



# КОГДА НЕ НУЖНЫ СЛОВА

МАРК КРАСНОГОРСКИЙ

*Когда в 2010 году появилась модель Princess 72, никто не мог сказать, что вырастет из этой принцессы: правительница на десятилетия или невзрачная аристократка, единственное достоинство которой — принадлежность к королевской фамилии. Я был готов присоединиться к многочисленным дифирамбам в ее адрес, но все же хотелось протестировать яхту лично. И вот момент настал: одну новую Princess 72 предстояло перегнать из Саутгемптона в Специю, где ее ждал счастливый владелец.*



**Я** не люблю писать обзоры новинок рынка, ведь все, что имеется под рукой, — сухие выжимки из пресс-релизов, констатирующие, что это — лучшая модель из когда-либо спущенных со стапелей верфи. Случается, что новая лодка становится хитом продаж, но на деле оказывается слишком «сырой» и приносит лишь огорчения. Бывает и полный провал на старте, но годы спустя потенциальные кли-

енты «дорастают» до уровня новой модели, и она становится стандартом, на который равняются. Я не считаю себя пророком, мне редко везет в казино, и именно поэтому я предпочитаю писать о яхтах, зарекомендовавших себя на рынке, и тех, которые смог испытать сам. Под словом «испытать» я, конечно, имею в виду не стандартный 15-минутный выход в море на демоверсии, а переход на несколько дней, когда можно полностью понять все прелести и разочарования той или иной модели.

К сожалению, работа не позволила мне идти на Princess 72 от начала до конца — я присоединился к экипажу в испанском городе Аликанте, где пополняли запасы топлива, воды и провизии. Мы решили не ждать утра и вышли сразу после обеда. Маршрут был обозначен следующий: Аликанте — Барселона — Тулон — Специя. Всего нам нужно было пройти около 650 морских миль. Это, конечно, не кругосветное путешествие, но вполне достаточно, чтобы познакомиться с яхтой.

От Аликанте до Барселоны порядка 230 миль, и мы рассчитывали пройти это расстояние за 9–10 часов. Мы быстро внесли мою скромную персону в crew list и, получив благословение от капитана порта, отправились в путь.

Погода была отличной: +20 °C за бортом, вода +15 °C, ясно и небольшая, не выше метра волна. Поскольку это был не обычный перегон яхты, я попросил капитана устроить небольшой sea trial, перед тем как взять курс на Барселону. На яхте были установлены два двигателя Caterpillar C32A по 1622 л.с. Согласно заявлениям верфи, максимальная скорость должна была составить 33–36 узлов. Что ж, за тем я и оказался на борту, чтобы проверить все эти заявления. На борту нас было трое (или четверо, если учесть тот факт, что каждый из нас весил ощутимо больше «стандартных» 75 кг, которые используются при подобных расчетах), полный бак топлива (5000 л), полный бак воды (почти полторы

тонны) и наши скромные пожитки. Кроме того, на борту находились запасные винты и некоторое дополнительное оборудование и тендер. Короче говоря, я не ожидал, что мы сможем приблизиться к «рекомендуемым значениям» в силу нашей загрузки и небольшой волны.

Встав за штурвал, я начал прибавлять ход. Рука автоматически потянулась к кнопкам управления транцевыми плитами, чтобы помочь яхте выйти на глиссирующий режим и не позволить слишком сильно задираться носу, но меня остановил капитан. «Здесь это не нужно, все произойдет и так», — мягко, но настойчиво сказал он. И оказался прав. На 900 об/мин яхта шла практически ровно, медленно ускоряясь, с увеличением оборотов нос задрался примерно градусов на пять, и далее яхта бодро набирала скорость, сохраняя такой угол. Просто отлично! На максимальных оборотах GPS показал скорость в 32 узла. Это

невероятный результат при условии почти полной загрузки и отнюдь не «зеркального» моря. При закладывании крутых поворотов судно сбрасывало скорость до 29 узлов — еще один успех правильных обводов.

Оставив штурвал, я спустился в каюты, чтобы измерить уровень шума. Особых разочарований я не ожидал: компьютерное моделирование корпусов и интерьеров, полноразмерные макеты помещений позволяют заранее просчитать все нюансы и обеспечить достойный уровень шумоизоляции. Капитан тем временем вышел на крейсерскую скорость в 24 узла. В мастер-каюте, несмотря на близость моторного отсека, даже на ходу можно говорить, не повышая голоса.

Один опытный капитан объяснял мне когда-то, что любую яхту нужно оценивать с точки зрения судовладельца. Он не имел в виду, что нужно быть настолько же богатым (хотя и это плюс), а именно физически делать





то, что делал бы владелец. Я всегда следовал его совету — это действительно позволяло увидеть многое, чего не замечаешь при обычном просмотре.

Я накрыл покрывалом кровать в мастер-каюте и с удовольствием улегся на нее. Интерьеры моторных яхт Princess всегда славились сдержанным величием — не кричащей показной роскошью, а именно тонким английским стилем, от которого веет королевским спокойствием. Princess 72 здесь не стала исключением. Все находится на своих местах. Правильное расположение кровати по центру яхты «крадет» немного места в интерьере, зато на ходу на ней очень приятно лежать. Большой телевизор располагается прямо напротив, и не нужно изгибаться под хитрым углом, чтобы посмотреть фильм или новости. Пролетающие мимо брызги волн оказали совершенно магическое действие, и я невольно задремал. Может, сказала усталость после перелета, но мне кажется, что дело несколько в ином: мастер-каюта настолько комфортна, что даже на крейсерской скорости, в море, при метровой волне там решительно невозможно не уснуть.

Нахождение в открытом море действует на всех по-разному: кого-то укачивает, кто-то хочет спать, кому-то непременно нужно сидеть рядом с капитаном и давать ему ценные указания. У меня все гораздо проще: я хочу есть. Всегда. Поэтому я решил совместить

приятное с полезным — приготовить небольшую закуску для себя и команды и проверить, каково это — готовить на ходу. Задача осложнялась еще и немного поднявшейся волной, которая начала бить в правый борт, после того как мы прошли Хавеа и взяли прямой курс на Барселону. Я далеко не шеф-повар, и приготовление чего-либо даже на суше, в «тепличных» условиях домашней кухни для меня сложный процесс. Здесь же мне предстояло приготовить салат, несколько бутербродов и кофе. Несмотря на качку, я блестяще справился, причем с минимальными потерями. Всего один помидор избежал участи быть порезанным в салат — когда яхту сильно качнуло, он-таки свалился на пол, где немедленно попал мне под ногу, искавшую опору.

Перекусив, капитан передал управление помощнику, а мы с ним спустились в моторный отсек. Те из вас, кто когда-либо спускался в моторный отсек яхты, которая уже несколько часов идет на крейсерской скорости, знают: удовольствие это не из приятных. Тем не менее на новой яхте это необходимо делать, чтобы проверить, нет ли каких-либо подтеков, посторонних шумов (хотя мне всегда было непонятно, как за ревом машин можно услышать «посторонние шумы»). Капитан придирчиво осматривал все соединения, фильтры, сами двигатели и другие узлы и агрегаты. Я же просто отметил «оперативный простор», ведь даже на ходу в раскаленном

моторном отсеке капитан спокойно передвигался и мог дотянуться или посмотреть на любой нужный ему прибор.

Остаток пути мы провели, поочередно сменяя друг друга на посту. Как поется в песне «Машины Времени», «гораздо трудней не свихнуться со скуки и выдержать полный штиль...». Это действительно так. Хотя погода была и не штилевая, но к вечеру волна начала стихать, и мы практически перестали ее чувствовать и обращать на нее внимание. Яхта уверенно шла заданным курсом, а автопилот позволял лишь время от времени поглядывать на экран радара и картплоттера. Около полуночи мы подошли к Барселоне, где снова пополнили запасы топлива и воды и встали на стоянку. Прогноз погоды обещал нам еще более «скучное» путешествие — практически штиль и ясную погоду. Решено было отправляться на рассвете, чтобы быстрее добраться до Тулона и, возможно, успеть добежать до Специи. На борту у нас царил сухой закон, но за ужином мы отметили наше прибытие (а заодно и знакомство) бутылкой чудесного испанского вина, которую захватили из Аликанте. Поужинать в ресторане мы уже не могли — было поздно, так что пришлось готовить ужин самостоятельно на камбузе, а трапезничать разместились за столом в кокпите.

Ночь я провел в гостевой каюте, чтобы взглянуть на нее с точки зрения гостя судовладельца. Отдых на воде прекрасен сам по себе, но не всегда на борту яхты можно расположиться столь же комфортно, как дома. Я намеренно не стал занимать VIP-каюту — одного взгляда на нее хватило, чтобы понять, что она практически не уступает мастер-каюте по комфортабельности, разве только меньше. В гостевой каюте по правому борту имелась двуспальная кровать, собственный галльон с душем и остальные блага цивилизации в виде собственного климат-контроля, телевизора и DVD-проигрывателя. Признаюсь честно, я бы не променял эту каюту ни на какой, пусть и самый фешенебельный, номер



в отеле. Я отлично проспал всю ночь и все утро и очнулся только тогда, когда капитан с помощником уже вышли из порта, набрали крейсерскую скорость и взяли курс на Тулон. Что примечательно, я проснулся не от шума моторов, не от качки, а от того, что банально выпался. И был весьма удивлен, увидев в иллюминатор морскую гладь, а не заполненную лодками марину.

До Тулона мы добрались без приключений и достаточно быстро, но там нас встретили дождь и порывистый ветер. 200 миль мы преодолели чуть больше чем за 8 часов, и к двум часам дня уже обогнули Сен-Мандрие. Как обычно, первым делом мы пополнили запасы топлива (примерно половина бака) и проверили прогноз погоды. Последние 190 миль нам предстояло пройти по плохой погоде — ожидался 5–6-балльный шторм. Ничего ужасного, конечно, но и приятного мало. Мы быстро прошли по яхте, закрепили все, что можно было закрепить, убрали все вещи, которые могли укатиться или разбиться, и отправились в путь. Изначально погода не особо давала о себе знать, и мы достаточно бодро побежали в сторону Специи с привычной нам крейсерской скоростью, но как только мы покинули относительно гостеприимную Францию, Италия встретила нас огнюдь не дружелюбно.

Обещанные 5–6 баллов блистали во всей своей красе. Нам даже пришлось отключить

автопилот, так как приходилось постоянно отрабатывать волну. Princess 72 отлично резала волну, но все же, вместо привычных 24 узлов, мы могли идти лишь на 19-ти. К счастью, все на борту были «качкоустойчивы» и никто не позеленел. Правда, не обошлось без потерь: решив сделать пару снимков красивого монастыря среди зелени и скал, я забыл об осторожности, слишком сильно наклонился через борт и... благополучно подарил Посейдону свой относительно новый фотоаппарат со всеми снимками, сделанными за эти два дня. Что ж, за такой незабываемый отдых море потребовало свою плату.

К Специи мы подошли уже около двух часов ночи и, к нашему счастью, шторм начал утихать. Капитан не был знаком с этой маринной и даже подумывал остаться на ночь на якоре, но ожидающий на пирсе с бутылкой шампанского в руках судовладелец быстро развеял все сомнения. К тому времени море было уже почти спокойным (конечно, по меркам залива Ла Специя), но ветер дул все еще приличный. Однако капитану удалось без особых усилий удерживать яхту на месте, пока мы с помощником заволокли носовые и кормовые концы. В конце концов мы выпустили трап и приняли судовладельца на борт.

К моему великому сожалению, я не был приглашен переночевать на яхте. Покидать обжитую мной гостевую каюту, да и саму Princess решительно не хотелось. Но деваться

было некуда. Собрав вещи и сделав последний вздох, я простился с командой, судовладельцем и яхтой и отправился в обратный путь. Пока ехал до Генуи, пока летел из Генуи до Милана и из Милана в Москву, все пытался понять, как бы я охарактеризовал моторную яхту Princess 72. Обычные эпитеты не устраивали — хотелось чего-то такого, что сразу бы давало представление, для кого и для чего была создана эта прекрасная «Принцесса». Я пытался объединить в одной фразе все ее качества: комфортные каюты, изящные интерьеры, мощь и скорость, мореходность... И тут понял, что ничего не нужно выдумывать: моторные яхты Princess — это королевские яхты, всё в них — от внешнего облика до внутренней отделки — буквально пронизано аристократичностью. Благородный вид, ненавязчивые, но тщательно продуманные интерьеры, отличная мореходность — всё это укладывается в одну фразу: Princess 72 — это яхта для жизни на воде. ❖



Princess 72	
Длина, м.....	22,35
Ширина, м.....	5,49
Водоизмещение, т.....	45
Запас топлива, л.....	5000
Запас воды, л.....	1342
Двигатели, л.с.....	2 × 1523 (2 × 1622)
Скорость, уз.....	33–36



**Nordmarine** — официальный представитель верфи Princess Yachts  
Тел. +7 (495) 727-11-00  
www.princess.ru