いてあるのだろうか、艇はよく浮いているように見える。つまり積載余力が大きい



逆に、後ろ姿はこういう形状をしている。本来26フィートだったボートの後ろをのばして28フィートにしたのだから、当然ながらトランサムは小さくなる。トランサムの上、アフト・プッシュピットに黒く見えるのは船外機。これを付けるためのテンダーが見えないが、日本一周も終わったのですでに売却してしまったそうだ

28フィートボート

28フィートというのは、なかなか魅力的なサイズだ。この大きさなら1人でふらりと海に出ることができる。他人の手を必要としない。2、3人ぐらいなら、複数で乗っても広々と使える。大の男が4、5人で生活するとなるとこれはちょっと窮屈かもしれないが、それでもセーリングだけなら十分に楽しめる。これでアメリカまで行けといわれたらちょっと二の足を踏むが、サンデーセーリングにはもってこいのサイズではなからうか。

インテリア

冒頭でも少し触れたが、このシリーズはたくさんのレイアウトオプションを持っている。144頁の図が今回試乗させていただいた〈SATIN DOLL〉の基本レイアウトなのだが、赤羽オーナーはこれに特注オプションを加えている。スタンダード仕様のフォクスルには広めのトイレと大きめのハンギングロッカーがあるだけだったが、ここに1本、エクストラバースを付け加えたのだ。このバースがなかなか具合がよらしい。正確にいうとフォクスルの部屋全体が「具合のよい」空間となっている。

フォクスル

まずこの部屋のヘッドクリアランスである。キャビンハウスがほとんど水平に延びフォクスルまで届いているのが効いて、天井の高さは1710mmある。囲われたプライベートな空間はここだけということもあるのだが、ドアを閉じてバースに横になり、スカイライトハッチの向こうの青空を見上

げると、なぜか無性に心が落ち着く。恐らく「せっかくフォクスルが広いのだからバースを1本追加しておこう」ぐらいの気持ちで作られたものなのだろうが、これが入ったおかげでフォクスルはオーナールームとしての機能も持つようになった。

視線をちょっと右に振ると、白い便器が目にはいる。これはヨットに慣れていない人にとっては少し印象が強すぎる。しかし私たちの取材例としては、クォーターバースの枕元にわざわざ便器をセットしていた艇もあるぐらいなので、少しこなれたヨットマンならあまり違和感を感じないものなのかもしれない。トイレの横、本来は手洗いになるはずのテーブルは、天板が取り外し式のボードになっていて小さな文机という風情を漂わせている。

フォクスルの前後長さはバルクヘッドからバルクヘッドまで1800mm。ただ、バースは斜めに設定されているので、その実長は1900mmである。実際に寝転がってみたが、長さ方向はまずまずだ。しかし幅が530mmしかないの、少しせまい（エクストラベッドならこんなものだろうが）。これが600mmもあつたら寝心地もよくなつて、すばらしいオーナールームになっていたのではなからうか。

メインキャビン

基本的にフォクスルを犠牲にして、その分のボリュームをメインキャビンにつぎ込んだレイアウトなので、ギャレーやチャートテーブルを含んだこのワンルームはかなり広い。

セティーバースは長さ1920mm、幅620mmで、ごくスタンダードな大きさだ。背当ての後ろは物入れだが、そのアクセス



全長4mという箱型のキャビンハウスが、ほとんど同じ高さでパウデッキまで続いている。テンドー用のゴムボートは、ハウスの前端とインナーフォアステイとの間のすきまに収納していたそう



木枠のついたスライドハッチに、チークのcockpitやハンドレールがよくマッチしている。ウインチはハウスの上がハーケン8番、cockpitがバルパロッサの16番だが、ジェノアが大きいので、特にシートウインチのほうはもうひとまわり大きくてもよかったかもしれない



パウのアンカーbinは、入り口は300×300mmと小さいが、中は600×700mmとかなり広い。深さも300mmあるので、容量は大きい。ステムヘッドのアンカーは7.5kgのブルース



右舷側に三方ローラー、左舷側に船外機、中央はステンレスパイプ製のスイミングラダー。手前のニス塗りのアフトデッキハッチは、赤羽オーナーの手で自作された最新作



キャビンハウスの高さは、チークのサイドモールまで350mm。ワークデッキとほとんど平行に続いている。ステイスルを張った時に使うのである。シユラウドに束ねられたランニングバックステイが見えている



2階建てのcockpitロッカーの「地階」から出てきたチェーンは、専用の200mmクリートを経て、トランサムの方口ローラーにリードされる。このローラーはチーク製の厚板のオーバーハングの上に載っているため、ロープやチェーンがハルを傷める心配は少ない

は横からではなく、上方棚の底板を跳ね上げて使う形となっている。その後方に続くギャレー幅は1400mmあるので、普通の30フィート艇のそれよりも大きい。チャートテーブルも、座席こそクォーターバースと兼用しているものの、本体は740×530mmとかなり大きい。テーブルの下の箱はお決まりのチャートロッカーだが、深さは100mmなので、収容能力は高い。

エクステリア

キャビンハウス

キャビンハウスが非常に大きい。長さで約4m。高さはワークデッキからハウスの肩にあたる木製のモールまで350mm。この高さがハウス全長にわたって続いているのだから、威力は大きい。おかげで、フォクスの天井高さは1710mmと十分だ。

キャビンハウスのボリュームは、後で紹介する林氏のコメントにあるとおり、最終スタビリティに大きく影響する。つまりハルが倒立状態になったとき、この部分が

幅の狭いハルようになって、不安定になって起き上がりやすくなるのである。横倒し状態でも、上部の大きなボリュームがそれ以上ヒールしないようにがんばってくれる。

インナーフォアステイとジェノアのタッキング

ジェノアはフォアステイのファーラーで巻き取る。ただしこれでリーフすると、セールの形が崩れて上り性能が悪くなるので、使う時は全開とするのが習慣である。風が強くなったらファリングジェノアの方は完全に巻き取ってしまって、インナーフォアステイにジブを揚げる。「吹いてきたらおもむくにインナーフォアステイをセットする、などという芸当は荒れた海ではとてもできない。インナーフォアステイは常時セットしておく」ということだ。

ただこうなると、ジェノアのタッキング時にこのステイが邪魔になる。筆者自身も他のフネで多々経験済みだが、これはなかなかうっとうしい。しかし、本艇のオーナーは動じない。「かまわず普通にタックす



740×530mmという大きなチャートテーブルに、広いギャレー、背当て付きのメインサロンに、バルクヘッドの向こうにはフォクスルバースまで見える。このアングルからなら「全長は34フィートです」といっても通りそうだ

れば、たしかにジェノアはインナーフォアステイに引っかかるが、そのうち風をはらんで、フォアステイとインナーフォアステイの間をすり抜けて返ってくる」そうだ。試乗時に何度もトライアルをもらった。すべてうまくいって、なるほどということになった。ただし、「タッキングの後、正常に再帆走するまでに少し時間がかかる」。

船尾アンカーと三方ローラー

〈SATIN DOLL〉のアフトデッキにはがっちりしたアルミ製の三方ローラーが取り付けられている。「これが実に具合がいい」そうだ。1人の場合（に限らないが）一般港へ入れば、スターンからアンカーをおとして、へさきを岸壁につける形が多い。その時このローラーが活躍する。このためにコクピットにチェーンロッカーまでしつらえた。

チェーンロッカーを出たチェーン（およびロープ）はデッキのかどに取り付けられた大型クリートを通じて、三方ローラーに導かれる。トランサムは逆にレーキしている（デッキ側がハルより後にある）し、ローラーは厚いチークのオーバーハングの上に載っているのだから、ローラーから先でチェーンやロープがハルを傷つけることは少ない。クリートも同じ厚さのチーク板の上に載っているのだから、チェーンからデッキを守ることができる。

このタイプの三方ローラーには筆者も何度もお世話になったが、赤羽さんがいっており頑丈で実に使い勝手がよるしい。ただ惜しむらくは、本来は作業船用のものらし

くスタイリングがいまひとつ物足りない。このデザインがもう少し整ったら、世界的な大ヒットになることは間違いないと思うのがいかならうか。

コクピットロッカー

コクピットにはロッカーが4カ所あるが、その内部はすべて2階建てとなっている。上端から平均して400mmぐらいのところに取り外し式の床板を敷いて、その下に普段はあまり出し入れしない貯蔵品を収納している。前出の右舷側チェーンロッカーもこのスタイルで、2階建ての1階部分（というか地階部分というべきか）にチェーンが収まっている。これを使う時はハッチをあけ、床板の一部はぐって、そこからチェーンを引きずり出す。

試乗

乗った時の第一印象は軽快感である。もちろん本艇は、例えば近頃のIMSレーサーと比べれば決して軽いとはいえない。セールエリアも決して大きいわけではない。しかしこの種のクルージングボートとしては軽い印象が強い。メンバーの皆さんも同じ感じを受けたようで、「このフネはこんなに速かったか？」という第一声にそれは代表されている。こういう状況は写真を見てもよくわかるはずだ。吃水線が、クルージングボートにしてはたしかによく浮いている。この日の取材のために大規模なメンテナンスを施したそうで、船底もきれいで、結果的に積み荷をかなり降ろした形になっているのかもしれない。



船内のインテリアはすべてチーク製。ヘッドクリアランスは1770mm。これがずっとフォクスルバースまで続く。トイレはメインバルクヘッドの前方にあるので、入り口付近は視界を遮るものがなく広々としている



チャートテーブル下のチャート入れは深さが100mmなので、ボリュームは十分だ。座席はクォーターバースを兼用している。このバースは幅は780mmもあるのだが、長さのほうは1840mmとちょっと物足りない。天井高は700mm。バースの下には小型のバッテリーが2本入っている



フォックスルの壁もチークのバラ打ちですべて囲われている。トイレの隣の、本来手洗いとなるべきテーブルは、天板を置いただけの小机として使われている。中はロッカーとして利用されている。全体がワンルーム風の木船では、ここだけが貴重な個室となっている。



幅1400mmのギャレーは28フィートとしては破格のものだ。ギャレーロッカーの引き戸には隙が使っている。通風性を評価してのことであろうが、デザイナー林氏は他の作品でもこの材料を多用している。



メインサロンの座席をはずすと、50リットルのアルミ製燃料タンクが現れる。これは右舷側だが、左舷側には同容量のステンレス製の清水タンクが入っている。バラストはハルのFRP部分をそのまま少し立ち上げて(内のり約80mm)、その立ち上げ部分に取り付けてある。ここがそのまま深さ80mmのビルジ溜めとなっている。



階段の下はヤンマー2GMエンジン、シャフトドライブ。エンジンの上空は比較的余裕がある。

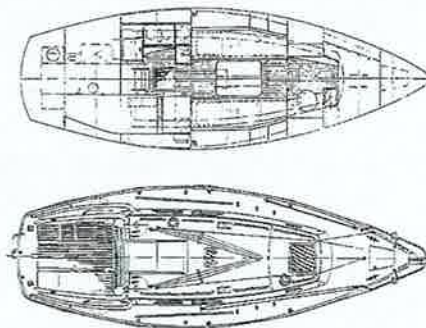
デザイナーズコメント

1号艇が進水したころの「舵」誌にデザイナー林賢之輔氏のコメントを発見したので、ここに再録する。
『前略——究極的なクルーザーを考えると、積載量は相当に大きいので、シングルハンドや長さを十分にとることができる場合を除けば、軽排水量艇は難しくなるし、性能の劣化も著しい。安定した時期のセーリングルートを選択するにしても、天候の変化に対処するためにはケッチのようにセールを分割したりすることが有用になるかもしれない。最悪の事態に対する配慮も必要である。重心位置は十分に低いことが必要だが、乗り心地の点からバラストは重ければ重いほどよいというものではない。キャブサイズを防ぐためには、ある程度以上の水

線下側面積と断面積が必要のようである。そして、180度傾斜(逆立ち)時に不安定となるような形、前後のフリーボードが大きく予備浮力が十分あり、デッキ上に頑丈なキャビンがあるような形が望ましい。こうしてみると、これらは、かなりトラディショナルな形を作り上げることになる。しかしレースで実証された軽量・強靱な船体構造と、効率のよい軽量化されたハードウェアを簡素に配置することができれば、オールドファッション化は十分防ぐことができるはずであるし、わざわざ鈍重にする必要はまったくない。十分なスピードポテンシャルを持ったサバイバルボートができるはずである。——中略——船体を必要以上に軽くすることなく、十分な艤装を施しても、同じ長さのレーサーに匹敵するスピードを持つボートが可能であると思う。——後略』

HAYASHI 28 CUSTOM

DATA FILE



LOA	8.54
LWL	7.02
BMAX	2.86
DRAFT	1.52
DSPL(t)	2.52
BALLAST(t)	1.05
I	9.60
J	3.14
P	9.20
E	3.20
LP	4.80
実効セールエリア(RSAT)	34.69
実効長さ L=(LOA+LWL)/2	7.78
長さ/排水量比(L/DSPL ^{1/3})	5.72
帆装係数(RSAT/DSPL ^{2/3})	18.73
バラスト比(BAL/DSPL)	0.42

○構造：ハル、デッキともFRP製

○リグ

フラクショナルリグ
フラクショナル比：95%
オンデッキマスト
スプレッダー数：1セット
ジャンパーストラット；なし
ランナー；あり

○キール：鑄鉄台形キール

○ラダー：バランスラダー

○エンジン：ヤンマー2GM、18HP、シャフトドライブ

○燃料タンク (AL)：50リットル

○清水タンク (SUS)：50リットル

○バース数：4

○メインキャビンのヘッドクリアランス：1,770mm

設計：林賢之輔

建造：三河ヨット研究所

標準価格：9,250,000円

問い合わせ先：(有)三河ヨット研究所

〒448 愛知県刈谷市港町3-12

TEL.0566-23-9337 FAX.0566-27-3227

