



ДЕБЮТ

Не многие яхты удостоиваются столь грандиозной премьеры: в Монако состоялась яркая презентация новой МСУ 86. Осенью в Каннах эту лодку покажут широкой публике, а дальше ее ждет большое турне по крупнейшим яхтенным выставкам мира.

Текст **Алексей Максимов** Фото **Monte Carlo Yachts**



Длинный свес флайбриджа
прекрасно защищает
кормовой кокпит сверху



Где еще можно провести премьерный показ флагманской модели Monte Carlo Yachts? Естественно, в одноименном княжестве, где вечером 20 июля собрались журналисты и гости со всей Европы. Смокинги и вечерние платья, шампанское на закате... А когда над Лазурным Берегом встала полная луна, в лучах прожекторов из темноты моря выплыла виновница торжества — МСУ 86.

Это четвертая и самая крупная модель линейки Monte Carlo Yachts — франко-итальянской компании, объединившей гений итальянского дизайна с производственной мощью французского гиганта Beneteau. Одна из ключевых особенностей МСУ состоит в том, что каждая модель, какой бы длины она ни была, обязательно имеет черты более крупных яхт: в планировке, отделке, оснащении, возможностях индивидуализации. На МСУ 86 об этом свидетельствуют как знакомые черты всей серии (большая зона отдыха на носу; карбоновый хардтоп над флайбриджем, португальский мостик), так и новые элементы, которые обычно встречаешь у яхт длиной от 30 м, например, откидные «балконы» в борту. Яхты таких размеров (более 80 футов) обычно предусматривают варианты планировки, но даже на куда более крупных судах

Как настоящая суперяхта, МСУ86 оснащена откидными «балконами» с каждого борта

редко встретишь пять (!) столь разных компоновок помещений нижней палубы. При этом число пассажирских кают будет варьироваться от трех до пяти. Но... пора на борт.

ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА

Когда яхта, «выступив» в свете прожекторов, подошла к причалу, чтобы принять гостей, мне показалось, что организаторы погорячились, открыв для входа один из «балконов». Все-таки эта конструкция рассчитана на определенную нагрузку, а когда внутрь разом входит человек пятьдесят... Впрочем, ничего с «балконами» не случилось, и главное — вся эта многолюдная компания как-то незаметно и без толкотни распределилась по яхте. Кто-то ушел смотреть каюты, кто-то спустился в отсек экипажа или поднялся на флайбридж... Ну а мы начнем с салона.

Если зайти на борт с «балкона», а не с кормовой платформы, то первое, что видишь, — столовую в центре палубы: именно эту зону чаще всего и стараются сделать «с видом», как на террасе первоклассного прибрежного ресторана. Стол, на первый взгляд, кажется слишком компактным, но два выдвигаемых крыла позволяют усадить за него до 10 человек. Напротив — барная стойка с мойкой и массой отделений для бокалов под самые разные напитки. Камбуз обычно стремятся поместить ближе к столовой, и хотя сразу его здесь не обнаружить, он и в самом деле недалеко. В паре шагов от столовой вниз уходит трап в зону экипажа, и первым помещением там как раз и является кухня — хорошо оснащенная, с большой плитой,



ФЛАЙБРИДЖ

Большая свободная площадка в кормовой части флайбриджа позволяет разместить шезлонги. Здесь нет необходимости хранить тендер и «водные игрушки»: для этого на борту предусмотрен вместительный гараж.



На странице слева:
Открытая обеденная зона в кормовом кокпите.

Вверху:
Масштабный «пляж» на носовой палубе — отличительная особенность всех яхт MCY. Стол здесь раскладывается вдвое, а под диваном скрыт объемный рундук.

В центре:
Центральная часть флайбриджа, затененная хардтопом, — настоящая гостиная на свежем воздухе: здесь находятся обеденная зона с большим диваном и массивная, хорошо оснащенная барная стойка.

Внизу:
Стилизированный португальский мостик — еще одна характерная для MCY 86 деталь, которая обычно встречается на экспедиционных яхтах.



огромным двухдверчатым холодильником и массой места для хранения — не только в шкафах, но и в рундуках под пайолами. Здесь даже есть лифт для доставки блюд на главную палубу!

Та часть салона, которая служит «гостиной», как обычно, располагается ближе к корме. Тут все традиционно: диваны, кресла, медиацентр, а еще одной «террасой» служит кокпит. Он хорошо защищен не только сверху, но и до некоторой степени по бортам: фирменные «плавники» MCY из стали и темного стекла закрывают кокпит и часть палубных проходов сбоку — от ветра, брызг и нескромных взглядов. Удобно, что прямо возле входа из кокпита помещен и дневной санузел — если вы только что вылезли из воды, не придется идти мокрым через весь салон.

Здесь же в кокпите — трап на флайбридж, хотя попасть туда можно не только этим путем: еще один ведет вверх от поста управления. Вообще, кажется, что в салоне слишком много лестниц — аж четыре: одна наверх, одна — в отсек экипажа и еще две вниз, в каюты владельца и гостей. С одной стороны, они «съедают» много места, с другой — не нужно нарезать круги по лодке, да и маршруты пассажиров и команды проще разграничить. Возможно, это решение выглядит неоднозначным, хотя... Недостатка пространства на борту не наблюдается, так что почему бы и нет?

Главный пост управления хоть и является формально частью главной палубы, полностью отделен от салона переборкой и сдвижной дверью. Учитывая, что остекление надстройки очень масштабное, дневного света в салоне более чем



Переборка и дверь позволяют отделить салон от поста управления. Камбуз расположен на нижней палубе: таким образом, «рабочие» зоны на яхте сконцентрированы в носовой части.



Грамотная планировка палуб минимизирует пересечения пассажиров и команды

достаточно даже при таком «перекрытии». Зато это позволяет команде оставаться невидимой: все «рабочие» зоны (оба поста управления, камбуз и отсек экипажа) сконцентрированы в носовой части судна, а от поста управления (правый борт) есть отдельный выход на палубу.

Управление на флайбридже находится на левом борту, что может оказаться полезным с учетом разных условий при швартовке. И если наверху стоит обычный диван на двоих, то внизу — отличные кресла со всеми регулировками и bolsterами. Обе приборные панели выглядят масштабно, особенно нижняя. Три монитора используются для вывода информации с GPS/картплоттера, радара и камер видеонаблюдения; очень удобно расположены джойстики гидравлических подручек — слева от штурвала. Также в стандартное оснащение судна входит система управления джойстиком, что дополнительно облегчает швартовку. Интересно выполнено ветровое стекло: две его стойки сильно сдвинуты к бортам, так что в центре остается цельный участок большой площади.

НИЖНЯЯ ПАЛУБА

Подробно описать все версии планировки нижней палубы просто не получится, хотя о некоторых сказать надо. Из трехкаютных вариантов самый интересный — с двумя каютами на миделе во всю ширину корпуса. Впрочем, на звание мастер-каюты все же претендует центральная, поскольку, помимо солидной площади, она отличается еще и более объемной гардеробной комнатой. Обе четырехкаютные версии имеют разную комбинацию кают с двуспальными и раздельными кроватями (мастер-каюта и здесь от борта до борта). Наконец, если вам нужна максимальная вместимость, можно рассмотреть версию с пятью примерно равными по площади каютами (каждая со своей ванной гардеробной). Помещения команды в носу — это не только две каюты, но также собственный салон-столовая.

Много говорить об отделке бессмысленно: здесь полный простор для реализации индивидуальных пожеланий. Отмечу лишь, что в интерьерных пакетах представлены такие бренды, как Hermès, Armani и Poltrona Frau. Естественно, для интерьера можно выбрать самые разные породы дерева (у премьерной яхты были пагинированный дуб, орех и клен), разные виды природного камня, включая мрамор, и широкую палитру текстиля и кожи. Плюс — венецианские мозаики из муранского стекла.



VIP-КАЮТА

Так выглядит VIP-каюта в вариантах планировки нижней палубы при четырех и пяти каютах. Однако, выбрав трехкаютный вариант, вы получите VIP-каюту, идентичную апартаментам владельца: шириной от борта до борта и с отдельной гардеробной.



На странице слева:
Салон главной палубы.

Вверху:
Откидные «балконы» по обоим
бортам обеспечивают
в столовой отличные виды
и свежий воздух.

Справа:
Одна из гостевых кают при
четырёхкаютной планировке
нижней палубы.

Внизу:
Мастер-каюта расположена
на миделе и располагает
отдельным входом из салона.



ОТКРЫТЫЕ ЗОНЫ

Нелепо повторяться, что флайбридж очень велик, — на 86-футовой яхте это не поражает. Замечу лишь, что он простирается ровно до транца, плюс здесь нет нужды держать водные игрушки — для этого есть гараж и кормовая платформа. Последняя рассчитана на нагрузку 1200 кг и вмещает тендер длиной до 4,45 м, а в гараже встанут два гидроцикла. Вверху — все только для ленивых удовольствий. В кормовой части — шезлонги, лежак и джакузи; в средней — обеденная зона и масштабная барная стойка со всей необходимой «начинкой» (барбекю, холодильник, льдогенератор и т. д.). Все это накрыто легким карбоновым хардтопом с открывающейся центральной частью из ткани (такая конструкция не сильно увеличивает общий вес судна).

Если кому-то покажется, что площади лежанка маловато, — добро пожаловать на нос судна. Дэн Ленард и Карло Нуволари, дизайнеры яхт MCY, кажется, испытывают особенную любовь к этой зоне, а потому масштабный носовой «пляж» уже стал фирменным знаком Monte Carlo Yachts. Диван и просторные лежаки по бортам, хитро складывающийся «конвертом» стол, стойка-рундук, куда помещается куча нужных на борту предметов, в том числе складной трап для купания с носа... Все говорит о том, что над этой зоной тщательно поработали, вместо того чтобы «не глядя бросить» сюда лежак и прицепить пару «подстаканников».



Легкая конструкция
хардтопа из углепластика
и ткани над флайбриджем
не сильно увеличивает
общий вес судна

Опционально
на флайбридже
можно установить
джакузи

Кормовая
платформа
способна нести
тендер длиной
до 4,45 м





САУЗЛЫ

Туалетная комната VIP-каюты. При любом варианте планировки нижней палубы, с любым числом предлагаемых кают при каждой будет собственная ванная комната.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДЕТАЛИ

Моторный отсек MCY 86, просторный и хорошо скомпонованный, — отдельное царство инженерии. Здесь помещаются два двигателя MAN V12 — по 1800 л.с. С ними на тест-драйве яхта развила 29 узлов (2300 об/мин); на круизных 22 узлах (1900 об/мин) запас хода превышает 350 миль, что немало для 85-тонной лодки. Интересно, что разгон до этой скорости занимает всего 10 с.

Вращение гребным валом передается посредством угловой передачи (V-drive) с размещением двигателей в корме. Это дает сразу несколько преимуществ: снижается уровень шума в мастер-каюте; появляется больше возможностей для планировки помещений; наконец, это позволяет умерить угол наклона гребных валов, что повышает КПД движителей. Стеклопластиковый корпус с усиленной кевларом носовой частью имеет постоянный угол килеватости 15,7° от миделя до транца (моногодрон) и обладает высокой статической остойчивостью, что позитивно сказывается на гидродинамических качествах при движении в неспокойном море и особенно на качке. Оптимизировать ходовой дифферент призваны транцевые интерцепторы Humphree ATOS, входящие в стандартное оборудование и опциональные BTOS/CTOS. Объем топливных и водяных цистерн позволяет планировать долгие автономные круизы. Два генератора Kohler мощностью по 20 кВт с запасом покрывают энергетические

Monte Carlo Yachts всего пять лет, но достигнутые результаты впечатляют

потребности яхты. Опционально можно установить два более мощных — по 28 кВт. Для температурного комфорта на борту установлена система кондиционирования обратного цикла производительностью 144 000 BTU.

ВЕРДИКТ

Прорыв в мир суперяхт группы Beneteau, которая является основателем и владельцем бренда Monte Carlo Yachts, можно считать окончательно состоявшимся. И хотя бренду всего пять лет, результаты впечатляют. До недавнего времени французский судостроительный гигант Beneteau направлял большую часть ресурсов на массовое производство моторных и парусных яхт. Не так-то просто было быстро перейти от среднеразмерных лодок к яхтам категории «супер» и «люкс», но на этом пути Beneteau, Monte Carlo Yachts и дизайнеры Дэн Ленард и Карло Нуволари пока не совершили ни единой ошибки. Bravo! Удачи вам, господа, и... ждем следующую модель: до заявленных верфью MCY 130 футов уже недалеко! **МВУ**

Слева: На первом тест-драйве MCY 86 показала максимальную скорость 29 узлов, причем разгон до круизной скорости (22 узла) занимал всего 10 секунд.

Вверху: В моторном отсеке. Первая MCY 86 оснащена двумя двигателями MAN по 1800 л.с.

ДОСЬЕ

