

A bordo Azimut Magellano 50

La ecología como motivo

En el modelo Magellano 50 se suma toda la experiencia y el lujo que el astillero italiano Azimut sabe imponer en sus yates, con una fuerte motivación ecológica, que nace en el diseño, sigue en la construcción y finaliza en el uso responsable. No es extraño que haya merecido el premio de yate del año en Salón Náutico de Düsseldorf 2011. MIQUEL MALLAFRÉ







La bañera está correctamente amueblada.

El Magellano 50 es el segundo modelo de una nueva gama de yates creada por el grupo italiano Azimut-Benetti, una nueva tipología de yate que nació con la voluntad de aportar un paso adelante con respecto a los trawlers y yates de exploración convencionales, dotados de una notable autonomía, pero también con un innovador diseño de carena que le permite navegar también a una velocidad máxima superior a ese tipo de embarcaciones con lo cual se conjugan varios conceptos que, en principio, podrían parecer alejados entre sí. El primer modelo de esta gama fue el Magellano 74 y, esta temporada, se presenta el 50', que tuvimos ocasión de navegar durante el pasado Salón Náutico Internacional de Barcelona. Además, el Magellano 50 atesora una gran cantidad de facetas de carácter medioambiental, que le han hecho merecedor de las más altas clasificaciones dentro del RINA Green Class, una categoría que agrupa los barcos que en su construcción y funcionamiento, resultan especialmente respetuosos con el entorno.

Tipología Magellano

La nueva tipología no se limita al desarrollo de una nueva obra viva, sino que incorpora un nuevo diseño de casco, con la proa recta, una nueva superestructura que aporta luz y vistas en el interior en un ángulo de prácticamente 360°, todo ello acompañado de una distribución interior y un equipamiento que hacen que los yates de esta gama puedan ser habitados por largos periodos de tiempo. El nombre elegido para esta gama es también una referencia. Fernando de Magallanes (1480-1521) descubrió el estrecho que

lleva su nombre durante la primera expedición de circunnavegación del globo terrestre que terminó Juan Sebastián Elcano, pues el portugués murió durante la travesía. En honor al descubridor se bautizó también una especie muy simpática: el pingüino de Magallanes (*spheniscus magallanicus*), que se caracteriza precisamente por la constitución hidrodinámica de su cuerpo lo cual optimiza su locomoción en el mar. Y es justamente el diseño del casco lo que permite a la serie Magellano ofrecer unas características de navegación

Un voladizo en la bañera permite dar más superficie a la plataforma de baño.



La cubierta de proa tiene dos sofás encarados que permiten disfrutar de una relajante zona de estar.



innovadoras. Este diseño consiste en una V profunda en proa que le favorece durante la navegación con mal tiempo, una proa recta para garantizar un buen paso de ola, que contribuye también a alargar la eslora en flotación de la embarcación, lo que mejora la relación de eslora y desplazamiento y, en consecuencia, mejora la velocidad. En popa hay también una pequeña quilla anti deriva y túneles para las hélices, lo cual mejora el rendimiento de los motores y permite navegar en aguas con menos calado y, por último, el casco presenta también una notable superficie de sustentación, lo cual permite la navegación en una posición de semiplano. El diseño de estas carenas es obra del gabinete británico que lidera el célebre diseñador Bill Dixon, mientras que la obra muerta los interiores del 50' se han encargado al diseñador holandés Cor D. Rover.

Construcción ecológica

Si el Magellano 50 se destina a los navegantes de altura, deseosos de llegar hasta los lugares más apartados para disfrutar de la naturale-

za, es lógico que se piense que serán precisamente estos armadores quienes mejor apreciarán la utilización de sistemas de construcción ecológicos. Y en este barco son muchos. En primer lugar y por supuesto, el casco y la cubierta están contruidos por infusión al vacío, lo que disminuye la emisión de estirenos a la atmósfera. La eficacia del casco reduce el consumo; basta señalar que el barco monta dos motores de solo 425 caballos. Las maderas utilizadas en la construcción y en la decoración están certificadas como procedentes de bosques replantados y, además, el aprovechamiento de la teca es muy superior al normal. En circunstancias normales solo se aprovecha un 45 % del árbol, pues se desechan los fragmentos más pequeños; en este caso se ha ideado un sistema de encolado que permite aprovechar hasta el 90 %, con lo cual no es necesario cortar tantos árboles. La diferencia final es imperceptible.

Otro aspecto notable en este sentido es la construcción del pupitre, realizado con fibra de lino 100 % biodegradable, en lugar de fibra de vidrio, utilizando resinas especiales de origen



Los soportes de las mesas actúan como pasamanos cuando las alas están plegadas.



El mueble del fly permite atender el servicio sin necesidad de bajar a la cocina.



El flybridge cuenta con una versátil zona de estar al aire libre, con un mueble de servicio detrás del puesto de gobierno.



La maniobra de proa incluye dos sólidas cornamusas y el molinete está rehundido en una bandeja para proteger la madera del piso.

vegetal, también biodegradables en gran parte, todo ello bajo la denominación "bio sándwich", lo que implica un primer paso hacia la construcción de embarcaciones que sean biodegradables una vez finalizada su explotación. A esto hay que sumar la iluminación por leds, la posibilidad de elegir en opción ventanas protegidas frente a los rayos ultravioletas y, sobre todo, la posibilidad de montar una propulsión híbrida con dos motores eléctricos de 23 kW instalados en el mismo eje de los motores convencionales, que funcionan mediante un grupo de baterías que se puede cargar en puerto o bien con dos generadores de 20 kW, con todas las alternativas y combinaciones que ello posibilita. Con los motores eléctricos en funcionamiento el barco puede alcanzar los siete nudos y tener una autonomía de 1.000 millas y también navegar hasta 10 millas con el empleo de las baterías sin emitir ningún tipo de emisiones.



El pasillo central de proa tiene un tragaluz enrasado en el piso, que ilumina de forma natural la cabina VIP.

Personalidad estética

Todos estos conceptos se transmiten a la hora de dar una imagen muy personal al barco. Destacan las grandes ventanas laterales en el casco, con los ojos de buey practicables incorporados en su interior, o la brazola que va ganando en altura desde popa a proa, pero manteniendo los pasamanos siempre horizontales a la misma altura. La superestructura está rodeada en su totalidad por una gran ventana, con la estructura disimulada, lo que ofrece vistas desde el interior casi a 360°, y el flybridge no tiene hard-top ni arco de antenas, sino un mástil central que le da un aire muy marinero.

Visto el barco por popa destaca su generosa plataforma de baño, con la particularidad que la bañera tiene un voladizo sobre ella, de modo que se gana espacio para estibar a la vista un bote auxiliar. La pasarela hidráulica queda en la de la banda de estribor y la escalera

La escalera de acceso al fly tiene una pendiente moderada.



Una arquillada permite aumentar la protección solar en la bañera.

de baño no está orientada a popa, sino a la banda, lo cual puede ser más útil a la hora de separar los bañistas de las hélices.

La bañera es muy amplia y acoge un comedor pegado a la popa, pero también a la banda de babor, pues la de estribor queda libre para ir y venir a la bañera. La cubierta de proa presenta una disposición especial para un yate de este tamaño, con un pasillo central flanqueado por dos sofás encarados, formando una interesante zona de estar; el pasillo comentado antes integra un lucernario para la cabina de proa, además de la escotilla convencional totalmente enrasada.

El fly dispone de un puesto de gobierno totalmente equipado, una zona libre a popa donde se pueden instalar tumbonas y una zona central dedicada a comedor, con un gran sofá en forma de C que rodea una mesa alargada que se puede plegar por la

CARACTERÍSTICAS

• Eslora total:	15,64 m
• Eslora de casco:	14,98 m
• Manga:	4,65 m
• Desplazamiento:	25 t
• Motores:	2 x 425 mhp Cummins QSB 5.9
• Generador:	3,5 kW
• Capacidad de combustible:	2 x 1.500 l
• Capacidad de agua:	700 l
• Capacidad de aguas negras:	450 l
• Flaps:	tipo intruder Humphree
• Diseño de casco:	Bill Dixon
• Diseño exterior e interior:	Cor D. Rover
• Constructor:	Azimut Yachts (Avigliana)
• Categoría de diseño:	A



mitad cuando no se usa. La silla del patrón se puede girar a babor para orientarse hacia la mesa y hacer así aprovechable todo su perímetro.

Varias distribuciones

Lo primero que llama la atención cuando se accede al interior es la luminosidad del conjunto y sus vistas en todas direcciones. Toda la cubierta principal ha sido resuelta en un solo espacio, sin interrupciones. La cocina está a babor, en popa, lo que permite atender por igual dentro y fuera; está equipada con frigorífico, congelador, horno, lavaplatos, extractor de humos, etc...

Avanzando a proa se encuentra el salón en la misma banda, con un gran sofá en forma de C que rodea una mesa que se puede elegir entre dos opciones: una grande plegable o una más pequeña en cuyo caso permite montar aquí una cama doble. Un televisor escamoteable está situado en el mueble de estribor, donde también hay bastante espacio de estiba. El puesto de gobierno está a estribor, equipado con un sistema de monitorización del consumo durante la navegación, sobre el que se puede actuar en una pantalla táctil



El comedor interior cuenta con un gran sofá en forma de C, rodeando una mesa de grandes dimensiones.



El equipamiento del puesto de gobierno superior es muy completo.



En la cubierta inferior hay una segunda zona de estar.



La cocina está situada muy a popa, para poder atender por igual en el interior y en la bañera.



La escalera principal ejerce como elemento arquitectónico separador de funciones en la cubierta inferior



Los actuales sistemas de navegación permiten reducir el espacio ocupado en el puesto de gobierno.

y también con interruptores convencionales, así como con flaps interceptores de la marca Humphree, una silla regulable de la marca Treben, el sistema Easy Docking para maniobrar con joystick combinando la hélice de proa y los dos motores.

Se desciende a la cubierta inferior mediante unas escaleras situadas justo debajo del parabrisas, lo cual ilumina de forma natural un gran espacio central. La cabina del armador está en centro del yate, con una gran cama doble a estribor, girada 45°, encarada a un escritorio y un televisor; la banda de babor está ocupada por el cuarto de aseo, con inodoro, lavabo y ducha separada. La cabina VIP está en proa, equipada con una cama doble central y acceso directo a un cuarto de aseo que cuenta con inodoro, lavabo y ducha, y al que también se puede acceder desde el espacio común central.



La cabina VIP de proa destaca por su abundante iluminación natural.



La cama de la cabina principal está girada 45 grados para aprovechar mejor el espacio.



Un espacio en la cubierta inferior ejerce las funciones de estudio o mesa de cartas, al estilo de los grandes veleros.



El cuarto de baño principal cuenta con un gabinete separado para la ducha.



El segundo cuarto de aseo es accesible desde la cabina de invitados y desde el salón inferior.

Y es aquí donde vienen todas las posibilidades de variar la distribución; en la versión estándar el espacio central está ocupado por un gran sofá a babor y un estudio a estribor, pero cada uno de estos dos ambientes puede ser substituido por una cabina. En el caso de optar por instalar la cabina a babor, el salón desaparece y se consigue una cabina individual y una zona de lavandería, mientras que si se renuncia al estudio se puede crear una cabina con literas superpuestas. En ningún caso se propone montar las dos cabinas pues, en ese caso, la funcionalidad de los aseos y la cocina se vería muy limitada.

Tuvimos ocasión de navegar el Magellano 50 en Barcelona, lo que nos permitió comprobar sus prestaciones, basadas en un diseño de casco que ha conseguido combinar una velocidad suficientemente elevada para realizar travesías a buen ritmo, con una velocidad económica que permite emprender largas singladuras. El diseño del casco proporciona buena estabilidad, con la ayuda de los Humphree y la posibilidad de montar también un estabilizador giroscópico Seakeeper, especialmente útil en reposo.

El Magellano 50 se propulsa con dos motores de Cummins de 425 caballos con transmisiones V-drive que le proporcionaron el día de la prueba, con diez personas a bordo, una velocidad máxima de 19,5 nudos a 2.800 vueltas, momento en el que consumía 62 litros por motor, lo cual le otorga una autonomía mínima en torno a las 470 millas. Pero disminuyendo la velocidad hasta una posición de desplazamiento es posible recorrer hasta 1.000 millas sin repostar. ●