



ПОТОМУ ЧТО МЫ ПИЛОТЫ...

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Будь ты хоть трижды пилотом, поднять эту лодку в воздух в естественных условиях вряд ли получится. Не особо выходило это даже на «искусственной» полтораметровой крутой волне, разведенной 12-метровой яхтой в переходном режиме. В конце концов в погоне за эффектными кадрами автор этих строк пошел на принцип и перед самым пенистым гребнем стал кратковременно заваливать новинку от Finn-Margin на борт, чтобы встречать волну одной из плоскостей килеватого днища. Только тогда Pilot нехотя согласился немного полетать.

Если бы не подобные каскадерские ухищрения, Finnmaster Pilot исправно вел себя по принципу «больше скорость — меньше ям», и инстинктивное стремление крепче ухватиться за штурвал при подлете к очередному водяному валу вскоре пропало бы напрочь. Однако новинка от Finn-Marin, впервые представленная публике в финском курортном городке Наантали в самом конце прошлогодней навигации, оказалась интересна не только потрясающими для столь компактного корпуса мореходными качествами.

ТОРЖЕСТВО АСИММЕТРИИ

Вообще-то слово «пилот» применительно к объекту нашего теста никакого отношения к полетам не имеет. Создатели лодки явно намекали на компоновку pilothouse, хотя при первом же взгляде на пришвартованный к причалу плавучего отеля-лайнера новый Finnmaster я поймал себя на том, что затрудняюсь стопроцентно отнести его к какой-либо из типовых компоновочных разновидностей. Классические pilothouse и walkaround отличают широкие, прикрытые высоким фальшбортом проходы по бокам от надстройки, особенно ценимые рыбаками. Однако в этом случае приходится мириться с серьезным минусом — ограниченным габаритом надстройки и внутреннего помещения по ширине.

Разработчики «семерки» пошли на смелый компромисс, обойдясь полноценным защищенным проходом лишь по правому борту, в результате чего лодку увенчала не узенькая «пилотская» рубка, а нормальный просторный салон, характерный

для многих скандинавских лодок сравнимых размеров. При этом без особых затруднений пройти по борту можно также и слева: потопчина достаточно широка, есть прочный релинг, а вдоль фигурной крыши надстройки протянулся длинный ухватистый поручень. Впрочем, только этим «асимметричный» подход к делу не ограничился. Подобным образом обошлись и с носовым кокпитом, от которого, наряду с простором, ждешь хотя бы простеньких сидений, а также места для хранения всякой всячины.

Создатели новинки справедливо рассудили, что одного носового сиденья-рундука на лодке подобных габаритов вполне достаточно, в результате чего носовой кокпит сместили вправо, объединив его с основным

проходом по борту. Таким образом, отпала и необходимость в передней двери, обычной при «салонной» компоновке с носовым кокпитом. Действительно, очень оригинально и по уму, причем асимметричность планировки отнюдь не режет глаз даже при виде сверху, скорее наоборот — притягивает взгляд. Кстати, как показывают многочисленные исследования, общепринятое мнение о предрасположенности человека к симметрии зачастую обманчиво. Попробуйте, к примеру, соорудить в фотошопе полностью симметричный портрет какой-нибудь красотки из двух зеркальных половинок. Скорее всего, вам больше придется по вкусу оригинал...

Огромный кормовой кокпит недвусмысленно намекает на свое рабоче-рыболовное



назначение — при откинутых вниз бортовых скамейках он стерильно пуст и просторен. Высота фальшбортов при 7-метровом корпусе буквально поражает воображение. И при этом отнюдь не проблема подобраться вплотную к воде за транцем: по бокам от высокой «будки», накрывающей подмоторный рецесс, имеются поворотные «калитки». Кстати, назначение упомянутой наделки над мотором не совсем понятно. Поскольку капот мотора скрыт за ней, с места водителя не видно, в каком положении находится подвесник, так что при маневрах приходится действовать по наитию, как на катере с угловой колонкой. Сверху «будка» дополнена столиком с подстаканниками, и хотя его крышку можно откинуть внутрь кокпита, в этом положении она почему-то не фиксируется.

Впрочем, для редакционного теста был предоставлен самый первый (так и хочется сказать — «пилотный») экземпляр будущей серии, предполагающий ряд кое-каких мелких усовершенствований и доделок. И при этом набор «сервисного» оборудования более чем впечатлил, особенно учитывая относительно небольшие размеры новинки: нормальный прокачной гальюн, не только водяная, но и накопительная цистерна (Европа!), да плюс еще один шланг с душевой насадкой в кокпите — на сей раз под забортную воду.

Из «водительских» примочек — транцевые плиты и даже носовая «подрулка». На семи-то метрах!

Несмотря на широкий проход справа, про-

странства в салоне немногим меньше, чем в близких по размерам скандинавских «одноклассниках». Разместиться здесь сидя можно втроем-вчетвером — два регулируемых

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

нагрузка — 1 чел. плюс 70 л топлива, кормовой тент убран, транцевые плиты подняты до упора, ПМ — Suzuki DF150, ГВ — стальной трехлопастной Suzuki шагом 21 и диаметром 16 дюймов, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0,1–0,2 м, температура воздуха — +8 °С, температура воды — +5 °С, место испытаний — Ботнический залив Балтийского моря в окрестностях г.Наантали, Финляндия

Об/мин	Скорость		Расход топлива	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
750	2,3	4,3	1,1	291	543
1000	3,9	7,2	1,9	285	527
1500	4,8	8,8	3,3	202	371
2000	6,2	11,4	5,8	149	273
2500	7,8	14,4	10,5	103	191
3000	11,0	20,4	14,4	106	197
3500	16,9	31,3	17,5	134	249
4000	19,5	36,1	22,7	119	221
4500	25,5	47,2	29,2	121	225
5000	29,0	53,7	40,1	101	186
5500	32,0	59,2	52,1	85	158
6000	35,2	65,1	59,9	82	151

кресла впереди плюс полуторное откидное сиденье по левому борту. Да еще при наличии носового кокпита (пусть и неглубокого) нашлось место для классического V-образного спального места в носу! Габарит по ширине, «украденный» потоциной левого борта, частично отвоеван ниже палубной линии, где разместился довольно вместительный шкафчик. Не будем также забывать, что за спинкой водительского кресла расположился полноценный камбузный блок.

Поначалу я никак не мог обнаружить отливные шпигаты кокпита, пока не догадался приоткрыть огромный люк в пайоле. Оказалось, они установлены в водоотливных канавках под краями крышки, не препятствующими оттоку воды. А если в штормовую погоду держать открытыми и транцевые «калитки», то даже «девятый вал», подкативший с кормы, освободит кокпит в считанные секунды. Кстати, то, что открылось под люком, назвать рундуком просто не поворачивается язык — больше подходит слово «трюм». Да и вообще больших и маленьких багажных отсеков здесь более чем достаточно и для «оперативных», и для долгосрочных надобностей.

ЛОМАЯ ВОЛНУ

По причине большой высоты борта и водительское кресло установлено достаточно высоко. Подножка его выполнена откидной — на случай, если захочется порулить стоя. Приборная панель — обширная черная плита без особых дизайнерских изысков, но если мысленно примерить на нее большой multifunctional дисплей, все становится на свои места. Приятное дополнение: боковые стекла рубки снабжены сдвижными форточками, так что, если нужно проветриться или есть что сказать народу снаружи — нет проблем. Люк над головой — чисто вентиляционный, высунуть в него голову не получится, да в этом и нет нужды: обзор и так, как из аквариума, а на панорамном лобовике из настоящего каленого стекла имеется параллелограммный «дворник» с большой площадью очистки.

При разгоне Pilot лишь символически приподнял нос и при 3000 об/мин, судя по отсутствию кормового дифферента и отрыву потока от транца, уже практически глиссировал — при скорости чуть более 12 уз! Я пришел к выводу, что без транцевых плит, которые тут есть в базе, вполне можно обойтись, если только вы не собираетесь складировать

в кормовом кокпите с полтонны пожитков или ленитесь их перекладывать при сильном боковом ветре, чтобы компенсировать ходовой крен.

Про эксперименты с крутой кильватерной волной от моторной яхты Grandezza 39 SA уже говорилось выше. Создавалось полное впечатление, что находишься за штурвалом куда более крупной и тяжелой лодки — с полного хода Pilot просто разваливал ее пополам, практически не теряя скорости. Килеватость на транце не отнесешь к запредельным — среднестатистические 16°, но разработчики избрали «крученые» обводы с куда более острой носовой частью, которые при грамотной настройке триммером позволяют двигаться достаточно быстро и мягко даже на очень спокойной воде. При этом лодка отнюдь не отличалась характерной для обводов переменной килеватости верткостью, не пытаясь улизнуть с курса даже при движении вдоль острого гребня искусственной волны.

А при резком повороте с полного хода винт мягко подхватывал воздух, автоматически сбрасывая скорость, словно автомобильная система курсовой устойчивости, не позволяющая вылететь с дороги. Впрочем, благодаря «крученым» обводам горячие голы вполне могут обмануть подобную настройку, прибегнув к «резаному» повороту под кратковременный сброс газа. В этом случае Pilot с полного хода послушно ввинчивается в циркуляцию всего лишь в пару корпусов диаметром, продолжая уверенно управляться. Конечно, экстремальное маневрирование — отнюдь не основная его задача, однако предсказуемое поведение при всякого рода трюках лишний раз подтверждает, что лодка остается безопасной даже в нестандартных ситуациях. Что же касается «обычных» маневров в узкостях или при швартовках, то тут у новинки от Finn-Marin, снабженной в базовой комплектации подруливающим устройством, практически нет ограничений: развернуться на пятачке и пролезть в любую щель между бонами и соседними лодками можно с ювелирной точностью, что во время теста не раз и проделывалось.

РЕЗЮМЕ

Пожалуй, лучше всего Finnmaster Pilot 7.0 характеризует определение «много лодки за свои деньги», пусть и изрядно набившее оскомину. При достаточно компактных «трейлерных» размерах Pilot способен во многом

дать фору более крупным и дорогим катерам, прежде всего, благодаря отличным мореходным обводам, внушительной высоте борта и грамотному использованию внутреннего пространства с оригинальной асимметричной компоновкой. Думается, что первыми на него обратят внимание рыболовы, особенно троллингисты, базирующиеся на берегах морей, а также крупных озер и водохранилищ, сходных по своим условиям с морями. ❖



Finnmaster Pilot 7.0

Длина, м.....	6,60
Ширина, м.....	2,50
Осадка, м.....	0,90
Высота транца, м.....	0,64
Килеватость на транце, град.....	16
Сухой вес, т.....	1350
Запас топлива, л.....	139
Запас воды, л.....	10
Пассажиروместимость, чел.....	7
Кол-во спальных мест.....	2+1
Категория СЕ.....	«С»



Эксклюзивный дистрибьютор в России

Офисы продаж:

Яхт-клуб «Алые Паруса», +7 (495) 995-4333
 Яхт-клуб «Crocus City», +7 (985) 995-4333
 Яхт-клуб «GM Zavidovo», +7 (919) 995-4333
 salon@grandmarine.ru, www.grandmarine.ru



ПОКОРИТЕЛЬ СТИХИЙ

Anytec 1230 CAB

Алюминиевый корпус и мореходные обводы делают Anytec практически универсальным катером, созданным покорять стихии



Эксклюзивный дистрибьютор в России
 Яхт-клуб «Алые Паруса» Тел: +7 (495) 995 43 33
 Яхт-клуб «Shore House» Тел: +7 (985) 995 43 33
 Яхт-клуб «GM Zavidovo» Тел: +7 (919) 995 43 33
 e-mail: salon@grandmarine.ru
 www.grandmarine.ru

