



# КАПРИЗНАЯ КОКЕТКА

МАКС ЛЕРМАН

*Не зря существуют традиции давать яхтам имена любимых женщин и вообще относиться к своему водно-транспортному средству (какой ужасный оборот!) как к прекрасной, желанной и весьма капризной даме. Мало кто из владельцев яхт может внятно объяснить, почему его выбор пал именно на этот бренд, модель, цвет, вес... Бодрое перечисление всех положительных качеств, отличной цены, убедительность продавца в процессе беседы неизменно скатывается к неловким паузам, за которыми следует неизбежный итог: «Да просто нравится она мне, нравится!».*





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ**  
**Monte Carlo Yachts 86**

Нагрузка — 7 чел. плюс 3550 л топлива, 750 л воды, двигатели — 2 x MAN V12 1800, температура воздуха +39 °С, температура воды +25 °С, скорость ветра 10 узлов, высота волны 0,2–0,3 м, место испытаний — Триестский залив, Адриатическое море, Монфальконе, Италия.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	6,5	12,0	16	2884	5336
800	8,5	15,7	36	1676	3101
1000	10,1	18,7	74	969	1793
1200	11,9	22,0	129	655	1212
1400	13,5	25,0	198	484	896
1600	15,3	28,3	278	391	723
1800	18,1	33,5	373	345	637
2000	21,6	40,0	483	318	587
2200	24,8	45,9	605	291	538
2350	26,9	49,8	683	280	517

**В**прочем, не всегда подобные романы успешны. Некоторые особо капризные дамы, то есть яхты, весьма придирчиво выбирают себе «спутника» по душе. Наверняка вы слышали истории о том, как какой-нибудь владелец особенно роскошной яхты сталкивается со

множеством больших и малых проблем, ставящих в тупик самых матерых специалистов. Те самые специалисты зачастую разводятся руками и говорят: «Мистика какая-то, не могло так получиться». А мистики никакой нет. Просто звезды не сошлись, романа не случилось, и капризная дама старательно отпихивает от себя горе-ухажера. Впрочем,

не стоит отчаиваться, возможно, правильные ухаживания смогут вас помирить с объектом ваших мечтаний.

Об одной такой капризной даме мне и хочется рассказать. Это роскошная моторная яхта Monte Carlo Yachts 86, с которой я впервые познакомился на ее первой презентации в Монако годом ранее. Об этой встрече я уже

писал (см. №4/2013), рассказывал о том, как впечатлился ее танцами на воде, каков был интерьер и экстерьер (а они были прекрасны), и вообще старался передать свой восторг от этой встречи. Тогда мне не терпелось скорее выйти в море, чтобы попытаться оценить все ее прелести, посмотреть, как она себя ведет на волне, и убедиться в том, что моя увле-

ченность не мимолетна.

Спустя некоторое время мне представилась такая возможность на выставке в Каннах, когда журналисты были приглашены на тест-драйв новинки. Увы, но и в тот раз моим мечтам не суждено было сбыться: во время тест-драйва на борту присутствовало около 30 журналистов, капитан не собирался кому-»



либо передавать штурвал, и побыть наедине нам не удалось. Что ж, ничего страшного, иногда приходится немного подождать. Прошел год, я получил долгожданное приглашение на тест-драйв этой красавицы и незамедлительно отправился в путь, на верфь Monte Carlo Yachts в Монфальконе (Италия).

Чтобы не отступать от традиций, для начала немного технической информации о

самой яхте. Длина 26,3 м, ширина 6,46 м, два двигателя MAN V12 1800... Впрочем, подробную информацию вы найдете в таблице, а вот ощущения от яхты не поленюсь передать еще раз.

Философия верфи основана на том, чтобы делать больше в меньшем размере. Каждая модель MCY является живым тому подтверждением, и 86-я не исключение. Места здесь,

как на некоторых 100-футовых яхтах. Подход к дизайну и строительству этих красавиц позволяет творить истинные чудеса: невероятных размеров салон с раздвижными дверьми по левому и правому бортам, откидные гидравлические балконы, плавательная платформа, способная поднять колоссальные 1200 килограммов, 5 (!) предлагаемых планировок палуб (в нашем случае был 4-каютный вари-

ант с отдельными входами в носовые и кормовые каюты), лифт из камбуза в салон для подачи блюд, «фамильная» зона отдыха на носу, где можно великолепно провести время на стоянке в порту или на якоре... Это уже терминология суперяхт. Об этом же свидетельствует и подход в оформлении интерьера. Любые материалы, декоративные элементы, мебель, сделанная специально для вас или

же заказанная в вашем любимом дизайн-бюро. Натуральный шпон, используемый для отделки, изготавливается из цельного куска дерева, чтобы рисунок совпадал идеально (при этом отбраковывается до 70% изначального материала). Впрочем, если со шпоном еще можно «договориться», то с кожей это сделать значительно сложнее. Оказывается, достаточно трудно объяснить коровам, что

кожа у них должна быть равномерной, однородной и одной толщины. Ведь разница в ничтожную долю миллиметра будет заметна на вашем прикроватном столике, и потому работа по подгонке кусочков кожи один к одному превращается в весьма трудоемкий и сложный процесс.

Но вернемся к тому, ради чего все мы здесь сегодня собрались. Скромной компани- ➤



ей из 7 человек мы направились к выходу из марины, где нас поджидала работающая драга (не последний персонаж данного повествования). Протиснувшись мимо нее, мы вышли в Триестский залив, который встретил нас легким ветерком, почти полным отсутствием волны и отчаянной жарой (приборы показывали +39 °С). К слову сказать, выходили мы сразу на двух представительницах верфи: МСУ 65 (об этой яхте речь впереди) и МСУ 86 — поочередно делая тесты и фотографируя происходящее. Когда настало время встать за штурвал, представитель верфи «обрадовал» меня ужасной новостью: днем ранее, во время другого теста, при выходе из марины капитан немного повредил один из винтов из-за той самой работающей драги. В тот же день винты поменяли, но не совсем на те, которые должны быть. Поэтому ждать рекордов скорости не придется, и, вероятнее всего, мы почувствуем легкую вибрацию на 1400–1500 оборотах. Поначалу мне стало невероятно обидно: уже в третий раз эта красотка, отчаянно кокетничая, остается недоступной. Но потом я принял правила игры и решил посмотреть, насколько хороша она будет в отнюдь не идеальных условиях.

Встав за штурвал и «оттормозившись», я решил для начала «послушать» ту самую легкую вибрацию, возникающую на средних оборотах. Не могу сказать, что ее не было вовсе, но ожидал я чего-то совершенно другого. Находясь на нижнем посту, я мог ее уловить лишь потому, что знал об этом. Если бы никто мне ничего не сказал, то, вполне возможно, я отнес бы это на счет обычной для таких оборотов небольшой вибрации, возникающей вследствие кавитации. »



Следующими на очереди были ходовые испытания. При примерно 1700 оборотах мы уже шли в глиссирующем режиме, забыв о всяких вибрациях и наслаждаясь морским пейзажем. Данные по скорости и расходу топлива приведены в таблице, нужно лишь отметить, что заявленная максимальная скорость составляет 28–29 узлов. В нашем немногочисленном «травмированном» случае мы смогли разогнаться до 26,9 узла, и это, на мой взгляд, отличный результат. Далеко не всегда яхта с «неправильными» винтами может похвастаться потерей лишь одного узла.

Управляемость — как и у всего благородного семейства яхт MSCY. Если не ставить перед собой цель «положить» яхту на борт (а такая цель обычно не преследуется), вы можете на полном ходу войти в мягкую циркуляцию с радиусом около 2,5–3 корпусов. Если же вы предпочитаете более крутые маневры, MSCY 86 готова и к этому, но, как любая солидная дама, будет немного приглушать ваши юношеские

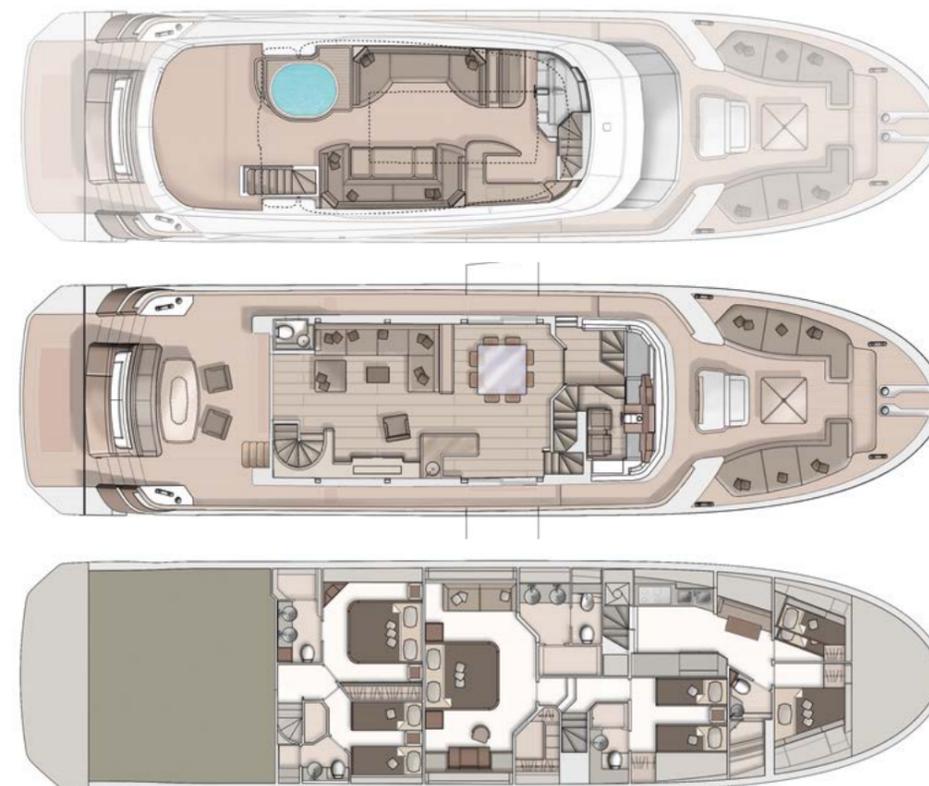
порывы (автоматическая система Humphree отработывает свой хлеб на отлично).

Как я уже говорил, в заливе был практически полный штиль, но «генератором волны» для нас работала вторая яхта — MSCY 65. Наша героиня легко и непринужденно преодолевала двухметровые, даже и не думая зарываться в них носом, а широкие скулы надежно защищали нас от брызг. Кстати, в этом случае мы не стали пользоваться стабилизаторами качки. Во-первых, в этом не было никакой нужды, а во-вторых, я уже оценил их работу во время предыдущего теста и могу их смело рекомендовать.

Попросив коллег удерживать яхту на максимальной скорости, я заступил на гидроакустическую вахту, то есть отправился проверить уровень шума на борту. Специальных приборов у меня нет, я всегда оцениваю не загадочные децибелы, а комфортность разговора. На нижнем посту и в салоне шум двигателей присутствует, но совершенно необре-

менителен. Если включить легкую музыку или любимый фильм, вы его, скорее всего, не ощутите. Носовая каюта и «мастер» на миделе от салона не отстают. На флайбридже шума двигателей вы не услышите вовсе, а вот в кормовых каютах он выше (сказывается близость к моторному отсеку), но абсолютно не оглушает, и со временем к нему привыкаешь.

Каков итог? Мне всегда нравились яхты MSCY за их игривый нрав. В случае с MSCY 70 это была взаимная любовь с первого взгляда, а вот MSCY 86 — дама построже и требует более долгого периода ухаживания, прежде чем раскроется во всей своей красе, хотя тоже полна той самой игривости и кокетства. Уверен, мы с ней еще сойдемся характерами, и я наконец смогу поведать вам, какова она на самом деле. Впрочем, возможно, я ей просто не подхожу и она ждет кого-то другого. Попробуйте, может у вас получится. ❖



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

**Monte Carlo Yachts 86**

Длина, м.....	26,30
Длина по ВЛ, м.....	23,70
Ширина, м.....	6,46
Осадка, м.....	1,90
Водоизмещение, т.....	72
Запас топлива, л.....	7100
Запас воды, л.....	1500
Мощность двигателей, л.с.....	2 x 1800
Скорость, уз:	
максимальная.....	28–29
крейсерская.....	24
Категория CE.....	«А»