

НОВЫЙ ДРУГ

«Старый друг лучше новых двух» — справедливо отмечает поговорка. Но иногда случается наоборот: новый друг оказывается лучше двух старых. Недавний тест Minor Offshore 36 это подтвердил.

Текст Зарий Черняк Фото Kari Wilen, Finnboat



В сезоне 2012 года финская верфь Sarins Boats выпустила новую лодку Minor Offshore 36, которая должна заменить известные модели Offshore 34 и Offshore 37. Официально новинку покажут только в августе, на выставке в Хельсинки, а потом в США, где бренд Minor уже хорошо известен. Но нам в числе журналистов ряда мировых яхтенных изданий дали возможность протестировать ее уже в июне. Так что же представляет собой премьера?

САМ СЕБЯ БОЛЬШЕ

Что-то не припомню, чтобы в последнее время какая-либо верфь, выпуская взамен одной модели другую, предлагала меньшую длину. Иное дело, если новая модель заменяет сразу две в линейке. Тогда ее длина логично оказывается между крайними значениями. Но как 36-футовая лодка оказалась длиннее 37-футовой? Представьте себе, габаритная длина Offshore 36 составляет 11,8 м, тогда как у Offshore 37 она 11 м. Особой хитрости тут нет, просто в индексе модели длина Minor Offshore 37 указана с кормовой платформой, а Offshore 36 — по корпусу. Однако с платформой новая лодка потянет на все 39 футов.

Подросла и ширина — 3,6 м против 3,4 м, остальные параметры тоже пропорционально увеличились. Особенно это заметно по высоте борта: в профиль носовой частью лодка стала слегка походить на эсминец. И славно — all season boat должна сразу демонстрировать свои возможности.

Minor Offshore 36 — абсолютно новая и действительно всепогодная лодка

Пропорциональной смотрится рубка с обратным наклоном ветрового стекла, немного напоминающая козырек капитанки. Но если есть желание покритиковать архитектуру, скажите мне, что на фоне остекления рубки бортовые иллюминаторы выглядят мелкими, и я с вами соглашусь.

КОМФОРТ ПО МАКСИМУМУ

Увеличение линейных размеров позволило получить довольно большой объем пространства внутри, и распорядились им дизайнеры весьма разумно. Прежде всего, они принципиально поменяли компоновку рубки, применив линейную схему. Угловой диван расположился на правом борту, перед ним стоит стол, а напротив, вдоль левого борта, устроен камбуз. Мне показалось, такой диван удобнее прежних, стол больше, а камбузный блок и вырос, и стал более оснащенным, соответственно, расширились его возможности. В основании стола устроен походный бар, так что стол не опустить, чтобы устроить в рубке еще одно место для ночлега. И не надо — для этого есть каюты. Их по-прежнему две. Правда, если компоновка немного подросшей носовой каюты поменялась не сильно, то кормовая стала совсем



Второе сиденье у штурвала легко разворачивается к столу, замыкая обеденную зону



ДИВАН

Мягкий диван вдоль транца служит удобным сиденьем у стола в кокпите, является вместительным рундуком и хранит столешницу в походном положении

иной. Помимо двухместной поперечной лежанки, там появилось еще одно спальное место и опциональный галюн, вместо которого можно устроить кладовую. Учитывая, что на прежних моделях галюн был один (в носу), комфорт на новой лодке заметно вырос и в этом смысле. Чтобы закончить с кормовой каютой, скажу, что при входе там стоишь в полный рост (около 1,8 м), а заходишь туда из рубки, подняв сиденье дивана (не из кормового кокпита, как прежде).

Мы вернулись в рубку и продолжаем осматриваться. Наверное, с этого стоило начать. Помимо бортовых дверей, являющихся, наряду с обратным наклоном лобового стекла, признаком принадлежности к типу, чрезвычайно удобных при эксплуатации и всегда присутствующих на моделях Minor Offshore, в корме появилась третья дверь. О ее целесообразности говорили давно и многие — и вот она есть! Крепкая, с прозрачным фрагментом, да еще с открывающимся окном рядом. Конечно, можно порассуждать на тему объединения пространств кокпита и рубки, расширения возможностей при проведении вечеринок, но... Как-то я себе это плохо представляю. Такая дверь, когда она открыта, скорее выручит, если нужно срочно выскочить в кокпит или согласовывать действия при швартовке кормой, или, в конце концов, отнести на стол в кокпите приготовленную на камбузе еду.

В компоновке рубки на этой модели применена новая для бренда линейная схема

Помимо кормовой двери, в высокой (2,2 м) рубке я отметил солидный верхний сдвижной и прозрачный люк, достигающий в длину 1,85 м, и то, что кресло рядом с капитанским разворачивается к столу, и совершенно замечательную рулевую консоль. Вот все в ней радует: и минимум приборов (значительная их часть вынесена наверх, но удобна для чтения), и расположение органов управления (рука сама находит требуемое), и то, что вместе со штурвалом поворачивается весь блок. Слева полно места, чтобы разложить навигационные карты, внизу устроен ящик-планшет для их хранения. Я даже оценил кожаную оплетку штурвала и серый цвет приборной панели...

Вот тут стоп-машина! Серым был весь интерьер нашей тестовой лодки. Не сереньким, но благородным серым! Такого оттенка обивочный материал (Sunbrella) применен для кресел, панелей, подволока. Ковры также серые. Я бы даже предложил для этого серого цвета (grey по-английски) свое название — «Капитан Грей». И с ним прекрасно сочетался орех под матовым лаком, из которого искусно изготовлена мебель.

НАМ НЕ СТРАШНЫ!..

А теперь поговорим о вещах, в море обретающих первостепенную значимость. Прочность. На фоне монолитного днища (толщина до 30 мм) борт-сэндвич с наполнителем из дивинисела (20 мм) не выглядят хрупкими. Такая же конструкция применена и для фальшборта.

Непотопляемость. Даже не представлял, что этот Minor Offshore 36 соответствует требованиям одноотсечной непотопляемости. Оказывается,



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ
ЗАРИЙ ЧЕРНЯХ

ЯЩИК ДЛЯ КАРТ

На борту небольших катеров хранение бумажных карт часто представляет сложность. Такой компактный удобный пенал рядом с рулевой консолью полностью решает эту проблему.



СИДЕНЬЕ-РУНДУК В КОКПИТЕ

Вместительный рундук за кормовой переборкой рубки позволяет хранить в нем шкиперское имущество или другие запасы. Накрытый подушкой, он стновится комфортным сиденьем.



НАВЕС НАД КОКПИТОМ

Такая легкая выдвигающаяся конструкция из стеклопластика позволяет продлить крышу рубки над кокпитом и защитить находящихся там людей от дождя.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В просторном отсеке свободно располагаются два двигателя, при этом остается достаточно свободного места для ежедневных проверок масляных и топливных фильтров, регламентных проверок двигателей, стартовых и сервисных батарей, других важных узлов и агрегатов. Люк моторного отсека открывается сервомотором, и это включено в список стандартного оборудования. В число опций входит светодиодное освещение отсека.



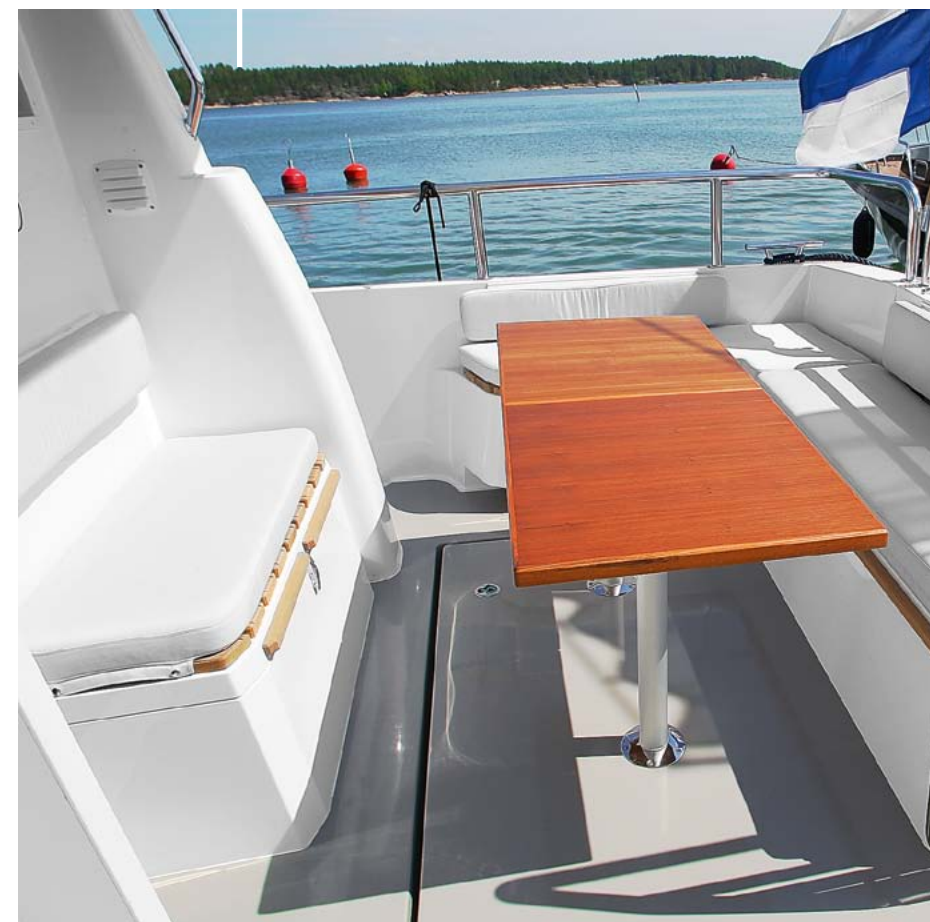
На странице слева: Линейная компоновка рубки позволяет разместить в ней все необходимое оборудование и не препятствует свободному движению из кокпита в носовую каюту.

Сверху вниз: Довольно свободная носовая каюта, оборудованная собственным туалетом.

Компактный, но удобный камбузный модуль.

Двухместная кормовая каюта с дополнительной третьей койкой и туалетом с душем.

В хорошую погоду в кормовом кокпите приятно не только отдыхать: во время теста автор активно использовал его для проведения фотосъемки остальных катеров эскадры. Полезная опция — опускающаяся транцевая платформа на гидравлике.



Скорость 40 узлов для этой лодки — не предел

непроницаемая переборка была внедрена в проект по требованиям госструктур Германии, Норвегии и Швеции, куда компания Sagins Boats давно поставляет свою продукцию.

Мореходность и маневренность. Формально кондиции лодки соответствуют категории «В» по RCD (европейская Recreational Craft Directive), однако я бы присвоил ей «В+», поскольку категория такая одна, лодки попадают разные, и Minor Offshore 36 среди них не из последних. На мореходность работает и килеватый корпус (19° на танце): в этом типоразмере с волнами, помимо массы, помогает бороться и «днищевой клин». Волну высотой до метра лодка просто не замечает, некоторая неустойчивость на курсе при ходе вдоль волны устраняется перекладкой штурвала, крен от сильного бокового ветра компенсируют транцевые плиты. Циркуляция с ощутимым креном, но устойчивая: при скорости до 25 узлов (3000 об/мин) лодка плотно лежит на скуле.

Наконец скорость как таковая. Верфь обещала с двумя Volvo Penta D6 по 370 л.с. и угловыми колонками DPH максимально около 40 узлов. Погода в день теста менялась часто, мы шли определенным маршрутом и постоянно нарывались на волну, пусть небольшую, по подьдавшую скорость. И вот на почти зеркальном участке получили 39,8 узла. При этом топлива было еще прилично и ветер дул боковой... Но если поставить двигатели максимальной мощности (D6-400), то прибавка в узел-полтора гарантирована.

Но и 40 узлов — отличный результат. Лодка выходила на глиссирование за 10 с, до скорости 30 узлов она разогналась всего за 17 с, при этом транцевые плиты работали в автоматическом режиме.

ФИНАЛ

Все-таки приятно чувствовать себя причастным к чему-то особенному и важному. Приятно снова оказаться среди всего нескольких десятков давно и хорошо знакомых журналистов планеты, которых пригласили тестировать новые финские катера. Большую часть этих моделей официально покажут на выставках еще только осенью, а мы их уже успели обкатать. И это тоже приятно. Но приятней всего провести незабываемые часы в море на хорошем катере — это особенное удовольствие.

Minor Offshore 36 — полностью новая, действительно всесезонная лодка, в новом корпусе, с другой компоновкой, нежели у предшественников. Но построена она по тем же самым высоким стандартам комфорта, надежности, ходовых и мореходных качеств, которые мы привыкли видеть у лодок этого бренда. С ней стоит подружиться, и тогда старая поговорка зазвучит совсем иначе: новый друг лучше прежних двух. Я в этом абсолютно уверен.

P. S. Кстати, слышал, что готовится специальная версия Minor Offshore 36 для России — Baikal Edition. Байкальский вариант получит увеличенные до 1,5 т топливные танки, возможность закачивать в бак забортную воду (в Байкале, говорят, она чистая), навигационную электронику Garmin и какие-то изменения в дизайне. Любопытно посмотреть.

Батарея из мощных прожекторов намекает на возможность использования лодки в профессиональных целях

По периметру лодки проходит прочный трубчатый релинг диаметром 40 мм

Небольшой по диаметру иллюминатор — пожалуй, единственное, что хотелось бы изменить в конструкции

Носовое подруливающее устройство входит в базовую комплектацию лодки

Форштевень получил прочную накладку из нержавеющей стали, хорошо защищающую стеклопластиковый корпус



КАЮТА

Вход в кормовую каюту находится под кормовым диваном рубки



ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Volvo Penta D6-370 (370 л.с. при 3500 об/мин), дизель 5,5 л, 6 цилиндров, колонки Volvo Penta DPH

РЕЖИМЫ	ECO		FASTMAX	
Об/мин	600	1000	1500	2000
Скорость	4,5	6,6	9,4	15,2
Дифферент	0°	1,5°	2,5°	3,5°
Расход	2,5	8,4	28	50
Миль/л	1,80	0,78	0,34	0,30
Дальность	1390	604	263	232
УРОВЕНЬ ШУМА дБА	57	62	70	71
Пост управления	72	74	76	82

Скорость в узлах, расстояние в милях с учетом 10-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 45% топлива, 30% воды, 4 человек на борту. Температура воздуха +18 °С, волна 0-1 балл, сила ветра при скоростных заездах 2-3 балла.

ДЛИНА 39 Ф (11,80 М)
ШИРИНА 12 Ф (3,60 М)
ОСАДКА 4 Ф (1,10 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ) 8,0 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА 860 Л
ЗАПАС ВОДЫ 330 Л
КАТЕГОРИЯ RCD «В» (ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)
WWW.MINOROFFSHORE.FI

