

Не просто имена

Доминик Жицки

От редакции

Читатели «Тарпона», перелистнув последнюю страницу очередного номера, видели на задней обложке рекламу «Первой Яхтенной Компании» — давнего и надежного партнера журнала. Понятно, что определенные обязательства приводят к публикациям материалов, представленных этой компанией. Надеемся, вам будет интересна статья о новой яхте, построенной на верфи Delphia Yachts. Наши коллеги из польского яхтенного журнала Zagle любезно предоставили отчет о проведенном ими тесте.

Яхты шведской верфи Maxi Yachts хорошо известны и давно популярны в Северной Европе. На протяжении многих лет конструктору Пелле Петтерсону удавалось создавать очень интересные и востребованные модели. Поэтому приобретение в 2012 году бренда Maxi польской яхтенной верфью Delphia Yachts вызвало живой интерес.

Многих яхтсменов волновал вопрос, что же получится в результате этого союза. И вот в январе 2015 года на выставке в Дюссельдорфе была показана яхта Maxi 1200, построенная в Польше. Сей факт стал очередной иллюстрацией интереса польских судостроителей к лучшим яхтенным проектам и самым известным конструкторам. Компания Delphia Yachts не только обогатила свой модельный ряд, но и подняла престиж компании. Еще бы, ведь Пелле Петтерсон — двукратный призер Олимпийских игр в классе «Звездный», чемпион мира в классах яхт «Звездный» и «Солинг», рулевой шведского 12-метровика на отборочных соревнованиях Кубка «Америки», конструктор многих интересных крейсерско-гоночных яхт и даже спортивного автомобиля Volvo P1800 и дизайнер одежды для яхтсменов. Петтерсон — это имя! Он хорошо знает, как сделать быстроходную крейсерскую яхту.

Во время теста Maxi 1200 команда польских яхтсменов имела шанс оценить новую лодку. У этой красивой и современной яхты много особенностей. И, что стало уже привычным, строители на базе одного проекта предлагают разные варианты. Вот и у Maxi 1200 есть версии с различной осадкой, рангоутом и «парусным гардеробом». Что уж говорить о внутренней планировке и отделке. Все, что пожелает заказчик.

При длине корпуса 12,16 м, ширина яхты составляет 3,75 м, а вот осадку она может иметь от 1,75 до 2,32 м, хотя со стандартным фальшкилем она равна 2 м — вполне обычный вариант для яхт такой длины.

Корпус и палуба сделаны из стеклопластика на основе эпоксидноэфирных смол, причем в напряженных местах, таких как килевая линия, форштевень, места крепления вант-путенсов, конструкция усилена углепластиком. Там, где возможно и разумно, для экономии веса используются сэндвичевые конструкции.

Алюминиевая мачта (Selden), проходящая через палубу, надежно раскреплена стоячим такелажем. В его составе три пары вант (средние и верхние идут через краспицы), штаг и регулируемый ахтерштаг. Закрутка стакселя Furlex 300TD частично спрятана под палубой, штаг крепится чуть ниже топа (9/10). Если владелец этой яхты больше интересуется гонками, можно заказать мачту из углепластика.

В стандартной версии яхта поставляется с дакроновыми парусами компании North Sails. Грот со сквозными латами, традиционной системой рифления с двумя полками рифов, генуя, асимметричный спинакер (геннакер) на выстреливаемом бушприте.

Для уборки грота используется лэйзи-джек. Гик в стояночном положении поддерживается телескопическим упором-оттяжкой.

Уже при первом знакомстве Maxi 1200 нравится почти всем поклонникам современной школы яхтенного дизайна: прямой форштевень с небольшим бушпритом, практически вертикальный плоский транец, ярко выраженная скула в корме. По бортам две пары эллипсовидных иллюминаторов — забота о естественном освещении внутренних помещений.

Развитая рубка, которая играет немалую роль в общем восприятии яхты, имеет обтекаемую форму. Длинные иллюминаторы из темного стекла скрадывают ее высоту. Палуба рубки с небольшой погибью удобна для работы на ней. Нескользящее покрытие всей ее поверхности обеспечивает безопасность экипажа. Прочные релинги и поручни



из нержавеющей стали — еще одна дань безопасности и удобству.

Удивительно, но в глаза бросаются даже некоторые излишества: у этой модели уже в стандартной комплектации палуба застелена натуральным тиком. По мнению производителей, яхта такого высокого класса просто обязана иметь таковую.

Мы выходим на Махі 1200 в Гданьский залив, когда северо-западный ветер, дующий со скоростью до 25 узлов, разгоняет большую волну. Подходящие для теста условия! Несмотря на значительный крен, яхта хорошо держит курс. Перо руля с большим удлинением и солидной площадью обеспечивает хорошее управление. Лодка послушно откликается на поворот штурвала, и мы перестаем волноваться, делая все, чтобы получше узнать ее характер. Рифы не взяты — мы намеренно усложняем условия, но яхта послушна и даже с солидным креном, на волне, уверенно идет в крутой бейдевинд. Два штурвала в кокпите позволяют рулевому всегда «быть на высоте»: они очень эргономичны, и держать их в руках — одно удовольствие.

Просторный и удобный кокпит разделен в центральной части высоким постаментом, в носовой части которого сделан большой тиковый стол, а кормовая используется для установки навигационного оборудования и шкотовых лебедок.

Работать с парусами на Махі 1200 легко. Гика-шкот проведен на мощную лебедку, установленную на постаменте в диаметральной плоскости чуть впереди штурвалов, и грот всегда под контролем. Лебедка электрическая, две кнопки дают команду на ее вращение в одну или другую сторону. Рядом с фаловыми и шкотовыми лебедками, а также у каждого из штурвалов оборудованы очень удобные отделения

для снастей бегучего такелажа. Благодаря этому в кокпите легко поддерживать порядок.

На ходу палуба остается свободной: все шесть швартовых уток опускаются вровень с палубой, люки и палубные иллюминаторы тоже установлены вровень с палубой, фалы, проведенные в кокпит, укрыты в тоннелях.

В результате теста у нас возникла пара замечаний, которые, как оказалось, не стали открытием для производителей — они уже работают над устранением недостатков. Первое — не очень удобное расположение стаксельных лебедок: немного мешает работать массивный стол в кокпите. В следующих экземплярах Махі 1200 его передвинули чуть вперед, благо место для этого есть. Второе — обслуживание лебедок под спрейхутом: для комфортной работы с ними нужны более короткие ручки.

Стаксель закручивается легко, с этой операцией можно справиться даже без лебедки. Из-за низкого расположения он иногда цепляется за носовую релинг, но это не критично.

Возвращаясь в порт, мы мчались с попутным ветром со скоростью 10 узлов. Геннакер не ставили. Мы по-прежнему уверенно контролировали курс яхты, очень довольные работой рулевого устройства.

В гавани, когда паруса были убраны, яхта показала прекрасную маневренность при ходе под двигателем — на полной скорости, при максимально заложенном руле, описывала циркуляцию с радиусом меньше длины корпуса. Благодаря выдвигному подруливающему устройству в носу проблем со швартовкой у нее не будет и в самой тесной гавани.

Достаем и вывешиваем кранцы — под сиденьем в кокпите находится гигантский рундук, в котором даже пришлось делать фальшивое дно для облегчения укладки вещей.





В этом рундуке без труда помещается человек, имеющий цель получить доступ к рулевому устройству.

Яхта у причала. На плите закипает чайник, а у нас есть время продолжить знакомство с лодкой. Главный вход закрывается прозрачным затемненным люком и деревянными дверцами. Проход широкий — не застрянешь даже в спасательном жилете. Спрейхуд, радующий крепкой конструкцией, надежно защищает вход от дождя и брызг.

Махі 1200 в стандартной компоновке имеет салон и две каюты, но есть вариант и с тремя каютами. В этом случае дополнительная каюта находится на месте порадовавшего нас своим объемом рундука.

Дизайн внутренних помещений разработал Тони Кастро — один из лучших специалистов в этой области. Сочетание темного дерева мебели и зашивок со светлыми дверями шкафчиков, столешниц и обивкой диванов выглядит великолепно. Мачта, проходящая через стол, декорирована кожей.

Приятно видеть множество продуманных деталей планировки. К услугам экипажа шкафы, шкафчики, ящички... Все дверцы при открытии фиксируются магнитными держателями. Удобная и функциональная мебель, многочисленные поручни на потолке и рядом с камбузом. Во всем чувствуется забота об удобстве жизни на борту яхты в плавании, а не во время стоянки.

Все палубные люки на этой яхте и многочисленные лючки даже в стандартной версии имеют раздвижные солнцезащитные шторы

и москитные сетки. Они обеспечивают не только отличное освещение естественным светом, но также и прекрасную вентиляцию. В свою очередь, за искусственное освещение отвечают светодиодные светильники, красные ночные светодиодные лампы, а также светодиодные полосы. Выключатели размещены в интуитивно понятных местах.

Откидывающийся трап обеспечивает легкий доступ к двигателю. В кормовой каюте сделаны легкосъемные панели для его сервисного обслуживания. Отмечу, что звукоизоляция моторного отсека на Махі выше всяких похвал!

О, мы еще не всё видели: часть транца трансформируется в купальную платформу, на левой стороне которой находится складной трап. Удобно и для купания, и для посадки в тузик.

Знакомство с Махі 1200 доставило нам удовольствие. Мы увидели прекрасную яхту, которая подарит своему владельцу настоящую радость от путешествия под парусами. Ходкая, легкая в управлении и комфортабельная современная яхта родилась в результате работы талантливого шведского конструктора и грамотных специалистов польской верфи. В семействе Махі появилась новая перспективная модель, и, что особенно важно, стоимость Махі 1200, по данным производителя, — одна из самых низких на рынке среди яхт такого класса, да еще и с включенным в базовую цену расширенным набором опций.

