

НЕЗЕМНОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

МАКС ЛЕРМАН

На новенькой МСУ 105 я побывал одним из первых, однако тот визит никак нельзя назвать ни вдумчивым, ни долгим. Это было больше похоже на стремительный забег, во время которого удалось получить массу впечатлений, но что-то и упустить — слишком много людей собралось. Да и провести полноценный тест этой суперяхты не было возможности. В Каннах мне посчастливилось вновь подняться на борт, да ещё и выйти в море. Задолго до назначенного времени я стоял на стенде Monte Carlo Yachts...





Впрочем, я не терял времени и внимательно рассматривал детали экстерьера. Качество сборки и оформления моторных яхт МСУ никогда не вызывало сомнений. Но одно дело — обычная яхта (насколько данный термин вообще применим к этим красавицам), и совсем другое — суперяхта, к коим, безусловно, относится и новая МСУ 105. Каждая деталь должна быть с приставкой «супер», чтобы удовлетворить запросы капризных заказчиков. И на этой яхте всё так и есть! Если релинг, то больше и мощнее, но изящнее. Если балкон с гидроприводом, то обязательно трехметро-

вой длины. Большая плавательная платформа, способная нести на себе более полутора тонн груза в виде тендера или гидроцикла (хотя для них предусмотрен гараж, куда помещается тендер длиной 4,4 м и два гидроцикла). Широкие бортовые проходы с высоким фальшбортом... Жёсткий верх из карбона выглядит массивным, но в то же время визуально занижает профиль яхты благодаря чёрному цвету. Вообще экстерьер новинки получился удивительным. С одной стороны, она выглядит необычайно лёгкой, грациозной, с другой — массивные элементы надстройки, остекление, изогнутая линия носа заставляют ду-

мать, будто перед вами яхта длиной гораздо больше 32,5 м. Свою лепту, безусловно, вносит и стальной цвет корпуса, который придаёт яхте несколько более агрессивный вид. Дождавшись разрешения, я взлетел по гидравлическому трапу и оказался в уже знакомом кокпите. Первый корпус МСУ 105 существенно отличается от того, что предлагается покупателям изначально. После прошлого визита я подробно описал то бесконечное количество переделок, которым подверглась стандартная планировка. В этот раз я сознательно пытался представить, как выглядела бы яхта без всех этих перемен и дополнений. Вместо установленного джакузи здесь были

бы большой диван, стол и несколько кресел. Кокпит стал бы ещё просторнее, однако, на мой взгляд, лежак для загорания вполне уместен (на счёт джакузи у меня есть сомнения). Возможно, идеальным решением было бы установить здесь диван-трансформер, который по необходимости превращается в большой лежак. Планировка салона не претерпела существенных изменений: два дивана визави, центральная тумба, в которой прячется телевизор, небольшой бар по левому борту у входа. Сразу за тумбой с ТВ находится обеденная зона на 8 человек. Расположение более чем удачное: с обоих бортов здесь раздвижные »





двери и откидные балконы. Места идеальнее не придумаешь — представляю, каково здесь будет трапезничать во время якорной стоянки или неспешного перехода.

Мастер-каюта, как и полагается на такой яхте, «живёт» на главной палубе и тоже оста-

лась без изменений. Огромная кровать по центру, роскошное остекление с обоих бортов и большой люк на потолке. Раздельный гардероб и санузел с душевой между ними, где вполне могут одновременно принимать душ 5–6 человек. В «мастере» особенно хорошо за-

метно стремление верфи предоставлять своим покупателям больше за меньшие деньги. Оформление, отдельные детали, а главное, внутренний простор — явно родом из яхты длиной 40 метров, никак не меньше. Хотя на борту MSY 105 этой особенностью я удивлён

не был, так как хорошо знаком с другими моделями верфи.

На нижнюю палубу ведут ступени из оникса с подсветкой. Выглядит это великолепно, хотя я весьма консервативен и всегда отдаю предпочтение старому доброму ковровому покрытию — ходить и приятнее, и безопаснее, пусть и выглядит не так шикарно. Планировок нижней палубы предлагается несколько: с тремя и четырьмя каютами. Первый корпус может похвастать хитрой системой совмещения трёх- и четырехкаютной планировок с выдвижной стеной, но лично мне ближе планировка с тремя каютами. Таким образом на борту появляется вторая, полноценная мастер-каюта на миделе и ещё две каюты для гостей. Этот вариант хорош и для частного использования, и для чартера. Хотя многие, конечно, сделают свой выбор в пользу четырёх кают на нижней палубе.

Оформление и отделка гостевых кают не уступают таковым в каюте владельца. Верфь не экономит на своих клиентах. Если вы захотите, каждую каюту здесь оформят в индивидуальном стиле, чтобы угодить разным гостям (детям, бабушкам, да и самому вла-



дельцу). Впрочем, вы вольны менять и сами планировки под собственные нужды — верфь с лёгкостью идёт на любые уступки, лишь бы вы остались довольны.

Планировка флайбриджа вполне классическая: пост управления, большие диваны, большой обеденный стол, джакузи, бар со всем необходимым для приятного отдыха и шезлонги в кормовой части. Если честно, я бы не стал ничего менять — всё весьма практично и удобно. Хотя и планировка первого

корпуса заслуживает внимания, особенно модульные столы, которые можно превратить в один большой обеденный. Да и джакузи я всё-таки убрал бы. Если кому-то кажется, что четырёх шезлонгов для загорающих маловато, позволю себе напомнить о роскошной зоне отдыха на носу, семейной черте яхт MSY. Любители солнечных ванн смогут предаваться этому занятию и на стоянке, и на ходу.

Заурчали моторы, рывкнули мощные подруливающие устройства — и огромный »





МСУ 105	
Длина, м.....	32,00
Ширина, м.....	7,15
Водоизмещение, т.....	104
Запас топлива, л.....	12 000
Запас воды, л.....	2000
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 2400

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
МСУ 105

Нагрузка — 12 чел. плюс 5500 л топлива и 1000 л воды, силовая установка — дизели MTU 16V 2000 M93 (2 × 2400 л.с.) с прямым валом, температура воздуха +24 °С, температура воды +21 °С, скорость ветра 3–4 м/с, высота волны 0,5–1,0 м, акватория — Напульский залив Средиземного моря, Канны, Франция.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	4,5	8,3	—	—	—
1000	10,1	18,7	138	878	1625
1500	14,4	26,6	292	592	1095
2000	19,8	36,6	550	432	800
2200	22,9	42,4	706	389	720
2480	26,7	49,4	910	352	651

корабль стал неспешно выбираться из перегруженной и суетливой гавани яхт-клуба. Оказавшись на воле, мы приступили к исполнению обязательной программы. Гигроскопические стабилизаторы качки были отключены, так как волны почти не было, да и присутствующие на борту журналисты в один голос требовали «чистых замеров». На ходу МСУ 105 вела себя ожидаемо хорошо, как и младшие «сёстры», побывавшие на редакционных тестах раньше. До заявленной максимальной скорости мы не дотянули совсем чуть-чуть: вместо 27 узлов удалось разогнаться до 26,7 — весьма неплохо, учитывая существенную нагрузку. Знаю, что найдётся масса любителей скорости, которые, возможно, будут разочарованы «невысокими» показателями. Однако для яхты такого размера этого вполне достаточно. Чтобы яхта могла пройти 30-узловой рубеж, потребовалось бы установить существенно более мощные (а значит, и прожорливые)

двигатели. Да и сам отдых на борту МСУ 105 плохо вяжется с ревущими моторами и крупными виражами. Впрочем, уровень шума в салоне даже на максимальных оборотах вполне приемлемый, а в каютах и вовсе тихо. Хотя, повторюсь, МСУ 105 больше подходит для вальяжных круизов, нежели для стремительных переходов. 10-узловой ход в экономичном режиме располагает к философским беседам, переосмыслению жизненных ценностей и духовному росту. Именно таким неспешным ходом мы и отправились обратно в яхт-клуб, на шумную и суетную выставку. Когда яхта аккуратно заняла своё место у пирса, спускающиеся на твёрдую землю участники теста казались умиротворёнными и сияющими, будто им удалось прикоснуться к чему-то неземному. В принципе, так оно и было: выход в море — всегда неземное удовольствие, а уж на борту такой красавицы и подавно.



РЕЗЮМЕ
От нового флагмана верфи МСУ ждали многого. Это должна была быть не просто очередная новая модель, а принципиально другой уровень, новый виток развития, если хотите. Как мне кажется, у специалистов верфи и дизайнерского бюро Nuvolari & Lenard получилось удовлетворить самых капризных экспертов и покупателей, и флагман удался на славу. Собственно, полученная в Каннах премия в категории «Самая инновационная яхта – 2015» — лишнее тому подтверждение. И не думаю, что это последняя награда МСУ 105. ❖



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
www.dream-yachts.eu

