



ПОДРОБНАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ЕКАТЕРИНЫ КРАСНОШЛЫКОВОЙ

Никогда не разделял известное мнение, будто обилие деталей не позволяет увидеть общую картину. Даже в живописи. Возьмите того же Босха — на его холстах только одни детали и есть, причем в огромном количестве. А уж что касается лодок... В этой области решающую роль порой играют именно частности, без которых, как и на дилетантский взгляд, многие лодки показались бы попросту одинаковыми. И тем более, когда речь заходит о той набирающей популярность концепции, ярким примером которой является новый Pilot от Finnmaster.

Наверное, впору объявлять о появлении нового класса малых судов, хотя название ему до сих пор не придумали ни судостроители, ни маркетологи. С одной стороны, и их дизайн, и компоновочные решения, и даже обводы корпусов имеют явно профессиональные корни. С другой, это лодки все же не для работы, а для отдыха, хотя и более универсальные (в частности, на популярности концепции явно сказалось такое всемирное увлечение, как рыбалка). Подавляющее большинство представителей класса можно без всяких натяжек отнести к круизерам, пусть и «выходного дня». В общем, ситуация очень напоминает историю появления моторных яхт «траулерного» типа, только в меньшей весовой категории, и побудительные мотивы здесь примерно те же.

Конечно, нечто подобное выпускалось и раньше, но последние пару лет в этом секторе рынка наблюдается настоящий бум, на который немедленно отреагировали крупные верфи малого судостроения. Рост популярности класса дал ощутимый толчок его дальнейшему развитию — в числе наиболее заметных явлений стоит упомянуть тенденцию к увеличению не только размеров таких лодок, но и их уровня комфорта, уже вплотную подвигающегося к «яхтенному».

ТЕМНЫЕ СНАРУЖИ, СВЕТЛЫЕ ВНУТРИ

Появление нового «Пилота» служит неплохой иллюстрацией сказанному. С момента презентации его предшественника Finnmaster Pilot 7.0 и редакционных испытаний «с пылу с жару» самого первого опытного экземпляра прошел ровно год, и вот вам все перечисленные тенденции.

Кстати, хоть названия этому классу лодок пока не придумали, но, пожалуй, ключевым словом здесь может быть то, что вынесено в название и новинки от Finnmaster, и ее предшественницы. «Pilot» (что можно перевести с «международного» и как «лоцман») в данном случае скорее представляет собой усеченный вариант от «pilothouse». Строго говоря, этим термином всегда обозначали небольшую, словно телефонная будка, рулевую рубку со свободными проходами по бокам, характерную для чисто профессиональных суденышек, например, рыболовных ботов или же небольших буксиров. Однако в последнее время с этим термином произошло примерно то же, что и в свое время с флайбриджем, давно превратившимся из «летучего мостика» в полноценную верхнюю палубу, предназначенную не столько для судоводителя, сколько для комфортного отдыха пассажиров.

Рубка Pilot 8.0, представляющая собой характерный для скандинавских лодок просторный застекленный салон, тоже отвечает



этому определению разве что наличием свободного прохода по бокам. И точно так же, как и на большинстве одноклассников, смещена к левому борту, в результате чего полноценный, притопленный относительно планширя и прикрытый высоким фальшбортом проход имеется лишь справа — слева же оставлена только довольно узкая потопчина, хотя и дополненная ступеньками. Такая асимметричная схема, которая стала активно применяться конструкторами буквально пару лет назад, представляет собой разумный компромисс между «правилами класса» и объемом обитаемого пространства под крышей.

Еще один характерный признак основной концепции — огромный кормовой кокпит с абсолютно плоским пайолом, явно рассчитанный и на «рабочие» функции. На чисто профессиональной лодке он обычно стерильно пуст и обеспечивает возможность встать вплотную к борту с бортов и кормы, но и в этом случае разработчики пошли на некоторый компромисс. Здесь все же имеется объемистый рундук, служащий основой для кормового дивана, но он тоже смещен влево и занимает примерно две трети ширины кокпита — подойти близко к транцу (что важно, например, для рыбалки) можно сбоку от него, где расположена ведущая на кормовую платформу «калитка». По бортам же условие выполнено на все сто: боковое сиденье на ле-



вом борту откидывается вверх заподлицо с ним, по правому тоже ничего не мешает — закрепленные тут по-походному кранцы утоплены в глубокую фигурную нишу.

Салон на первый взгляд выглядит достаточно стандартно, да и трансформация пассажирских сидений по левому борту — практически типовая. Комбинируя положения столика и перекидывающейся спинки-изголовья, можно организовать либо «кают-компанию», либо полноценное спальное место для двоих, а также усадить пару пассажиров лицом к движению по соседству с водителем.

В конструкции прозрачной кормовой переборки салона мирно уживаются «яхтен-

ные» и «профессиональные» требования: из трех ее секций сдвижными являются две. Если открыть проем по всю ширь, надстройка практически превращается в открытый с кормы хардтоп, объединяя две обитаемые зоны в одну, что на компактном корпусе можно только приветствовать.

Но большего внимания заслуживает тут вторая сдвижная дверь, расположенная справа от водителя. Все прелести этой «детали», наверное, нет смысла разжевывать — достаточно сказать, что ее наличие окончательно оправдывает саму по себе схему semi-walkaround с широким проходом вдоль рубки, надежно прикрытым высоким

фальшбортом. Дальше, по «принципу матрешки», обнаруживаются детальки помельче вроде откидной ступеньки под ногами водителя (хотя есть и стационарная подножка). Если вдруг приспичит привстать и выглянуть в потолочный люк, надежно фиксирующийся в любом положении, то благодаря этому полезному дополнению не придется вытягивать шею даже при росте ниже среднего. Да и вообще устроиться повыше для лучшего обзора не проблема. Честно говоря, впервые вижу кресло с таким гипертрофированным bolsterом в виде подковы — насест, да и только!

Главные же детали, четко выделяющие Pilot 8.0 среди прочих одноклассников, хоро-





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Finnmaster Pilot 8.0**

Нагрузка — 2 чел. плюс 280 л топлива, транцевые плиты полностью подняты, ПМ — два четырехтактных Suzuki DF150, ГВ — стальные трехлопастные Suzuki диаметром 15 и шагом 21 дюйм, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волн — 0,3–0,4 м, темп. воздуха — +3 °С, темп. воды — +6 °С, акватория — залив Миессааренселька Балтийского моря, Хельсинки, Финляндия

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	2,6	4,8	2	—	—
1000	3,8	7,0	3	—	—
1500	5,6	10,4	7	328	607
2000	6,9	12,8	13	218	403
2500	7,7	14,2	21	150	278
3000	9,1	16,8	31	120	223
3500	14,7	27,2	39	155	286
4000	23,6	43,7	43	225	416
4500	26,1	48,3	61	175	325
5000	31,2	57,7	75	171	316
5500	36,4	67,3	97	154	285
6000	40,4	74,7	130	127	236



шо видны и снаружи, но все же в полной мере оценить их можно только изнутри. Да, вы не ошиблись: контрастные темные вставки на белом корпусе — это не какие-нибудь декоративные фальшпанели, а самые настоящие окна! Назвать их иллюминаторами просто не поворачивается язык — нечто подобное до сих пор доводилось видеть только на больших моторных яхтах, но никак не на относительно компактной лодке «профессионального» облика.

Снаружи они кажутся абсолютно непрозрачными, но изнутри совершенно преображают привычные интерьеры. За счет обилия естественного света довольно небольшая, учитывая размеры лодки, носовая каюта (тоже с асимметричной планировкой для рационального использования пространства) кажется чуть ли не вдвое просторней, причем окна расположены

так, что, лежа на мягких матрасах, можно наблюдать за окружающей обстановкой.

Самое же большое окно, которое как раз и навеивает «яхтенные» ассоциации, — во второй каюте, на которую обычно возлагаются вспомогательные функции. Да, вот это по справедливости: никакой дискриминации детей и гостей, отличная компенсация за ограниченную высоту потолка!

Кстати, хоть гостевая каюта и упрятана под пайол центрального салона, как это обычно делается на корпусах сравнимых размеров, разработчикам удалось добиться ее более чем приемлемого габарита по высоте, не требующего от обитателей этого помещения акробатической гибкости, в том числе и при входе-выходе — доступ сюда осуществляется из «прихожей» перед носовой каютой, а не через узкий вертикальный лаз, как это нередко бывает. Хотя



фактически это даже не прихожая, а неотъемлемая часть гостевой каюты, где есть диванчик и можно переодеться, встав во весь рост. Поэтому не исключено, что на месте хозяина лодки в ряде случаев я предпочел бы ночевать именно здесь.

СКОЛЬКО ВЕСИТ КОМФОРТ

Новый Pilot пока что рассчитан только на подвесные моторы (хотя есть у меня подозрение, что не за горами и версия со стационаром), и пара 150-сильных Suzuki на более чем 8-метровом корпусе под три тонны весом отнюдь не казалась чем-то за пределами. А если принять во внимание и внушительную 20-градусную килеватость, априори требующую мощности... Однако скоростные



результаты приятно удивили: налегке я без труда преодолел «знаковый» 40-узловой рубеж, причем по далеко не спокойной воде. Внешне объемистый корпус с довольно полными носовыми обводами играючи, без ударов и «торможений» прорубал полугораметровые валы и стоячие «водяные холмы», образованные другими участниками теста FinnMarin во главе с Grandezza 39 SA, задействованной в качестве фотолодки (см. с. 92). Несомненно, свою долю в мягкость хода вносила и внушительная масса — уже не раз убеждаюсь, что лодки, разработчики которых не особо зацеливались на борьбу за вес, отличаются весьма комфортным ходом по волне даже при меньшей килеватости, нежели у Pilot 8.0. Это как раз тот случай, когда увеличение веса, вызванное требованиями «стояночного» комфорта, начинает улучшать комфорт и в динамике — в некотором роде нечаянный бонус. Короче говоря, вкупе с внушительной высотой борта все это вселяло уверенность в том, что семейный экипаж не натерпится страху и в более серьезных условиях.

Довольно умеренная с точки зрения многих соотечественников мощность не создала помех и в промежуточных режимах — для уверенного выхода на глиссирование хватало одного лишь триммера, задействовать транцевые плиты я не счел нужным. А вот на ходу при боковом ветре «прикрываться» ими от крена пришлось не раз и не два — при таком высоком силуэте и «острых» обводах днища это вполне объяснимо.

Швартоваться в одиночку по вполне понятным причинам желательно правым бортом, развернуться для чего отнюдь не проблема даже в узком канале — с двумя-то



моторами, дополненными носовой подрулкой! Кстати, хотя сам боутрастер относится к разряду опций, тоннель для него предусмотрен и в стандартной комплектации.

Очередной решительный шаг в сторону яхтенного комфорта на «лодке универсального назначения» (за неимением лучшего определения довольствуемся пока этим). Отрадно, что при поисках компромисса не оказались подрубленными «профессиональные» корни, которые и делают этот класс привлекательным с точки зрения той категории потребителей, которая во время путешествий выходного дня не прочь немного и поработать — пусть и такими инструментами, как спиннинговая катушка или лебедка даунриггера. ❄

РЕЗЮМЕ

Очередной решительный шаг в сторону яхтенного комфорта на «лодке универсального назначения» (за неимением лучшего определения довольствуемся пока этим). Отрадно, что при поисках компромисса не оказались подрубленными «профессиональные» корни, которые и делают этот класс привлекательным с точки зрения той категории потребителей, которая во время путешествий выходного дня не прочь немного и поработать — пусть и такими инструментами, как спиннинговая катушка или лебедка даунриггера. ❄



Finnmaster Pilot 8.0	
Длина, м.....	8,40
Ширина, м.....	3,00
Высота транца, м.....	0,64
Килеватость на транце, град.....	20
Сухой вес, т.....	3
Запас топлива, л.....	410
Запас воды, л.....	65
Объем септика, л.....	65
Пассажировместимость, чел.....	8
Кол-во спальных мест.....	4 + 2
Мощность ПМ, л.с.....	200–300
Категория CE.....	«С»



Эксклюзивный дистрибьютор в России

Офисы продаж:

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