

Luxury and
Revolutionary
Super Yacht

TWIZZLE

トラディショナルなケッチにハイテク技術を
スーパーヨット〈トゥイズル〉

1957年にイギリスで放送された子ども向けのテレビ番組、『The Adventure of Twizzle (トゥイズルの冒険)』。日本でもおなじみの『サンダーバード』の制作者である、ジェリー・アンダーソンが手掛けた最初のテレビ人形劇だ。この作品の主人公、人形・トゥイズルの名前が付けられたのが、昨年10月に進水した〈TWIZZLE トゥイズル〉である。オーナー夫妻の娘さんが赤ちゃんの時に似ていたことから、彼らの所有艇には代々その名前が付けられてきた。

文=永井潤 構成=西朝子

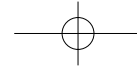
text by Jun Naga, edit by Tomoko Nishi

協力=バージェスヨット&ロイヤルハイスマン

special thanks to Burgess yachts and Royal Huisman



ステム、スターン、ウインドウ前面
などの傾斜感が統一され、スー
パーヨットらしいスマートなスタイ
リングを見せる(トゥイズル)





© Ingrid Aberly / Burgess Yachts

ミジップの上部構造物を近くで見るとさすがに巨大だ。遠くからではそれほど目立たないが、2層になったブリッジは幅広く、高く、長い

センターボーダーでケッチを採用した理由

ここに紹介する〈トゥイズル〉の最新艇は、デュボア設計、ロイヤルハウスマン建造による57.5mのセーリングヨットである。オーナー夫妻はこれまでにも、イタリアのペリーニ・ナビ建造の全長47mのセーリングヨット、そしてオランダのフェドシップ建造の55mのモーターヨットなどを所有してきている。

ところで、スーパーヨットとは一般的には長さ30m以上の豪華なプレジャーボートのことをいい、モーターヨットとセーリングヨットに大別できる。

セーリングヨットの主動力は風であり、実用船としても古くから開発されてきており、新奇なスーパーヨットはなかなか現れにくく、内装や装備の豪華さに目を奪われがちなのは確かだ。しかし、機能面では日進月歩といえるほどの進化が見られるし、外見にも差異はある、というかヨットとしてのコンセプトによって、いくつかのタイプに分けられる。

本誌で紹介してきた中でも、個人所有最大級の「クラシックタイプスクーター」や、「浮かぶ実験室」と称するハイテク省エネ船。リビルドでは19世紀の実用船だった「グロスタースクーター」

や「Jクラスポート」。ダイナリグを装備した「近未来的・宇宙船的なスーパーヨット」もあった。近未来的なデザインといえばウォーリーも忘れられない。

2010年のスーパーヨットアワードの45m以上部門では、5艇の特徴あるヨットがミネートされ、優勝したのは、56mのロン・ホランド設計、ペリーニ・ナビ建造のセンターボードケッチだった。大型のセンターボーダーというのは、浅い海域や港湾に近づく方策として古くから造られてきた。現在ではセンターボードを素早く確実に昇降できるメカニズムも開発されており、主流とはいえないまでも検討する価値のあるコンセプトといえるだろう。

ほかのサイズにしても同様な制限があり、パナマ運河を通行することを考えると、全長は50m台、トン数は約500t、そして水面高を62mにするため、マストを分割したケッチ(またはスクーター)となる。〈トゥイズル〉もほぼそのようなスペックとなっている。

ロイヤルハイスマン初のフライブリッジ付クルーザー

オーナーが新しいヨットに望んだのは、モーターヨットの快適性とハイテク

による高い性能であるが、これには下敷きとなるヨットがあった。それは、オランダのヴィタース造船所で2007年に建造された、〈NIRVANA ニルヴァーナ〉である。デュボア設計の53.5mセンターボードケッチである同艇は、軽めの排水量、長い水線長、幅広の船体、浅い喫水という特徴を持っている。

特に喫水はセンターボードを上げると3m、下げると10mという斬新なスペックで、単に浅い水域に入るだけでなく、センターボーダーの欠点とされていた性能的なデメリットを解決するものだった。復原力に関しては、広い船体と大量のバラストで担っている。重く細長いセンターボードの昇降機構は複雑で重量も食うが、接水面積が減るなどメリットの方が多いと結論を出したのだろう。タンクテストや各種シミュレーションなど、入念にリサーチが行われたのはもちろんである。

〈ニルヴァーナ〉は、外観的にはステムや上部構造物の前面ウインドウが立ち気味で、現代的なレース艇というイメージがある。そしてもう一つ、フライブリッジが設けられていたのも特徴であった。この〈ニルヴァーナ〉のコンセプトは非常に気に入られたようで、〈トゥイズル〉における変更点はそれほど大きくはない。

船体は一回り弱大きくなって全長57.5m、全幅11.6m、排水量550t、吃水3.8/10.8m、バラスト120tとなっているが、〈ニルヴァーナ〉ほど幅広くも浅くもなく、ステムや前面ウインドウも傾斜が付けられ、スマートで常識的なスーパーヨットの方向に少し戻した感じだ。

上部構造物はもちろん「フライブリッジケッチ」。階層は一段高い2層式に見えるが、それは前部だけであって、実際にはブリッジ部分として中2階が付け加えられた格好になっている。フ



© Buggy Geddek / Burgess Yachts

リーディングの走り。極めてクリーンなデッキには、アフトにラウンジが設けられているくらいで、バウの巨大なロッカーもそれとわからない

© Ray Main / Burgess Yachts



左/アフトデッキのラウンジにドジャーを装備した様子。プライバシーを尊重したスペースで、オーナーズステイルームと直接行き来できる
右/メインコックピットのラウンジ後部からスターン方向を見る。この部分の床は一段下がっている。ひざ後部の一部切り欠きがわかる



トランサムのプラットフォーム。完全に下ろした際には棧橋としても機能する

ライブリッジを持つヨットは、ロイヤルハウスマンにとっても初めてであり、さらにいえば、デュボアをはじめとするデザイナー群とも初めてのコラボレーションでもあった。

エコフレンドリーをさらに一歩進めたヨット

テクノロジーの数々を見てみよう。
まず、メカニズムという面で注目されるべきは、トランサムから後ろに張り出されるプラットフォーム。油圧で制御され、単なる出し入れだけではなく高さも自由に変えられる。そこからステップで降りていろいろな水遊びが可能となるが、これは単なるスイミング目的というよりは「棧橋」の類であり、スターンロッカーに格納されたウエイクボード、カヤ

ク、デインギーなどを降ろせたり、プラットフォーム上でバーベキューなどが楽しめるだけでなく、陸や海とのアクセスにも効果的に使われる。このプラットフォームはリーフレット、ウェブサイトともワンセクションを当てて詳しく紹介しているほどで、確かに斬新なものだ。

そして、特に説明はないがセンターボードの昇降機構。突き出し長は7mもあり、ステンレスのセンターボード内部には100tを超えるバラストが組み込まれているにもかかわらず、なんと1分で昇降が可能という。

スパー類については、カーボンFRPでできており、メインとミズンは高度なエンジニアリングを要するブームフェアリングだ。なおリギンもカーボンであり、セール面積は1780m²、ノースセールの3DLが採用されている。

ハルそのものはハイスマンお得意のアルミ合金製で、仕上げは非常に美しい。構造的にも、ピッチングモーメント軽減のため、チェーンロッカーを後方に寄せるなど、レースに配慮した設計となっている。そして同じくレース対応としては、油圧操舵に舵力をフィードバックするシステムが開発され、セーリングバランスを感じ取りながらステア

リングすることができる。さらにリグなどにもロードセルが配され、今現在、最大パフォーマンスが発揮されているかどうかも瞬時に計算されるようになっている。

また、リトラクタブル式の強力なスラスターが前後にあり、GPSと組み合わせればアンカリングせずとも定点保持が可能だ。ナビゲーションシステムはブリッジとフライブリッジの両方にあり、いずれもタッチスクリーンで表示を自由に変えられる先進的なものである。

最後にもう一つ付け加えると、環境負荷にも十分な配慮がされており、ヨットそのものが省エネ性に優れたエコフレ

メインコックピットのダイニングからキャビン内のサロンを見る。キャビン最後部のガラス戸を左右に開けると、このような感じに内外の空間を一体として使える



© Ray Main / Burgess Yachts



© Ray Main / Burgess Yachts

上/フライブリッジの後部に設けられたバーベキューダイニングから後方を見る。テーブルやシートなどの造作は船内外で統一されている
下/レースモードにおけるクローズリーチの走り。巨大な上部構造物上のフライブリッジで操船している。スピード感あふれる重厚な走りだ



© Tim Wright / Burgess Yachts

© Ray Main / Burgess Yachts



左上/夜間にフライブリッジから前方を見る。ライティングには安全や保安の意味もある
 右上/キャビンハウス後部のサロンからスターン方向を見る。船内ブリッジを中2階に設置したおかげで、ハウス前部にも似たようなサロンがある

左下/ほぼミズンマストの位置にあるというよいオーナーズステートルーム。内装はヨーロッパオークを中心として薄い色調でまとめられている

ンドリーだけでなく、温室効果ガスの排出制限トレーディング(carbon offset balance agreement)にサインした最初のスーパーヨットとされている。

以上、外見には表れないかもしれないハイテクの数々を紹介した。

スタイリッシュで軽快な現代的なインテリア

インテリアやエクステリアのデザインは、先代の〈トウイズル〉にも起用されたレッドマン・ホワイトリー・ディクソン

(Redman Whiteley Dixon)。そして、船内の意匠はトッドハンター・アール・グループ(Todhunter Earle Group)が手掛けている。

まずデッキ上だが、すばらしくクリーンなチークデッキがとにかく目を引く。ハッチ類はフラットとなっており、特にバウにある、6.3mのジェットテングー2隻とダビッドを格納する両舷ロッカーのハッチが、実は巨大なのだがすべて隠されている。

後方へ回ると、上部構造物の両サイドにステップ、そしてスターンデッキ上に控えめなサイズのコックピットがある。デッキ上にあるものといえばそれだけといっていいくらいだ。

メインキャビンに入ると、キャビン床が一段落ちていく。全体の高さを抑えるためだろう。前部にもサロンがあってスペースは広大だが、これは操舵やナビゲーションスペースをブリッジとして中2階に持っていったことが効いている。メインキャビン後端にはもち



© Tim Wright / Burgess Yachts

軽中風のレースシーン。前後から見るとシアーには大きめのトラディショナルなカーブが付けられている

ろん仕切りがあるが、全幅に渡るガラスドアとなっているため、ドアを開け放った際には外、つまりひさしの下と内の空間が一体として使えることが売り物のひとつである。

中2階ブリッジやフライブリッジは写真を見ていただこう。特にフライブリッジ後部は広大なダイニングスペースとなっている。全体的に視界のよさ、そして夜間のライティングも追求されているところだ。

メインキャビン中央部から船内後部に下りると、その前半部がゲストのキャビンで、ダブルが三つ、ツインが一つ、もう一回り小さなキャビンの計四つがあり、8人のゲストが考えられている。その後ろが両舷に渡る広大なオーナーズステートルームだ。

サロンスペースを見て気付かれた方もいるかもしれないが、内装もかなり特徴がある。薄い色調のヨーロッパオークを用い、テーブル、カウンター、ステップなどのコーナーはスクエアで、木材以外の色も、黒からベージュまで統一された色調でまとめられている。ロイヤルハウスマンに多い角を丸めた、クラシックなニス塗りマホガニー仕上げとは異なったもので、ヨットとしては斬新な類であろう。

船内前半はクルーのスペース。広く、装備や仕上げも見劣りしない船内となっている。クルー人数は11人。オーナーの考え方が表れている場所といえるだろう。

〈トウイズル〉は2010年7月に進水。シエイクダウンを経てダイビングクルージン

グを行い、大晦日にはカリブ海のサンバルテルミー島一周レースに参加し2位となった。今年に入ってから、アジアアワード2011の「革新的ヨットデザイン部門」のファイナリストに残り、同アワードの「最優秀カスタムビルドヨット賞」を受賞。そして5月7日には、2011年のスーパーヨットアワードで、セーリングヨット45m以上部門の「審査員特別賞(Judges' Commendation)」を受賞した。チャーター艇としての利用も可能だ。

SPECIFICATIONS

TWIZZLE

- 全長:57.50m ●全幅:11.60m
- 吃水:3.80/10.8m ●排水量:550t
- 巡航速度:12kt(機走時)

<http://www.royalhuisman.com>

メインデッキとメインキャビンのナイトシーン。時刻や状況に合わせて何通りものライティングパターンがある