

МАЛЮТКА “SARNICO”

“Какую модель нашей компании вы хотели бы протестировать — побольше или поменьше?” — спросила меня представительница судовой верфи “Cantieri di Sarnico” в ходе “тестового дня”, устроенного Ассоциацией морской индустрии Италии в городке в Санта-Маргерита Лигуре неподалеку от Генуи. “Ту, которая поменьше,” — ответил я наобум, поскольку и понятия не имел, что за лодки выпускает верфь. “Малюткой” оказался 13.5-метровый катер “Sarnico 43” с двумя 370-сильными турбодизелями — действительно самый маленький в модельном ряду фирмы, насчитывающем еще три модели во главе с 20-метровым “Sarnico 65”. На причале гостеприимно выдвинулся приводимый бесшумной гидравликой трап, и мы оказались на борту.



“С



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера “Sarnico 43”	
Длина, м	
– наиб.	13.37
– корпуса	12.72
Ширина наиб., м	3.88
Осадка на стоянке, м	0.90
Килеватость, град.	
– на транце	7
– в носовой трети	39
Вес, кг	1430
Двигатели	2 × 370 (Cummins)
Пасажирская емкость, чел.	40
Количество топливных баков	5
Дальность плавания морск. мили (ч)	прим. 330 (12)
Вместимость топлив. бака, л	1200
Вместимость вод. танка, л	330
Макс. скорость, уз (км/ч)	32



Носовая каюта и центральный



*Возможна установка турбодизелей “Yanmar” и “Cummins” мощностью 0,420 и 0,450 л.
 **По результатам испытаний “Кия”: нагрузка — 3 чел. + 1/2 штатного оборудования; скорость ветра — 16 м/с; высота волн — 0.8-1.0 м; температура воздуха — 32°C; место испытаний — Санта-Маргерита Лигуре (Италия).



диционные наклонные валы — обычная система для морских лодок, редко плавающих по мелководью.

Несколько необычно решен пульт управления с массивной приборной панелью, треть которой занимает большой многофункциональный дисплей — на него выводятся показания приемника GPS с чарт-плоттером, радара и эхолота. Дело в том, что штурвал на этой достаточно крупной и широкой (3.88 м) лодке расположен практически в ДП, у самого входа во внутренние помещения, смещенного влево. На широком кожаном сиденье перед штурвалом можно вольготно устроиться вдвоем, причем пассажир при этом оказывается справа от водителя, ближе к борту.

Открыв сдвижную “дверь” и спустившись по ступенькам вниз, первым делом попадаешь в просторный салон, внутри которого может выпрямиться во весь рост даже баскетболист. Здесь же камбуз с мойкой, компактно пристроившийся к поднимающемуся вверх трапу. За салоном — вход в носовую каюту. Поначалу меня удивило, почему конструкторы верфи расположили вход в душевую с галюном со стороны каюты, а не салона — как-никак, место общего пользования... Все объяснилось, когда я повернул назад в полной уверенности, что все уже осмотрел. Слева от ступенек выхода наверх обнаружилась дверь, ведущая в еще одну шикарно обставленную двухместную каюту, расположенную под палубой кокпита, и упомянутые “удобства” (душ, умывальник и туалет) в ней тоже имеются, отдельные! Такое, согласитесь, нечасто встретишь даже в просторной городской квартире. Стоять во весь рост, правда, можно лишь в упомянутой каютке — габарит по высоте кормовой каюты по причине ее местоположения несколько ограничен.

За рулем

Дождавшись характерного попискивания сигнализаторов на приборной панели — свидетельства того, что холодные дизели готовы к запуску — я один за другим включил стартеры. Никакого отзвона и дребезжания на холостом ходу не слышно, даже когда к первому мотору присоединяется второй — обычно при этом дает о себе знать резонанс.

Несмотря на обилие циферблатов и переключателей на приборной панели, я быстро разобрался, что к чему, и сразу нашел качающуюся вправо-влево клавишу включения носового подруливающего устройства. Мощная струя, вырвавшаяся из-под борта в носовой трети корпуса, легко отодвинула “Sarnico 43” от еще более шикарного соседа, стоящего вплотную к нам.

Рукоятки газа и реверса здесь отдельные, но расположены удобно и эргономично — переключать реверс сразу на двух моторах можно одной рукой. В тесной гавани дроссели (равно как и руль) я вообще не трогал — для уверен-



Справа от автора на месте пассажира — владелец верфи Луиджи Форести

“Sarnico 43” в гавани Санта-Маргерита Лигуре



ного маневрирования работой машин “враздрай” вполне достаточно оборотов холостого хода. Реверс включается мягко, без ударов, практически незаметно, но фиксаторы рукояток не позволят в случае чего прохлопать “нейтраль”.

За штурвал я взялся только на более-менее свободной воде, когда нос лодки нацелился в выходные ворота. Оба мотора работают на переднем ходу, можно перенести руку на красные рукоятки дросселей и дать полный газ. На усилившийся рокот двигателей наложился ошутимый свист турбин наддува. На глиссирование “Sarnico 43” вышел плавно, примерно за 6-7 секунд. Дифферент при этом оказался умеренным, но, учитывая обилие лодок всех типов и размеров, которыми кишел по случаю тест-дня залив, во время преодоления “горба сопротивления” я на всякий случай привстал с сиденья, чтобы лучше видеть обстановку впереди (потом на пробу повторил разгон с опущенными транцевыми плитами — лодка при этом выходит на глиссирование при меньших оборотах двигателей, а обзорность по курсу за счет уменьшения кормового дифферента заметно лучше).

С поднятыми транцевыми плитами “Sarnico 43” показал скорость 32 уз (около 60 км/ч). Лодка устойчиво стоит на курсе и мягко идет по волне высотой до метра. При большем волнении нос лучше слегка опустить транцевыми плитами. Дело в том, что при более чем умеренной (7°) килеватости на транце, носовая часть лодки достаточно острая — в передней трети корпуса (8.5 м от тран-

ца) килеватость составляет 39°, и при уменьшении кормового дифферента корпус гораздо более комфортно “режет” волну, хотя скорость, конечно, при этом немного снижается.

Крен в поворотах умеренный, лодка держится устойчиво. Снабженный гидроусилителем руль не отличается спортивной остротой и требует переключения на значительные углы, поэтому попытки “заглянуть самому себе в транец” при резких разворотах я вскоре оставил.

Резюме

“Sarnico 43” вполне можно отнести к классу моторных яхт — не столько по размерам, сколько по уровню комфорта на борту. Причем яхт, с которыми вполне под силу управиться самому владельцу, не прибегая к услугам наемного экипажа. Лодка отличается хорошей маневренностью и в тесной гавани вряд ли создаст проблемы даже начинающему судоводителю, особенно если учесть наличие подруливающего устройства. Обводы корпуса представляют собой удачный компромисс между скоростью и экономичностью, с одной стороны, и мореходностью, с другой. Образно выражаясь, корма здесь для тихой воды, а нос — для бурного моря.

Насторожить же россиян может разве что “южная” планировка и классические наклонные дейдвудные валы, требующие избегать мелководья — ведь даже при банальной замене гребного винта на воде придется использовать водолазное снаряжение.

Артем Лисочкин