

# ABSOLUTE 52 FLY

## アブソルート52 FLY

2002年に設立されてから、きわめて短期間のうちに、中堅ビルダーとして通用するだけのラインアップを完成させた、イタリア、アブソルートの52フッター。アブソルート・ラインアップの中核となる全9モデルのフライブリッジシリーズは、現在、50フィート台に4モデルが集中していますが、その先駆的な役割を果たしたのが、2013年にデビューした、この52 FLYでした。現代のイタリアンクルーザーの潮流を感じさせてくれる一艇です。

文=中島新吾 写真=宮崎克彦(本誌)  
report by Shingo Nakajima, photos by Katsuhiko Miyazaki (Kazi)  
協力=NTPマリーナりんくう

高乾舷のハルト、高さのあるデッキハウスで船内の居住性を向上させているモデルです。トルクの大きいD8-IPS700が搭載されたことで、パワーも十分。最高速域近くでは、かなり浮揚感のある走りになっています。全長ベースで52フィートクラスのモデルですが、最近のこの種のクルーザーの多くがそうであるように、もう少し大きく見えるモデルです。





創設から15年

イタリアのアブソルート社 (Absolute S.p.A.) は、2002年に設立されたビルダーです。まだ、設立から15年というビルダーながらも、現在のラインアップは、発表されたばかりの73フッターを含めて、40～73フィートクラスに16モデル。中核となっているのは、FLYと呼ばれる、9モデルのフライブリッジセグンですが、クーペタイプのSTYや、ナヴェッタ (Navetta) と名付けられたディスプレイメントタイプのモーターヨットなども建造しています。

同社は、ボルボ・ベンタのポッドドライブであるIPSを当初から高く評価しており、全16モデルのラインアップ中、15モデルにIPS

を搭載しているのも特徴の一つ。唯一、スターンドライブを搭載する40 STLは、オープンタイプのスポーティーなモデルで、これはその種のスポーティーモデルに要求される航走性を考慮して、あえてスターンドライブを搭載しているものと思われます。

アブソルートは、きわめて短期間のうちに充実したラインアップを形成することができたビルダーですが、その背景には、30年を超える、とあるビルダーの歴史が存在します。

アブソルートを設立したのは、マルチェロ・ベー (Marcello Bè) とセルジオ・マジ (Sergio Maggi) の2人。この2人は、もともとイタリアの小～中型モデルのビル

ダーとして一世を風靡した、ゴッビ (Gobbi) の技術者でした。

1990年代、ゴッビの売り上げは、有名大型艇ビルダーが少なからず存在するイタリア国内で、ベスト10入りするくらいだったそうですから、相当な人気ビルダーだったのですが、2001年、イタリアの大手ボートビルディンググループによって買収され、最終的にはブランドそのものが消滅しています。

アブソルートの設立が、ゴッビ買収の翌年であったことを考えると、2人の創設者が、ゴッビのボートビルディングを受け継ぐべく、新しいビルダーを設立したのは明白で、実際、アブソルートの最初のラインアップは2モデルでしたが、そのスタイリングなどは、まさにゴッビのモデルそのものでした。

また、ゴッビの買収に伴って退職し、ボートビルディングの世界からの引退を表明していた、その創設者にして最後の経営者でもあった、アンジェロ・ゴッビ (Angelo Gobbi) に対して、アブソルートへの復職を懇願。2006年には、取締役会からの要請もあって、アンジェロ・ゴッビのアブソルート社長就任が決定。現在につながる同社のボートビルディング体制が、ここで完成します。

さて、今回のモデルは、フライブリッジシリーズの52 FLY。2013年に登場したモデルです。

前述したように、フライブリッジシリーズは9モデルあるのですが、そのうちの4モデル



フレアのない船首は、居住性を重視したクルージングモデルらしいところ。それにより、船首室の壁面を垂直に近い角度にでき、より広々としたキャビンにできるわけです



船尾近くにエンジンを置くIPSなので、トランサム部分の噴水は深く、どうしても曳き波が大きくなってしまいますが、それはやむを得ないところです



上：フライブリッジは、ヘルムステーションよりも前方を広くとしたサンパッドにしています。一方、船尾側にはJ形のシートと大型テーブルでラウンジを形成  
下：フライブリッジのヘルムステーション。船首側のサンパッドや船尾のラウンジシートからは、少し隔離されたポジションです。すぐ後ろにはバーベキューグリル付きウエットバー



フォアデッキには、かなり大きなキャビンラングが突出しています。船首室の天井高が十分に確保されているのは、この造作の恩恵。大型のサンパッドが装備されています



上：コクピット。船尾からのボーディングゲートは右舷のみ。コクピットシートのさらに後部には、サンパッドが設けられています。サンパッドの多いフネです  
下：デッキハウスの最船尾側に設けられたギャレー。床レベルがコクピットと同じことに注目。スライディングドアも開口部が大きく取れる造りになっています

が呼称50フィート台。50、52、56、58と並びます。

今回の52 FLYが登場した翌2014年に56 FLYがデビュー、さらに2016年に50 FLYが登場しており、58 FLYは、2017年向けに登場したばかりのモデルです。

2013年デビューの52 FLYは、この50フィート台というレンジの先駆的な役割を果たすものだったようで、スタイリングや船内外のレイアウトなどについては、あきらかに52 FLYのそれが、年々ブラッシュアップされつつ継承されているようなニュアンスがあります。

現代的な造り

全長は、スイムプラットフォームやパウレルなどの突出を含めて16.00メートルちょうど。52フィート6インチです。どうやら呼称52フィートクラスは、全長ベースのようです。

ハル長は公表されていませんが、図面を計測したところでは、14.06メートル。ハルは45フィートクラスということになります。

全幅は4.46メートルなので、ハルの縦横比は3.15。このクラスのクルーザーとしては、やや幅広ということになりそうです。

アブソルートのモデルは、ハルも含めて、比較的、新しい世代のものということもあり、いかにも最近のクルーザーらしいスタイリングです。

乾舷が高く、ほとんどフレアの備わらない船首を持つハルは、舷側のミジップと船首

近く大型舷窓が設けられたもの。船尾で盛り上がるようなシアラインも最近のモデルらしいものですが、この船尾で盛り上がるシアラインというのは、ビルダーの背景にある、ゴッビのモデルのそれを思い起こさせるものでもあります。

デッキハウスは大きくて高く、全面ハーフトミラー仕上げの側面窓は相当な大きさです。最近では、昔に比べると薄くて丈夫なガラスが用いられるようになってきましたが、それでも、これだけガラス面積が大きいと、その質量は相当なものになるのではないかと思います。

フライブリッジは、前方に広大なサンパッドを設けた、独特なもの。ミジップよりもわずかに船尾寄りに位置するヘルムステーションは、シングルシート仕様で、操船者は少しだけ孤独です。



船尾には、バーベキューのためのグリルとシンクが設けられています。大型スイムプラットフォームを装備するのが当たり前の、現代のクルーザーならではの装備です

ヘルムステーションの後ろにウエットバーが設けられており、それよりも船尾側は大きなJ形シートとテーブルで構成されるラウンジです。

船内のレイアウトは、3ステートルーム・ギャレーアップ。ギャレーは最船尾側に設けられています。ギャレーと船尾のコクピットは、床のレベルが同じであり、また、ハウス後部のスライディングドアは、きわめて大きな開口部を得られる造りであるため、ギャレーとコクピットには、容易に一体感が生まれるようになっています。

最近のヨーロッパのクルーザーには、こういった造りのものが増えてきましたが、アブソルートのフライブリッジシリーズでは、45～58フィートクラスの5モデルが同様な造りです。

デッキハウスの内部は、船尾のギャレーの前方に、一段、床が高くなったサロンエリ



コクピットの後部には、フライブリッジのための支柱を利用して、ロールアップタイプのシェードが設けられています。太陽の方向によっては、きわめて有用な装備品です





デッキハウス内はサロンエリアの床が一段高くなりますが、それでもサロン中央の天井高は1.95メートルあります。外観から想像するよりもシックな雰囲気の内装です

ア。その前方右舷にヘルムステーションという配置。ヘルムステーション脇には、水密仕様のドアが備わっており、そのドアを開けた状態だと、サイドデッキからIPSのジョイスティックに手が届きます。離着岸などの際には、役に立つことでしょう。

ロワーデッキのプライベートスペースは、

船首室がダブルバースを置いたゲストルーム。その手前右舷にツインバースのゲストルーム。ミジップにマスターステートルームという配置。ヘッド/シャワーコンパートメントは、船首室の手前左舷に、船首室からのドアと船内通路からのドアを持つ共用のものが1カ所と、マスターステートルーム内に1

カ所の2ヘッド仕様です。

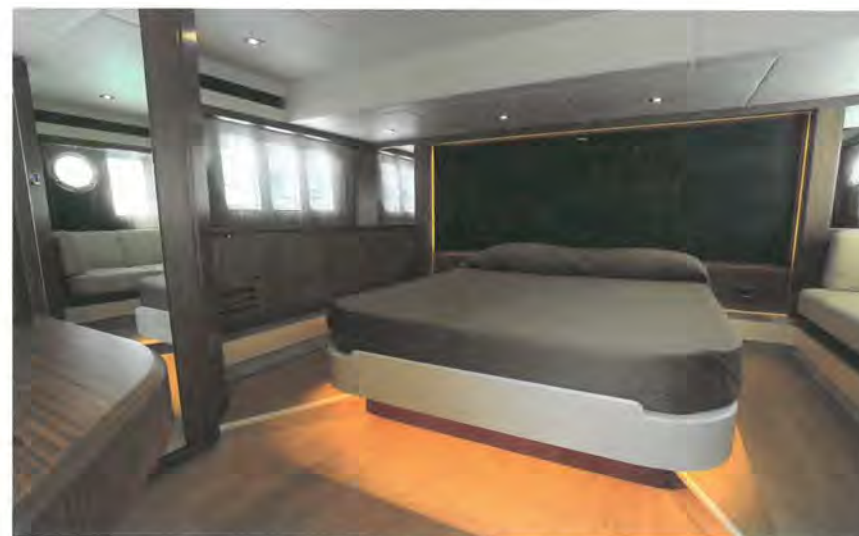
どの部屋も、十分な天井高が確保されており、船首室は1.93メートル、マスターステートルームが1.86メートル。ツインバースのゲストルームは、バースの奥の部分の部分が少し低くなっていて、そこは1.37メートルしかありませんが、入り口付近は2.05メートルもあります。

### D8-IPS700を搭載

船型は、穏やかなワープVですが、チェーンラインは船首近くでかなり急激に上昇しています。これは、船首がほとんどフレアのないうま幅が狭くなっているため、チェーンよりも下の船底を一気に絞り込んだ結果のようです。船底は、かなり船首近くになっても幅が広く、それが船内の居住空間にも反映されているのがわかります。

試乗艇の搭載パワーユニットは、ボルボ・ベンタのD8-IPS700(550馬力・クランク軸)の2基掛けですが、試乗艇が発注されたころは、IPS600(435馬力)が標準となっており、D8-IPS700は「スペシャル」でした。

ところが、ほんの数か月前に、インターネット上のアブソルート公式サイトが更新さ



マスターステートルーム。バース手前の天井高は1.86メートル。両脇はV型の船底に合わせて床が一段高くなるのですが、それでもバース脇の天井高は1.75メートルあります

るかと思えます。ステアリングやエンジンコントロールに対する反応は、IPSらしく的確なものです。特にステアリングに関しては、設定上、あまり過敏にならないレベルにしてあるのではないかと思います。この種のクルーザーに適した反応だと感じました。

D8-IPS700を搭載した今回の試乗艇の最高速は、33.9ノット(2,900回転/分)。30ノットは2,700回転/分、25ノットは2,450回転/分というところ。

計算上、52 FLYは、11ノット弱がハンブ速度。速度グラフを見てもわかるように、ハンブ域を境にして、そこから直線的に速度が上昇しています。

10～11ノット、エンジン回転にして1,500～1,700回転/分くらいが抵抗増大速度域ということになりますが、D8-IPS700は、1,700回転/分くらいで最大トルクを発生するため、ちょうどその回転域でハンブ域を乗り切ることができることもあり、操船中にそれを意識させるような、明確な航走姿勢の変化などはありません。

ビルダーの資料が示す巡航速度は、以前のIPS600搭載時は23ノットとされていましたが、今回のD8-IPS700仕様では25ノットとのこと。前述したように、試乗時の25ノットは、2,450回転/分でした。ボルボ・ベンタの示すD8-IPS700の燃料消費カーブによると、2,450回転/分の燃料消費率は、およそ67リットル/時。2基で134リットル/時ということになります。もちろん、これはデータ上のことですので、実際には、もう少し異なる値かと思えますが、一つの目安にはな

るかと思えます。

ステアリングやエンジンコントロールに対する反応は、IPSらしく的確なものです。特にステアリングに関しては、設定上、あまり過敏にならないレベルにしてあるのではないかと思います。この種のクルーザーに適した反応だと感じました。

\*

居住性を重視した、いかにも現代のイタリアンセダンという仕上がりです。波浪中での剛性も十分に感じられ、新たに搭載されたD8-IPS700とのマッチングも良好。注目の一艇です。



船首室の手前右舷にあるツインバースのゲストルーム。一部の天井高が1.37メートルとなっていますが、入り口付近は2.05メートルもあり、閉所感はまったくありません

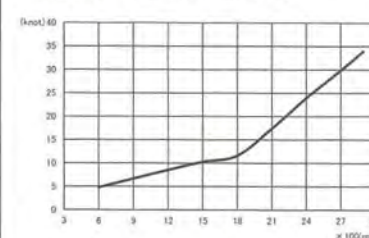


エンジンルーム。2基のD8-IPS700の間、写真左端にシーキーパー(Seakeeper)製のジャイロスタビライザーが見えますが、大きさからするとSeakeeper 5でしょうか。意外に軽量級のものだったようですが、効果は十分にわかりました



マスターステートルーム専用のヘッド/シャワー。コンパートメントに入って右手(船首側)にヘッド、左手(船尾側)にシャワーストールという配置です

### ABSOLUTE 52 FLY 速度グラフ



計測は試乗艇搭載のGPS。各回転数において速度安定後に10個以上サンプリングしたデータの平均。往復航走によって誤差が生じる場合は、さらにその平均を算出



### DATA FILE

- 全長:16.00m ●全幅:4.46m ●燃料搭載量:1,600L ●清水搭載量:500L ●エンジン:ボルボ・ベンタ D8-IPS700 (550馬力)×2
- 推進方式:ポッドドライブ ●定員:15名 ●航行区域:限定沿海 ●価格:問い合わせ

【問い合わせ】  
テクノマーレインターナショナル  
〒336-0965 埼玉県さいたま市緑区間宮607-1  
TEL: 048-878-6806  
<http://www.tecnomare-yachts.co.jp/>



ロワーステーション。こちらにもドアが設けられています。サイドデッキからダッシュボードのジョイスティックを操作できるため、離着岸などに便利です



上: 船首室。VIPゲストルームという設定です。3連の大型矩形舷窓と開閉可能な円窓が並びます。フォアデッキに突出するキャピットランクの恩恵で、天井高は十分です  
左: 船首室と船内通路の両方にアクセスドアを備えた、共用のヘッド/シャワー。船首室の手前左舷に設けられています。水栓類がマスターステートとは違うようです