

Sorprendente ABITABILITÀ Surprisingly LIVEABLE



È la nuova entry level della gamma fly: ottimi i volumi interni, estremamente funzionale l'organizzazione della coperta. Molto versatile la carena dove l'abbinamento con gli IPS 650 di Volvo Penta si dimostra vincente

The new entry-level boat in the Fly range has surprisingly spacious interiors and a **highly functional** deck layout. The hull is very versatile, and its pairing with Volvo Penta IPS 650 engines is a winning choice

by Luca Sordelli

Both the exterior and interior of the boat have been revamped. The dashboard features cutting-edge Garmin instrumentation, while the helm seat has a comfortable rest for those who prefer to steer standing up.

Il rinnovamento non riguarda solo gli esterni, ma anche gli interni. La plancia è attrezzata con strumentazione Garmin di ultima generazione, la poltrona di guida ha un appoggio comodo per chi preferisce timonare in piedi.



SPINGE, SPINGE FORTE. COME SEMPRE. Absolute anno dopo anno continua il suo processo di rinnovamento. Si ampliano gli stabilimenti di Podenzano per soddisfare le maggiori richieste di mercato verso modelli sempre più grandi, come le Navette 73 e 68. Cambia il design, sempre più attuale e riconoscibile; si rinnova, infine, tutta la gamma, a partire dal basso. Il 47 Fly è infatti il nuovo entry-level della serie Fly e va a sostituire in listino il 45. È infatti la "barca di ingresso", la più piccola della famiglia, quella con il compito di attirare nuovi armatori per poi nel tempo portarli verso modelli più grandi. Non a caso questo 14 metri è qualcosa di totalmente differente dal modello precedente, il cantiere ha investito molto nella sua progettazione e nei processi produttivi dando vita al sistema *Integrated Structural System*. Si tratta di un processo messo a punto in molti anni di lavoro e di sperimentazioni. Lo

scafo viene realizzato in vetroresina ed è rinforzato da una griglia multidimensionale che comprende l'intera lunghezza e larghezza del fondo della carena. Tutti i pavimenti, i soffitti e le paratie in legno sono fissati alla griglia con rinforzi in fibra di vetro, dando così vita a un manufatto particolarmente solido e resistente. Personalmente sono rimasto ben impressionato dall'abitabilità e dalla funzionalità della coperta, oltre che dalla qualità di finiture e lavorazioni. Per quanto riguarda gli spazi spicca come ora ci sia un vero e proprio secondo e grande pozzetto a prua, non più un semplice prendisole. È stata creata una grande area living con tanto di tavolino centrale e tendalino smontabile. Un piccolo miracolo, dove ogni centimetro è sfruttato al meglio, soprattutto pensando che sotto trova posto la grande cabina armatoriale. Bene anche la circolazione a bordo, i passavanti laterali sono

larghi e ben protetti da tientibene robusti; e il nuovo portellone che porta alla postazione di guida è un plus significativo. In termini di finiture si fanno notare dettagli importanti che raccontano come il cantiere stia investendo molto sull'aspetto *premium*. Ne sono un esempio i bocchettoni dell'aria condizionata che sono invisibili, integrati nell'arredo; oppure il vetro che elettricamente va su e giù e separa il pozzetto dalla cucina; ma anche l'attenzione all'illuminazione con l'uso di LED dimmerabili in tutte le cabine e luci pop-up nel pozzetto di prua. A differenza del precedente modello, il lay-out della zona notte non prevede più un rifugio a poppa per il marinaio, soluzione insolita per una barca di questa taglia. Ora ci sono tre cabine vere (prima erano due) con l'armatoriale all'estrema prua, in posizione rialzata rispetto alla linea di galleggiamento, così come





176

La cabina di prua ha un letto matrimoniale disposto in diagonale. Il bagno ad esclusivo uso della cabina armatoriale è dotato di box doccia separato.

The forward cabin contains a diagonally positioned double bed. The bathroom, only accessible from the master suite, has a separate shower cubicle.

accade anche sulla *Navetta 48* e il letto matrimoniale orientato in diagonale. Soluzione ingegnosa ed efficace, che regala maggior superficie calpestabile e una bella luminosità grazie alle grandi finestrate laterali senza montanti. Ci sono poi, a centro barca, gli altri due locali notte, uno più piccolo con letti singoli, ed uno che per dimensioni combatte ad armi pari con quello per gli armatori (gigantesca, in particolare, la cabina armadio), ma perde il confronto

in termini di luminosità. Due i bagni, uno dedicato in esclusiva all'armatoriale ed uno con accesso ai piedi della scaletta che svolge anche il ruolo di daily-toilette. In sala macchine ci sono due *D6* di Volvo Penta abbinati a due *IPS 650*. Li ho testati in una giornata di mare calmo, in condizioni di carico notevole, liquidi al 90% e 9 persone a bordo. Quale è la migliore andatura a cui portare il *47 Fly*? Come sempre accade con le barche del cantiere di Podenzano è difficile dirlo. Absolute ha creduto sin dall'inizio alle propulsioni IPS e negli anni ha lavorato molto nell'abbinamento propulsione-carena. Il risultato è l'ottimo livello di efficienza che si nota osservando la curva dei consumi, quella del litro/miglio. Una volta superato il baratro dei 2.700 giri, quello del passaggio dal dislocamento alla planata, la curva tende a calare gradualmente, risalendo solo all'ultimo, quando le manette sono ormai tutte giù. Navigando a 22,3 nodi e 3.400 giri sui 3.750 a disposizione, ho ottenuto la miglior performance in termini di litri/miglio: 6,6 (cioè 148 l/h), e anche navigando al 100% dei giri, a 28,1 nodi la curva sale di poco: 7,04 (198 l/h). Allo stesso modo è intrigante la velocità di crociera economica, a 17 nodi si consumano solo 120 litri ora. Una carena decisamente versatile, quindi, all'insegna di una bella e collaudata intesa con il sistema di propulsione svedese.

ABSOLUTE CONTINUES TO RELENTLESSLY DRIVE FORWARDS, reinventing itself year after year. Its premises in Podenzano are being expanded to satisfy the increased demand from buyers for ever-larger models, like the *Navetta 73* and *Navetta 68*. Its designs are becoming increasingly contemporary and recognisable, and moreover, the entire range is being revamped, from the bottom upwards.



Velocità max nodi Top speed knots

28.1

Autonomia mn Range nm

241

Rapporto peso potenza Mass outlet power

23.9

Rapporto lung./larg. L/W

3.23

Absolute S.p.a.

Via F. Petrarca 4

Loc. I Casoni - Gariga

I-29027 Podenzano (PC) - Italy

+39 (0)523 354011

info@absoluteyachts.com

www.absoluteyachts.com

PROGETTO: Ufficio Tecnico Cantiere

SCAFO: Lunghezza ft 14,63m • Larghezza massima 4,52m • Immersione 1,23 m • Dislocamento 23.000 kg • Capacità serbatoio carburante 1.600 l • Capacità serbatoio acqua 530 l

MOTORE: 2 Volvo Penta D6 IPS 650 • Potenza 353 kW/480 cv • Numero di cilindri 6 • Alesaggio per corsa 103mm x110mm • Cilindrata 5,5 l • Regime di rotazione massimo 3750 giri/min • Peso 645 kg

CERTIFICAZIONE CE: Categoria B - 14**PREZZO:** 700.000 € prezzo base, IVA esclusa**PROJECT:** Shipyard technical department**HULL:** LOA 14.63m • Maximum beam 4.52m

Draft 1.23m • Full mass displacement 23,000 kg

• Fuel tank volume 1,600 l • Water tank volume 530 l

MAIN PROPULSION: 2 Volvo Penta D6 IPS 650

• Outlet mechanical power 353 kW / 480 hp • Number of cylinders 6 • Bore & Stroke 103mm x110mm Total swept volume 5.5 l • Maximal rotational speed 3750/min • Weight 645 kg

EC CERTIFICATION: CAT B-14**PRICE:** 700,000€ As standard, Excl.VAT

Velocità minima di planata 11,6 nodi

Minimum gliding speed 11.6 knots

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Varazze

Mare//Sea state Calmo//Calm

Vento forza//Wind speed 8 kn

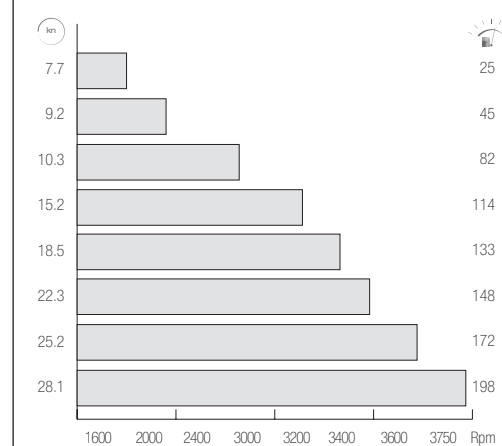
Altezza onda//Wave height 10 cm

Persone a bordo//Number of people on board 9

Combustibile imbarcato//Fuel volume on board 90%

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Litro miglio (velocità di crociera) l / na mi (Cruising speed)

6.6

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l / na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
1600	7.7	25	3.2	500	71
2000	9.2	45	4.8	333	73
2400	10.3	82	7.9	201	74
3000	15.2	114	7.5	213	76
3200	18.5	133	7.2	222	77
3400	22.3	148	6.6	241	79
3600	25.2	172	6.8	234	79
3750	28.1	198	7.04	227	80



The **flying bridge** lengthens significantly towards the stern, providing considerable usable floor space. Either a roll-bar with bimini or a hard-top can be installed.

Il **fly** si allunga molto verso poppa e può vantare una notevole superficie calpestabile. Si possono installare sia il roll-bar che il bimini, o un hard-top.



The 47 Fly is the new entry-level boat in the Fly series, replacing the old 45 in the catalogue. It's the smallest craft in the family and aims to lure in new owners before they eventually graduate on to larger models. It's no surprise that this 14-metre boat is completely different from the previous model – the shipyard has invested a lot of money in its design and in its manufacturing processes, including the *Integrated Structural System*, a process honed over many years of work and experimentation. The fibreglass hull is reinforced by a multi-dimensional grid that covers the entire length and width of the base of the ship, and all floors, ceilings and wooden bulkheads are bonded to the grid using fibreglass, creating an extremely sturdy and durable result. Personally, I was very impressed with the liveability and functionality of the deck, as well as the quality of the finishes and workmanship. In terms of the spaces on board, the most obvious change is the fact that the forward sunbathing area has been replaced by a second, large cockpit. A large living area has also been created, with a small table at its centre and a removable awning. This is a small miracle given the space available – every last inch has been put to the best possible use, especially considering that there is also room below deck for the large owner cabin. Getting around the boat is also straightforward; the side decks are wide and well protected with strong handrails, and the new door leading to the helmsman's station is a major plus. In terms of finishes, various significant details

prove the shipyard is investing heavily in creating a premium appearance. Take, for example, the invisible air conditioning outlets, integrated into the furniture, and the glass separating the cockpit from the galley that can be raised or lowered electronically, as well as the attention paid to lighting, with dimmable LED lights in all cabins and pop-up lights in the cockpit at the bow. Unlike the previous model, the layout of the sleeping area no longer includes a space at the stern for the sailor, which was an unusual addition for a boat of this size. There are now three proper cabins (previously there were only two) with the owner cabin at the very front of the ship, above the waterline, like the *Navetta 48*, with a double bed positioned diagonally in the room. This ingenious and effective solution provides more useable floor space and offers excellent illumination thanks to the large, frameless side windows. The other two cabins are at the centre of the boat, one smaller one with single beds, and one that is on a par with the master cabin in terms of size (the walk-in wardrobe is especially enormous), but with less natural light. There are two bathrooms, one for the exclusive use of the owner and another with access at the bottom of the staircase, which also acts as a day toilet.

The engine room hosts two Volvo Penta D6 engines, paired with two IPS 650s. I tested them on a calm sea with a significant load, with liquids at 90% and nine people on board. As usual with the boats from the shipyard in Podenzano, working out the best speed for sailing the 47 Fly is not easy. Absolute has believed in IPS propulsion from the very beginning, and over the years they have put a lot of work into the propulsion/hull pairing, resulting in the excellent efficiency you can see from the litres/mile fuel consumption curve. Once above the threshold of 2,700 revs, where displacement turns to plan, the curve falls gradually, only rising again right at the end, at full throttle. I achieved the best litres/mile performance sailing at 22.3 knots and 3,400 revs (from the 3,750 available): 6.6 (148 l/h), and even at 100% revs, at 28.1 knots, the curve only goes up slightly, to 7.04 (198 l/h). At the same time, the economical cruising speed is intriguing: at 17 knots fuel consumption is just 120 litres per hour. This, therefore, is an impressively versatile hull, in a tried-and-tested combo with the Swedish propulsion system. ▴

La poppa ha la spiaggia con movimentazione idraulica, ideale per alare e varare il tender.

The hydraulically operated beach platform at the stern is ideal for hauling and launching the tender.



Engine Room

Il nuovo Absolute 47 Fly è spinto da una coppia di D6 di Volvo Penta, un 6 cilindri da 480 cv di potenza e 5,5 litri di cubatura, con propulsione IPS 650. Una nota di merito va sicuramente alla grande sala macchine, ampia e ben organizzata.

The new Absolute 47 Fly is powered by a pair of Volvo Penta D6s – 6-cylinder engines with 480 hp of power and a 5.5 litre cylinder volume, with IPS 650 propulsion. The large, capacious and well-organised engine room is also worth a mention.