

## НИКОГДА НЕ ГОВОРИ НИКОГДА



**26**-метровая моторная суперяхта «Never Say Never» (англ. «Никогда не говори никогда») модели MCY 86 от верфи Monte Carlo Yachts была удостоена премии AIM Editors' Choice Awards 2014 в номинации «Лучшая моторная яхта длиной от 80 до 89 футов». Лауреаты премии были названы на Международном бот-шоу в Форт-Лодердейле (Флорида), в рамках которого состоялась премьера яхты на рынке США. Церемония награждения прошла в здании бутик-отеля Tranquilo.

Редакторы авторитетных американских яхтенных журналов, вошедшие в состав жюри,

объяснили свой выбор тем, что MCY 86 построена по самой передовой технологии, отличается продуманным дизайном и образцовой управляемостью. Эксперты отметили, что «Never Say Never» — одна из лучших яхт, на борту которых им приходилось бывать за долгое время.

«Нас очень обрадовал выбор жюри. Приятно осознавать, что столь высокая оценка профессионалов совпадает с мнением наших заказчиков, которые хорошо приняли MCY 86 и весь наш модельный ряд. Это в очередной раз подтверждает правильность выбранного нами пути», — не скрывала радости президент Monte Carlo Yachts Карла Демария.

Кстати, это уже не первая награда флагманской модели верфи. Ранее MCY 86 была отмечена премией Asia Boating Awards 2014 в номинации «Лучшая в мире серийная моторная яхта длиной больше 25 метров». Напомним, что в этом году престижная азиатская премия была вручена в рамках Международного бот-шоу в Гонконге.

Морская архитектура MCY 86 разработана специалистами Monte Carlo Yachts. Максимальная скорость яхты, оснащенной двумя двигателями MAN V12-1800, составляет 28–29 узлов, крейсерская — 24 узла.

## НОВЫЙ «ХИЩНИК» ИЗ ЮАР

Верфь Robertson and Caine анонсировала замену своему заслуженному 39-му проекту. Новый Leopard 40 — такой же ходкий, практичный и эстетичный 3/4-каютник, как и его предшественник, но с несколькими ноу-хау. Теперь и 40-футовик южноафриканцев выделяется из ряда одноклассников столь же заметно, как и старшие Leopard 44/48.

Длина корпуса возросла на полметра, ширина — на 68 см. Поэтому при тех же подпалубных планировках (в каждом корпусе — 1/2 каюты + 1 санузел) жилые помещения стали чуть просторнее. Визуально объема добавляет и интерьер в светлом дереве.

Но самые заметные изменения коснулись салона. Во-первых, он стал явно больше, во-вторых, обеденную группу расположили там, где был камбуз, а последний сдвинули вперед, к ветровому стеклу. Теперь стряпать на ходу наверняка приятнее (с таким-то обзором!), а если вдвоем, то и удобнее (камбуз стал угловым, и разделочных площадей добавилось). Расположившиеся же в кают-компании свободно общаются с сидящими в кокпите — окно между ними широко открывается. В тумбе справа от входа — емкие холодильник и шкафы для продуктов.

Самое интересное — в ветровом стекле, слева от камбуза, появилась дверь на носовую палубу! Судно не достаточно большое, чтобы оборудовать носовой кокпит (как на Leopard 44/48), но и без него у команды резко добавилось «свободы маневра»: при бортовой качке матросу не придется пробираться на нос по палубе; к разложенным на носу лежа-



кам солярия теперь прямой выход из салона; дети будут бегать на любимую носовую сетку по безопасному пути... А еще носовая дверь — это хорошая сквозная (нос-корма) вентиляция (хронически слабое место на большинстве катамаранов). В кокпите — привычный стол, охваченный диванами по периметру, и отдельное двойное сиденье напротив. Над последним — пост рулевого с хардтопом.

Судно стало чуть тяжелее, но и площади парусности добавили с лихвой: энерговооруженность возросла (с 4,63 до 4,68), хотя и 39-й был нагружен парусами сильнее, чем большинство круизных одноклассников. Неудивительно, что «Леопарды» уважают за резвый ход.

Наконец, общий дизайн: оцените красоту очертаний судна на фоне становящихся все более «квадратными» конкурентов!