

# ПИОНЕРКА

В начале сентября на боат-шоу в Royal Yacht Club состоялась премьера очень необычной российской моторной яхты — Pioneer K43.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Максим Мармур**



Круглоскулый корпус с вельботной кормой обеспечивает низкий расход топлива за счет минимального сопротивления



**М**осковская компания Pioneer Motor Yachts, несмотря на свою молодость, на рынке не новичок: о скоростной композитной яхте Pioneer C54 производства этой верфи мы уже писали (см. МВУ № 9). В начале осени Pioneer Motor Yachts вышла с еще одной премьерой, при этом новая Pioneer K43 абсолютно не похожа на то, что компания строила раньше: у этой лодки совсем другая философия.

«Пионерка», как называют лодку ее создатели, в отличие от своих космического вида собратьев, задумывалась отнюдь не для рекордов скорости — «характер» у нее гораздо более спокойный. Но при этом она не менее интересна. Собственно, целью проекта было создание лодки, со всех точек зрения подходящей для путешествий по внутренним водам России. Их особенности хорошо известны всем, кто имеет хотя бы небольшой опыт походов по нашим акваториям: недостаток инфраструктуры (в частности — нормальных причалов и заправок), ограничения скорости (не только в Москве и ее окрестностях), мелководье... Продолжать список можно долго.

Никто не спорит — яхтинг на Средиземном море прекрасен, но и здесь, под боком, тоже есть свои удовольствия: порыбачить на Волге, в выходные без долгих сборов вытащить семью или друзей на Оку, забраться в глушь на Ладоге или Онеге... Да и чувствовать себя «регулярным» яхтсменом, а не редким гостем на собственной лодке, в конце концов, тоже приятно.

Автономность для «нашей» лодки — первое дело, поэтому Pioneer K43 сделали очень

экономичной. У нее один двигатель — «базовый» Volvo Penta D3 в 110 л.с. или опциональные D4 (180/260 л.с.), которые обеспечивают дальность хода на круизной скорости в диапазоне от 885 до 400 миль (чем ниже мощность, тем выше автономность).

Соответственно, эта самая круизная скорость находится в пределах от 11,5 до 14,5 узлов; максимальная — от 12,5 до 16 узлов. Жертвовать ли дальностью хода в угоду скорости, зависит от личных предпочтений и региона использования. Например, на реках, где иногда приходится «выгребать» против сильного течения, лучше иметь в распоряжении двигатель помощнее. Если же вы выбираете максимально экономичный мотор, то, скорее всего, заправить лодку топливом вам придется лишь раз-два за сезон.

Умеренный «аппетит» Pioneer K43 — заслуга еще и обводов корпуса, которые не позволяют впустую растрчивать потенциал двигателя: вертикальный форштевень, вельботная корма и острая скула, переходящая в классически полные борта, — все эти особенности характерны скорее для корпусов парусных яхт, которые могут полагаться лишь на силу ветра. Днище продолжается и под широкой кормовой платформой (или кринолином, как некоторые называют эту конструкцию), что удлиняет ватерлинию, положительно сказывается на ходовых качествах и остойчивости и снижает ударные нагрузки при волнении.

У «Пионерки» необычен не только корпус, но и надстройка — высокая, двухуровневая, с большой площадью остекления, что дает невероятную освещенность как наверху, в рубке, так и внизу — в салоне и каютах. Обзор с поста управления — на 360° (за спиной у рулевого — прозрачная стеклянная дверь, отделяющая рубку от кормового кокпита). Двухместный пост управления оснащен контрольной системой, которая объединяет всю навигационную электронику, средства

*Яхта Pioneer K43 создавалась для путешествий по России: автономная, экономичная и комфортабельная*



Многофункциональный дисплей объединяет навигационную электронику, контрольные приборы, средства связи и мультимедиа



Радарная мачта



Носовая мастер-каюта



Салон очень светлый благодаря панорамному остеклению надстройки и люку в потолке



В салоне нижней палубы размещены обеденная зона, камбуз и штурманское место



Кормовая каюта с огромной кроватью

связи, мультимедийные решения. Контроль оборудования осуществляется при помощи одного многофункционального дисплея; в систему можно загружать любое ПО, подключать к ней Интернет и совместное оборудование. Фактически в вашем распоряжении персональный компьютер, особенно учитывая, что ниже, в салоне, оборудовано дополнительное штурманское место с большим сенсорным монитором (его можно использовать не только для управления всеми бортовыми системами, но и в качестве «рабочего» компьютера).

Спускаясь из рубки в салон, разницу в дневном освещении почти не замечаешь: свет сюда поступает не только через большие бортовые иллюминаторы, но и сверху — через огромный открывающийся люк необычной формы. Для 43-футовой лодки салон более чем просторен: обеденная зона с диваном (при

необходимости он служит дополнительным спальным местом), полностью оборудованный камбуз и уже упоминавшийся штурманский стол.

Кают на яхте две: носовая и кормовая. Первая (она же — мастер-каюта) выглядит традиционно: с кроватью на подиуме, шкафчиками по бокам и верхним люком. Проход в кормовую каюту, пожалуй, несколько узковат, зато ее объем и особенно размеры спального места впечатляют: выражение «двухспальная кровать» здесь не годится — на этом огромном плацдарме двоим будет слишком вольготно. Люк, открывающийся в кормовой кокпит, обеспечивает здесь свет и свежий воздух. Большой заслугой проектировщиков можно назвать высоту потолков: и в каютах, и в салоне она даже немного превышает два метра. На лодках такой длины обычно проектируют всего один санузел, а здесь уместились два, оба достаточно высокие

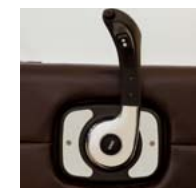


### Просто

На посту управления — минимум приборов и многофункциональный дисплей: такая компоновка не испугает даже весьма неопытного капитана

и не тесные, хотя и без выделенной душевой кабины (насадка душа вытягивается из смесителя). Возможен альтернативный вариант планировки нижней палубы. Он подойдет тем, кто рассчитывает в основном на дневные прогулки, зато в большой компании. Салон и носовая каюта объединяются в большую «гостиную», а кормовая каюта остается на всякий случай или для команды. В базовом варианте планировки каюта шкипера не предусмотрена хотя бы потому, что такими достаточно компактными лодками владельцы обычно управляют самостоятельно. В начале сентября МВУ провел предварительный тест-драйв этой лодки (ходовые испытания еще не завершены), и по его результатам можно смело заявить, что справиться с «Пионеркой» без профессиональной помощи нетрудно: при проектировании судна этому было уделено особое внимание. На ходу лодка отлично держит курс, так что сидеть, вцепившись в штурвал, совершенно не обязательно. Швартоваться на одном двигателе не так легко, как на двух, но с носовой подрулькой и это не слишком сложно (поэтому подруливающее устройство

изначально включено в базовую комплектацию). Без проблем можно пришвартоваться и носом: для удобного схода на берег в таких случаях предусмотрена бушпритная площадка, под которой находится якорное устройство, а пластина на форштевне даст дополнительную защиту. Уже упоминавшаяся единая система контроля и управления позволяет в любой момент времени видеть, что происходит с лодкой. Если же вы вдруг чего-то не понимаете, в вашем распоряжении простое и подробное руководство для диагностики и решения проблемы — не сложнее, чем, например, для стиральной машины. Нетребовательность в обслуживании и простота управления позволяют считать Pioneer K43 хорошим выбором в качестве первой яхты. Помимо прочего, это еще и довольно бюджетная лодка. Напоминать об огромных ввозных пошлинах на яхты — все равно что наступать на большую мозоль, а судно российского производства таможню не интересует. Кроме того, разумная цена сочетается с достаточно богатой базовой комплектацией, то есть не нужно тратить уйму денег, чтобы



### Детали

Высокий уровень отделки при демократичной цене

довести лодку до ума. Впрочем, опций тоже хватает, к тому же они потребуют установки дизель-генератора: от спутниковой антенны до центрального пылесоса. Можно предусмотреть и кондиционер, хотя в нашем климате это не обязательно: у нас лодки чаще греют, чем охлаждают. Для тепла предусмотрена плита-отопитель, а свежий воздух обеспечивает приточная вентиляция.

Еще одна удобная вещь — насос для заправки забортной воды для хозяйственных нужд. Он может оказаться полезным в нередкой для наших акваторий ситуации, когда вода на борту закончилась, а заправиться ею поблизости просто негде. Согласитесь, когда все так продумано, путешествие по рекам России вполне может стать отдыхом, а не опасным приключением. МВУ

**У Pioneer K43 компактный корпус сочетается с большим объемом внутренних помещений**

ДОСЬЕ			
ШИРИНА 120 (3,62 М)		ДЛИНА	43 Ф (13 М)
		ШИРИНА	120 Ф (3,62 М)
		ОСАДКА	(0,80 М)
		ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ)	6,5 Т
		ЗАПАС ТОПЛИВА	500 Л
		ЗАПАС ВОДЫ	280 Л
		СПАЛЬНЫХ МЕСТ	4 + 2
		ВМЕСТИМОСТЬ	12 ЧЕЛОВЕК
		СТОИМОСТЬ В РОССИИ	ОТ € 190 000