



решениям, но, прежде всего, ощущать безопасность в море. Сочетание этих качеств плюс внимательное отношение к пожеланиям клиента — залог успеха любой верфи. Вот и итальянцы не просто перестроились под новые требования яхтенного мира, но и продемонстрировали маркетинговую новизну самой идеи создания лодок. Взять, к примеру, концепцию безотходного производства в самом широком смысле этого слова, когда не просто минимизированы отходы, а вообще все лишнее сведено на нет. Семейство Monte Carlo Yachts идеологически и концептуально проработано во всем отведенном ей размерном диапазоне — от 60 до 130 футов, и в этом мы убедимся с годами. Не за горами очередная премьера — MSY 86. А пока что узнаем у Максима о его опыте управления MSY 65.

НА ВЕРФИ

Владелец MSY 65, с которым мы ездили получать яхту на итальянскую верфь, пришел на Monte Carlo Yachts осознанно. Для него это была уже не первая лодка. Он владел яхтами различных брендов, ездил на выставки, на верфи, чтобы своими глазами увидеть и руками потрогать. И только тогда, когда он побывал на Monte Carlo Yachts, увидел весь отлаженный технологический процесс, общался с руководством верфи и вник во все тонкости производства, он остановил свой выбор на этой лодке.

Прежде всего, владелец остался доволен тем, как чутко реагировали на его пожелания. Ведь постройка пластиковой лодки по устоявшейся технологии — это конвейер, где весь процесс отлажен, и времени на все твои «хотелки» особо нет. Потом тебе предлагают пойти в тюнинг-центр, где начинают все разбирать, за что опять приходится платить, а в итоге потом здесь потекло, там открылось и

Максим Марченко,
капитан MSY 65



т. д. Это все неправильно. Здесь же на начальном этапе обо всем договорились, и на верфи сделали так, как он хотел.

Вначале он задавал вопрос: «Какой номер борта будет у моей лодки?», так как не хотел брать первую, вторую или третью. Потому что это сложившаяся практика. Первый корпус — всегда проблемы, кто бы и для кого его ни строил. Самолеты ведь учат летать. То же самое и с кораблем.

Ну и, конечно же, сроки. Обычно у южных парней, как только солнце вошло в зенит, — всё, сиеста. Мы приехали в назначенный срок, был июль, жара, а там люди реально с семи утра работают на заводе. Где ты видел итальянца, работающего с семи утра? Вот за забором была классическая Италия: в стране кризис, особняки стоят заколоченные. А на верфи кипит жизнь. И это не показная бедотня, как это частенько бывает, когда приезжают заказчики. Там вообще нет лишней суеты. Мы ехали туда с предубеждением, мысленно готовились к проблемам, поэтому прибыли с запасом в два дня, так как дальнейший отдых был распланирован и не хотелось портить планы. Все опасения оказались напрасными. Лодка была готова точно в срок и дождалась нас, блестя на солнце отполированными боками. И за эти два дня, которые

КАК РУШАТСЯ СТЕРЕОТИПЫ

ВИТАЛИЙ ШРАМКОВ

В прошлых номерах мы подробно рассказывали о лодках Monte Carlo Yachts: MSY 76, MSY 65 и MSY 70. Пришло время узнать, как ведут себя эти итальянские «коронованные особы», собравшие столько престижных наград на различных выставках, непосредственно в море. В этом нам помог капитан Максим Марченко, который и на верфи в Италии побывал, и проверил MSY 65 на прочность во время шторма неподалеку от прекрасного Портофино.

Прошло то время, когда люди покупали лодки только потому, что это было красиво. Теперь человек, решивший приобрести яхту, предпочитает не только выбирать, но и лично участвовать в процессе ее создания. Хотя и здесь срабатывают некоторые стереотипы. Например, если брать Англию, Голландию, Германию и Италию как страны, где производят лодки, то потенциальный покупатель будет первым делом рассматривать Англию и Голландию, а Италию — в последнюю очередь, просто потому, что так исторически сложилось. У итальянцев, по бытующему мнению, из-за благоприятных климатических условий менее жесткие требования к надежности конструкции лодок и к мореходным качествам. Зато они преуспели в области дизайна.

Но современные реалии таковы, что люди хотят не только поражаться смелой дизайнерской мысли и необычным конструкторским

я там провел, я наблюдал отлаженные действия всех работников верфи. Я приезжал в восемь утра — все работает. Уходил в шесть-семь вечера, а они продолжали работать. Все в курсе, все в теме, все на одной волне. Атмосфера на верфи удивила и понравилась.

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Лодку получили точно в срок, и мы вышли в море часа на полтора. Нам дали заводского капитана и инженера. Сначала мы просто ходили и везде проверяли. Вибрации нет, а ведь даже у более известных брендов бывают проблемы именно с вибрацией: новую лодку берешь, а ее трясет. У кого-то — больше, у кого-то — слабее. Те, кто разобрались, стали ставить австралийские винты. Одна пара стоит 10 000 фунтов. Вибрация значительно уменьшилась. Здесь же я не увидел австралийских винтов, но и вибрации не было. Выход на рабочие показатели — все в норме.

Попробовали, как она слушается руля, — замечательно. Подруливающие устройства, кондиционеры нагрузили — все работает. По помещениям прошлись: протечки, стуки, шум и т. д. — нет вопросов!

Обычно, когда берешь новую лодку (а у меня большой опыт) — десятки мелких проблем. На лодках, которые от 70 футов, далеко за 50 позиций мелких недочетов. Да, это все устраняется потом на месте, но владелец из-за этого тратит свое драгоценное время...

На лодке есть ряд интересных решений: португальский мостик, картинка необычная, нос хороший для мореходности. Ведь почему пластиковые лодки боятся встречной волны? Нос у яхты кругленький, потому что нужно сделать большим носовое помещение. Как только сделали каюту большой — образовался воздух. Ты не можешь волну пробить этим воздухом, и против волны лодка начинает прыгать. А когда делаешь «глубокое V», начинаешь волну пробивать, площадь каюты



У нас сработала сигнализация, и я по привычке подумал: «Ну вот, началось». Спустился вниз, увидел, что помпа перегрелась. Мне оставили телефон электронщика с завода, и я ему позвонил — опять же итальянцу и в субботу вечером! Он сразу взял трубку и все объяснил. Оказалось, что надо было внимательнее читать инструкцию

теряется. Найти баланс — одна из хитростей постройки лодки. На Monte Carlo Yachts умудрились это сделать: и нос правильно подогнули, и мореходность появилась, и развесовочку сделали такую, что лодка идет достаточно ровно. То есть они с первого раза сделали так, как должно быть.

БЕЗ ПЕРЕГРЕВА

Мы решили совместить приобретение лодки и получение судоводительских дипломов. Прошли теоретическое обучение в Москве и отправились кататься с международным инструктором по Адриатике, чтобы сдать квалификационную практику. Нужно по-

нимать, что все на этой лодке в первый раз. Как оказалось впоследствии, даже инструктор впервые столкнулся с системой «умная лодка».

И вот мы все пошли в море. Болезнь всех лодок, которые летом выходят, — вырубается кондиционер, потому что они перегреваются. У нас случилась подобная история, но не из-за того, что оборудование плохое, а из-за того, что мы неправильно ими пользовались. У нас сработала сигнализация, и я по привычке подумал: «Ну вот, началось». Спустился вниз, увидел, что помпа перегрелась. Мне оставили телефон электронщика с завода, и я ему позвонил — опять же итальянцу и в субботу вечером! Он сразу взял трубку и все объяснил. Оказалось, что надо было внимательнее читать инструкцию — тогда сразу бы



поняли, что включать так, как мы это делали, нельзя. Я убрал лишнюю нагрузку, и все заработало. Больше этого не повторялось.

Наш маршрут проходил от Монфальконе до Сплита. Каждый день мы приходили куда-то, вставали либо в гавань, либо на якорную стоянку. То есть мы не выходили с лодки, мы жили в ней и пользовались всеми системами: платформой, лебедками... И в тихую погоду ходили, и не в тихую, и быстро, и медленно. Все работало без нареканий. Когда я увидел тачскрин-монитор под большим лобовым стеклом, то сначала подумал, что будет плохо видно на солнце и что он будет на такой жаре перегреваться. Ничего подобного. А из-за чего я начал об этом говорить? Одна знаменитая большая верфь построила под сто футов лодку, на которой были установлены одни из первых мониторов тачскрин. Так в апреле здесь, в России, монитор перегрелся, а все системы были заведены на эту «умную лодку» без дублирующих клавиш управления в другом месте, и яхта стала неуправляемой. Ни руль, ни мотор — ничего не работало. Даже якорь не могли скинуть. Благо через полчаса яхта остыла, завелась, и закончилась история тем, что уже наши механики поставили специальные принудительные вентиляторы для монитора.

А тут все просчитано. Мало того, что ни разу не перегрелись мониторы, так в машинном отделении есть дублирующая панель. Инженерно — «пятерка». После похода у меня не было необходимости тратить большое количество времени на устранение выявленных недостатков, так как их, можно сказать, и не было!

ЭКСТРЕННАЯ ШВАРТОВКА

В конце нашего путешествия в марине Фрапа

нам пришлось пройти еще одно испытание. Приблизился шторм, мы заранее выбрали место стоянки, раскрепились, растянулись, убрали все по-штормовому, радуемся, как все хорошо получилось, и тут к нам бежит начальник гавани с круглыми глазами и просит переставиться, потому что идет большая лодка, аварийная, и это единственное место, где она может встать. Нам

дали второе от берега место, и, чтобы там встать, надо было проскочить между лодками, которые стоят носами с натянутыми веревками, при боковом штормовом ветре. Места для маневра не было вообще, а с горы уже летели песок и пыль.

В такой ситуации шанс у нас был один: заскочить, развернуться и кормой зайти, а я только второй раз встал за руль этой лодки. Не зная ее возможностей, я боялся, что может не хватить мощности подруливающих. Все маневры выполняются с упреждением, а тут упреждение тяжело понять из-за порывов. На ходу заскакиваю, понимаю, что лодка зашла под прикрытие больших лодок и у меня есть инерция назад. Мы быстренько кинули два кормовых, ветер был уже с кормы, и в этот момент мимо нас летит с берега стул, который просто сдуло ветром. Этих нескольких минут управления хватило, чтобы понять: лодка — она живая. Я боялся ее, а она — меня, но мы подружились. Главное, что я, второй раз стоящий за рулем МСУ 65, лодку чувствовал, а она послушно откликнулась на все мои действия.

ИСПЫТАНИЕ ШТОРМОМ

В октябре мы были в Лигурии, шли из Санта-Мargarиты в Варрацце. Расстояние примерно 35 миль. Накануне ночью был шторм, волна под четыре метра. По прогнозу погода была хорошая, волна убавилась, и после обеда местный капитан предложил идти. Волна оставалась 2–2,5 метра, но не особо опасная, остаточная. Прогноз, к сожалению, не оправдался.

Мы шли по прямой, дол-

жны были придти засветло, и когда оставался где-то час хода, я увидел, как тучи, висевшие над горой, становятся все ниже и ниже. Потом они с горы стали «срываться» и полетели на нас. За десять минут двухметровой волны не стало — ее сгладило ветром с берега. Мы с капитаном тут же договорились, что нужно идти к берегу, потому что через полчаса ветер разгонит такую волну, что будет кошмар.

Изменили курс, пошли к берегу, и на подходе к берегу анемометр показывал 45 узлов, то есть наши 15 узлов плюс скорость ветра 30. Потом мы развернулись кормой и побежали по ветру. Когда уже шли от берега, ветер был в борт, а на анемометре было аж 57 узлов. При таком шквалистом ветре воду срывает с волн, и она летит, как пыль.

Обычно в таких ситуациях все внутри яхты мокро, потому что этот водяной спрей проникает везде, а у нас ни одной протечки ни в салоне, ни в каютах! Как правило, когда лодки, только что сошедшие с верфи, попадают и не в такие серьезные штормовые условия, то приходят в конечный пункт протекшие. А мы после этого шторма еще три дня жили на лодке, и никаких протечек так и не нашли. Так что в плане эксплуатации за эту итальянскую верфь можно быть спокойным, если они сохраняют все в тех кондициях, которые есть сейчас.

Если резюмировать, МСУ 65 — это лодка, которая позволяет строить планы с оглядкой только на погоду.

А владелец лодки уже планирует поменять размер и пересечь на новинку верфи этого года — МСУ 70, столь громко заявившую о себе на яхтенном рынке. И готов был даже взять борт из первой тройки, но они уже имеют своих владельцев. ❖

