

НОВЫЙ ИМИДЖ, НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

ГЕОРГИЙ КАРПЕНКО

В прошлом году итальянская компания Azimut показала новую линейку моторных яхт длиной от 43 до 76 футов, выделяющихся своим необычным для продукции этой верфи дизайном. Лодки серии Magellano кардинально отличаются от всего, что когда-либо строилось здесь, причем касается это как внешности, так и внутренней компоновки.



Если быть точным, лодок в линейке Magellano четыре — 43-футовая предлагается еще и в варианте с хардтопом. Но это, пожалуй, единственное отличие от флайбриджной модели.

Не имея возможности в рамках одной статьи рассказать обо всех Magellano, мы решили остановиться на «средней» — моторной яхте Azimut Magellano 50. Почему не на «старшей»? А вот почему.

Во-первых, мы видели эту модель вживую — она во всей своей красе предстала нашим взорам в марте этого года на Moscow Boat Show. Во-вторых, она, пожалуй, самая популярная среди лодок таких размеров у покупателей и самая оригинальная с точки

зрения примененных технических и дизайнерских решений.

Начнем с главного. А главное в Magellano 50, на наш взгляд, — это ее корпус с ярко выраженными «двухрежимными» обводами, позволяющими совершать длительные переходы в водоизмещающем режиме в штормовую погоду, при которой яхты с классическими глиссирующими корпусами чувствуют себя, мягко говоря, не очень уютно. Благодаря такой форме корпуса, а также малой метацентрической высоте лодке присвоен класс «А» по европейской классификации. Это отличие делает ее, пожалуй, уникальной среди моторных яхт аналогичного размера, и позволяет судить о близком родстве Magellano 50 с моторными яхтами траулерного типа.

Но классические траулеры не могут двигаться в режиме глиссирования, а Magellano 50 может. И очень даже неплохо. Суммарная мощность двух новейших высокоэффективных дизелей Cummins QSB 5.9 V-drive (850 л.с.) позволяет развивать максимальную скорость 20 узлов. Это, конечно, не так много по сравнению со скоростными моторными яхтами той же Azimut, но инженеры компании поставили себе задачу найти некий компромисс между скоростью и мореходностью и, на наш взгляд, с честью эту задачу выполнили.

Кроме того, яркой отличительной чертой Magellano 50 является гибридная силовая установка Easy Hybrid, предлагающаяся в качестве опции. Она состоит из двух электромоторов по 23 кВт, генератора и двух литий-ионных

аккумуляторных батарей производительностью 21 или 42 кВт·ч. На скорости до 7 узлов лодка идет абсолютно бесшумно, на одних аккумуляторах, а на более высоких скоростях за дело берутся дизели. На коротких переходах такая система позволяет экономить до 50% топлива, а режим электродвижения очень удобен при маневрировании в узкостях и заставленных яхтами маринах. Электромоторы подсоединены к общим с дизелями редукторам (только расположены от них не в корму, а в нос) и, соответственно, приводят те же валы с гребными винтами. Режимы движения «дизельный», «электрический» или «автоматический» задаются через панель управления. Переключения между ними происходят плавно и незаметно. Кстати, Magellano 50 стала

первой лодкой своего размера, получившей престижный сертификат Green Plus от экологической организации RINA.

Аккумуляторов, в зависимости от емкости выбранного варианта, хватает на 5 или 10 морских миль хода; на основных же дизельных двигателях при внушительном 3000-литровом объеме топливных танков лодка способна пройти более 1000 миль, что вполне соответствует ее океанскому статусу.

Внешний вид яхты также недвусмысленно говорит о ее высоких мореходных качествах: модный ныне прямой форштевень; высокая фальшборт «по кругу»; трехсекционное граненое лобовое остекление, прикрытое от солнечных бликов длинным выступающим козырьком, переходящим в ограждение

флайбриджа, и, пожалуй, самая интересная «изюминка» — классическая «пароходная» высокая крестообразная мачта с установленной на самом топе антенной радара. Такая конструкция мачты, помимо оригинальности, имеет еще и очень серьезное практическое значение. Во-первых, на Magellano 50 при работающем радаре можно без всякого риска для здоровья находиться на флайбридже, даже стоя в полный рост. Во-вторых, общеизвестно, что чем выше от воды антенна, тем больше дальность действия радара. Видимо, по этой причине на мачте яхты красуется мощная антенна открытого типа, а не привычная «кастрюля».

Симпатичная «нашлепка» из нержавеющей стали на штевне и далеко выступающий



«клюв» направляющей якорного устройства полностью исключают возможные повреждения сверкающего корпуса при постановке на якорь и снятии с него. Огромные тонированные иллюминаторы в нишах, швартовные клюзы, обранные нержавеющей, вкпе с полированными релингами, двухцветная окраска корпуса с необычной — белой — подводной частью делают облик Magellano 50 ярким и узнаваемым.

Остается дополнить вышесказанное описанием интерьеров лодки. Здесь Azimut, как всегда, «вперед планеты всей». Внутри, несмотря на относительно небольшие размеры

корпуса, очень просторно и уютно. Интересно сконпонован главный пост управления. Консоль выгнута не в ширину, как принято, а в длину, что обусловлено сдвинутым к правому борту трапом, ведущим на нижнюю палубу. Пожалуй, в данном случае разработчики больше заботились о комфорте пассажиров, нежели судоводителя.

Жилые помещения на Magellano 50 устроены по принципу «внутри больше, чем снаружи». Предлагается три варианта внутреннего расположения помещений: с двумя или тремя каютами. Еще один вариант предусматривает наличие дополнительного хозяйственного

помещения, превращаемого при необходимости в одноместную каюту. Самый интересный из них, на наш взгляд, — с расположенной по правому борту «детской» каютой и обширным обеденным уголком по правому. Но тут уж, как говорится, выбор за вами.

Для проходов в узкостях и швартовок очень удобно пользоваться великолепным открытым постом на флайбридже, оборудованным, кстати, большим вертикальным штурвалом — довольно редкой вещью на глиссирующих моторных яхтах. На яхтах же траулерного типа такие штурвалы являются нормой.

На баке перед надстройкой — просторный носовой кокпит с двумя большими диванами и столом. Стол опускается, превращая все пространство кокпита в большой заглубленный солярий. Довольно высокое ограждение обеспечивает полную безопасность находящимся в кокпите, даже при резких маневрах. Под сиденьями диванов — огромные рундуки для швартовов и кранцев. Благодаря им нет нужды навешивать на фальшборта корзины.

Обычно подобный носовой кокпит является атрибутом куда более крупных моторных яхт — от 70 футов. Тем более удивительно видеть такие вещи на сравнительно небольшой

лодке. Кормовой кокпит Magellano 50 тоже получился очень просторным. Его смещенный к левому борту П-образный диван выступает за габарит корпуса, нависая над купальной платформой, на которой тем не менее хватает места для тузика длиной 2,5 м или того же гидроцикла.

Одним словом, в отношении простора на борту Magellano 50 способен поспорить и с более крупными яхтами. Если добавить к этому высокое качество сборки и богатство отделки, то заложенный в эту лодку «морской» потенциал становится еще более весомым аргументом для тех, кто видит в моторной яхте

прежде всего судно, а не плавучий дом, проводящий большую часть времени у причала марины. Остается добавить, что первая такая лодка уже появилась в России и находится в Москве, в Royal Yacht Club. ❖



Azimut Magellano 50

Длина, м.....	15,64
Ширина, м.....	4,65
Осадка, м.....	1,32
Водоизмещение, т.....	25
Запас топлива, л.....	3000
Запас воды, л.....	700
Емкость септика, л.....	225
Мощность двигателей, л.с.....	2 x 425
Пассажироместимость, чел.....	12
Количество спальных мест.....	4-6
Количество кают.....	2-3
Категория CE.....	«A»