

МАЛЕНЬКИЙ ФЛАГМАН

МАКС ЛЕРМАН

Так уж получается, что в модельном ряду любой верфи находятся свои фаворитки. И вовсе не потому, что одни плохие, а другие — хорошие. Просто видишь ее и понимаешь: вот она, та самая, моя. Кто-то покоряет экстерьером, кто-то интерьером, порой это бывает какая-то неприметная мелочь, но совсем редко — совокупность всех деталей одной яхты. В случае с Monte Carlo Yachts такой моделью для меня стала моторная яхта MCY 70.

Не так давно мне довелось побывать на верфи MCY в Монфальконе, где после экскурсий, обильных обедов и — каюсь — бокала вина мы отправились на тест-драйв MCY 70. К своему величайшему стыду, на борту этой модели я побывал впервые, хотя возможностей было предостаточно. И первый

визит совпал с первым выходом в море.

О самой модели написано немало, и потому я лишь коротко расскажу о ней, прежде чем перейти к основному. MCY 70 — истинная представительница семейства моторных яхт Monte Carlo Yachts. Об этом свидетельствует и ее узнаваемый экстерьер, и элегантный интерьер, и традиционная награда, полученная в 2011 году на выставке в Каннах в категории

«Лучший дизайн». Впрочем, наград было значительно больше: тут и Editor Choice Award Fort Lauderdale 2012, и Best Import Motoryacht (70–80 футов).

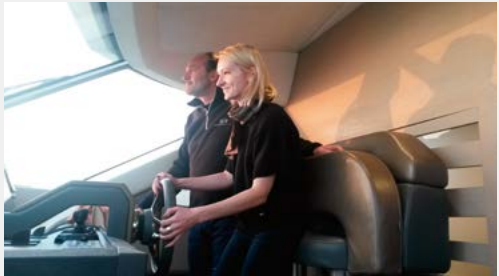
Мощная гидравлическая плавательная платформа, просторный кокпит с удобным диваном и столом. Салон — одноуровневый и поражает обилием места. Удобный камбуз с обеденной зоной напротив и роскошный

пост управления. Уровнем ниже — три просторные каюты (их может быть и четыре, но на тестируемом образце было именно три). Мастер-каюта — на миделе, от борта до борта, и она просто великолепна. Но сюда мы вернемся позже, чтобы удивиться отдельно. На флайбридже нашлось место и для тендера, и для дополнительной обеденной зоны, и для удобных диванов, обрамляющих централь-

ный, верхний пост управления. В носовой части — традиционный для Monte Carlo Yachts (и нетипичный для других) португальский мостик с проходом в шикарную носовую зону, где можно одинаково легко устроиться загорать или скрыться от любопытных глаз и лениво потягивать коктейли за удобными столами.

Однако это все лирика. Перейдем к ин-

тересному. Тестируемый образец оказался именно той яхтой, которая несколько лет назад была представлена в Каннах, а после нещадно эксплуатировалась, в том числе в чартере. Пока я бродил по лодке, не переставал удивляться тому, как «старушка» (700 моточасов наработки!) отлично сохранилась. Я попеременно уточнял у директора по производству, генерального директора верфи, »



**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
МСУ 70**

Нагрузка — 8 чел. плюс 3600 л топлива и 680 л воды, температура воздуха — +13 °С, температура воды — +7 °С, практически полный штиль, место испытаний — Триестский залив.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	7,00	12,60	17	1647	3050
800	7,50	13,50	30	1000	1852
900	9,50	17,10	45	844	1564
1000	9,70	17,46	54	719	1331
1200	11,60	20,88	93	499	924
1300	12,30	22,14	125	394	729
1400	12,70	22,86	145	350	649
1600	15,50	27,90	195	318	589
1700	16,50	29,70	222	297	551
1800	20,00	36,00	270	296	549
2000	24,00	43,20	334	287	532
2100	28,00	50,40	415	270	500
2300	31,40	56,52	481	261	484



капитана и представителя официального дистрибьютора в России, не делали ли судну рефит. Нет, не делали. Я не смог найти сколь-нибудь значительных следов износа, и не только внешних: моторный отсек был

чист, будто яхта неделю назад сошла со ступеней. Что самое удивительное, не обнаружили даже потертости на покрашенном борту корпуса, которые обычно возникают после интенсивного использования. Специ-



альный покрасочный и «прожаривающий» цех верфи оправдывает свое существование. Вопрос, на который я не нашел ответа (визуально это было сложно оценить в мутноватой воде), — насколько оброс корпус. Последний раз его чистили перед началом прошлого сезона (около 7 месяцев назад).

После недолгих приготовлений мы завели двигатели (два MAN V8 по 1200 лошадиных сил каждый с днищевыми колонками ZF POD 4000) и неторопливо отправились в Триестский залив. Условия для теста были вполне благоприятными, хотя хотелось бы выходить на яхте «полегче» — на борту было 8 человек, а также 3600 литров топлива (90% загрузки) и 680 литров воды (80%). Температура воздуха +13 градусов, воды — +7 градусов, практически полный штиль и... отличное настроение. Привычный к тому, что на тестах подобных яхт встать за штурвал дают лишь для виду, я пристроился рядом с капитаном и приготовился записывать информацию. Но как только мы оказались на открытой воде, капитан верфи перевел ручки в нейтральное положение, отступил в сторону и сказал волшебное: «Прего». Я не заставил себя ждать и моментально занял его место. Результаты моих экзерсисов подробно описаны в таблице. Я же расскажу об эмоциях.

Я пробовал в деле колонки IPS, колонки ZF и в принципе понимал, чего мне ожидать от такой яхты с такими двигателями и колонками, но не думал, что все будет настолько хорошо. Грузенная яхта 70 футов длиной выскакивала на глиссирование менее чем за 25 секунд и набрала 31,4 узла. Весьма недурственно, а если уменьшить загрузку, то максимальная скорость, заявленная верфью



(33 узла), обретает вполне реальные очертания. При ускорении дифферент изменяется крайне незначительно, а после преодоления горба яхта идет практически ровно, что не может не радовать. Но впечатлило не это, а то, как она ведет себя на воде. Лодка послушна, но осторожна, игрива, но при этом степенна. Это невозможно передать словами — это надо чувствовать. На полном ходу при перекладке руля она моментально, но грациозно меняла курс, теряя пару узлов скорости, словно старалась не расплескать вино в бокалах гостей и не побеспокоить отдыхающих в каютах. Как я уже говорил, мы вышли в почти полный штиль, и проверить поведение яхты в условиях качки было задачей не из простых. Я, как





мог, нарезал круги, проходил через собственную волну, принимал ее и носом, и бортом, но то ли я недостаточно старался, то ли MCY 70 действительно настолько невозмутима. Все-таки не зря яхты этой верфи сертифицируются по категории «А».

Вдоволь накатавшись, я передал штурвал следующему страждущему и снова отправился бродить по яхте. Ведь вряд ли потенциальному владельцу этого роскошного судна будет интересно, насколько быстро можно переложить руль. Пока коллеги отчаянно раскачивали лодку, я вполне свободно передвигался по ней. В салоне ожидаемо низкий уровень шума, можно спокойно разговаривать, не повышая голос и не напрягая слух. Гораздо интереснее было узнать, что происходит на нижней палубе. Широкие, удобные ступе-



ни, есть за что ухватиться при очередном выраже, эргономика здесь на высоте, и я без проблем спустился. На нижней палубе меня ждали очередные сюрпризы. VIP-каюта в носовой части сразила наповал царящей здесь тишиной, особенно если сравнивать со многими другими яхтами. В «мастере» тишину нарушали редкие удары волн в борт и низкий гул двигателей, который едва превышал уровень громкого шепота.

Эти чудеса легко объясняются отличной компоновкой: мастер-каюта отделена от моторного отсека не только гальюном с душем во всю ширину кормовой переборки, но и двухместной каютой команды, которая также простирается на всю ширину корпуса. Вот почему там так тихо. Что касается VIP-каюты, там все сложнее. Дело в том, что корпус и «скорлупа» интерьера — это отдельные элементы судна. В носовой части благодаря очень полной скуле и широким вылетам, а также за счет зауженной носовой части «скорлупы» интерьера создается значительный зазор и, следовательно, дополнительная шумоизоляция.

Впрочем, понимание «физики процесса» не лишило меня восторга от невероятно низкого уровня шума и вибрации на нижней палубе.

Флайбридж и кокпит не сильно удивили: на верхней палубе двигателей слышно не было, но холодный зимний ветер напрочь отбивал желание долго там находиться, а в кокпите шум волн смешивался с гулом двигателей, и оценить, кто из них вносил больший вклад, было нелегко.

Вернувшись на нижний пост, я с сожалением обнаружил, что мы уже легли на обратный курс и скоро окажемся в марине. Швартовка была... скучной. Штиль, слабое течение и днищевые колонки — ребенок смог бы пришвартовать ее в самой узкой из ячеек.

Совсем не хотелось оставлять эту красавицу — гораздо интереснее было бы отправить-

ся в круиз на недельку-другую и написать о MCY 70 куда больше. Но увы. Тем не менее знакомство было хоть и мимолетным, но весьма запоминающимся. Эта яхта много чем смогла удивить меня и наверняка удивит вас. И, как знать, может, ваше общение с ней окажется более продолжительным. ❧



DREAM YACHTS

Эксклюзивный дистрибьютор
Monte Carlo Yachts S.p.A. в России
 125212 Москва, Royal Yacht Club,
 Ленинградское шоссе, 39, стр. 7
 +7 (495) 925-88-22, +7 (985) 920-21-87
www.dream-yachts.ru

MCY 70

Длина, м.....	21,30
Ширина, м	5,42
Осадка, м	1,80
Водоизмещение, т.....	42
Запас топлива, л.....	4000
Запас воды, л.....	840
Мощность двигателей, л.с.....	2 x 1200

