



ПО-ФИНСКИ С ИТАЛЬЯНСКИМ АКЦЕНТОМ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Забавно, но факт: очень многим до сих пор невдомек, что Grandezza — это финский бренд (до некоторых пор не был исключением и ваш покорный слуга). Больше того, в подобном неведении пребывают даже многие финны! Почему-то мне сразу припомнилась распространенная среди российских судостроителей манера называть свои творения звучными «иностранными» именами, написанными латиницей...

Надо сказать, генерального директора компании Finn-Marin Осмо Роукала подобная параллель немало позабавила. «Ну, для начала я очень люблю Италию, — признался он, отсмеявшись. — Но, признавая заслуги итальянских мастеров яхтостроения, мы вовсе не пытаемся под них «маскироваться». Просто, обитая в довольно холодном климате, всегда мечтаешь о теплом море и ярком солнце. Этой модельной линейкой мы решили, образно говоря, возместить недостаток тепла — хотя бы за счет впечатления, будто находишься на жарком юге. И логично ведь, чтобы на создание такого впечатления работало и название?»

По словам Осмо, звучное имя — это не его собственное изобретение, а результат коллективного творчества. Первая лодка линейки, 31-футовая, была в свое время представлена на бот-шоу в Дюссельдорфе под обычным для фирмы брендом FinnMaster. Однако она настолько выделялась среди прочей продукции компании и своим дизайном,

и самой концепцией, что стало ясно: необходим отдельный бренд.

Во время очередной дилерской конференции был проведен «мозговой штурм», в ходе которого рассмотрели около двух десятков вариантов названия. Когда кто-то предложил Grandezza, все единогласно признали: в самую точку. Кстати, и в Финляндии, и у нас в России, и во многих других странах, куда эти лодки экспортируются, многие упорно называют их «Грандецца», хотя произносить это слово следует, как и было задумано, в соответствии с правилами итальянской транскрипции — «Грандецца».

До недавних пор эта линейка включала шесть размерных моделей длиной от 23 до 39 футов (действующий флагман, Grandezza 39, был представлен широкой публике в прошлом году). А под занавес прошедшей навигации в финском курортном городке Наантали прошла презентация новенькой, буквально с пылу с жару модели Grandezza 33 OC. Застояться у причала новорожденной не дали, к чему основательно приложил руку и автор этих строк. »



С МЕЧТОЙ О СОЛНЦЕ

Дизайном и компоновкой новинка не только ничуть не выбивается из фирменного стиля Grandezza — я бы даже сказал, что это его дальнейшее развитие, так сказать, «концентрированный вариант» того, что изначально преследовали создатели бренда. И неудивительно, что многие принимают лодку за итальянскую.

В самом деле, что такое для нас финские (да и вообще скандинавские) катера и моторные яхты? Как правило, это суровый «профессиональный» облик и герметично упрятанное от происков внешней среды обитаемое пространство — или, по крайней мере, львиная его доля. Северная кость тепло любит! А теперь посмотрим на 33-ю.

Здесь уж точно не ожидаешь узреть типичного финского морехода в теплом непромоканце, сапогах и зюйдвестке! На борту Grandezza 33 более уместно смотрелись бы бермудские шорты и миниатюрные бикини. И подобное впечатление создает не только стремительный силуэт, при одном виде которого первым делом тянет за штурвал — именно за штурвал, поскольку 33-я буквально на показ выставляет свои драйверские амбиции.

Да, лодка не флайбриджная и уж тем более не «траулер» — типичный sport cruiser. Причем не уютно-округлых очертаний, какими нередко отличаются «американцы» с подобной компоновкой. Обтекаемый спортивный силуэт со стремительно скошенным лобовиком, белая крыша рубки-салона, отделенная от крыши лишь по-южному тонированными боковыми стеклами (никаких выделяющихся

толстых стоек), ряд продольных линий — нарочито «граненные». Полоса черного гелькоута на борту зрительно удлиняет корпус и делает его более «поджарым»... Действительно, горячий итальянец!

Но дело не только в чисто дизайнерских решениях. Надстройка, крыша которой протянулась практически до самого транца, — это открытый с кормы хардтоп! Пожалуй, именно по этой причине финское происхождение 33-й способно вызвать у многих недоумение.

В самом деле, обычно подобная компоновка ассоциируется с более теплым климатом (впрочем, не самым жарким, поскольку в лютую жару испытываешь не меньшее желание наглухо задраить в помещении — чтобы включить кондиционер). Однако, помимо климатических, есть и другие резоны. Чем компактнее моторная яхта, тем на большее

число компромиссов приходится идти ее создателям. «Однообъемная» планировка — один из них.

Оказавшись в открытом с кормы салоне 10-метровой Grandezza 33, испытываешь чувство, будто бы попал на борт более крупной лодки. Мысленно примерим сюда переборку с закрывающейся дверью — да, здесь будет уже тесновато. По крайней мере, огромный П-образный диван превратился бы в этом случае просто в боковую «сидушку», а о паре дополнительных спальных мест пришлось бы забыть (кстати, довольно большой столик у дивана превращается в «закладную доску» двуспальной кровати буквально одним движением, равно как и поднимается обратно, поскольку установлен на газонаполненной стойке). Пришлось бы пожертвовать и частью камбуза по левому борту.

Но как же — выходит, надо «жить на улице»?

Тест лодки проводился в конце октября и, напомним, в Финляндии. Утром на пирсе приходилось соблюдать осторожность, поскольку дощатый настил был покрыт скользкой ледяной коркой. Однако мощный отопитель нагнал под крышу хардтопа такую тропическую жару, что пришлось даже прикрутить регулятор температуры. Что же касается стоянок и ночевков, то надстройку очень легко превратить в обычный закрытый салон, установив «тентовые» мягкие стенки. Ставятся и снимаются они буквально за пару минут, причем очень понравилось, что их верхние кромки крепятся к крыше на соединении «ликтрос-ликпаз»: во-первых, это удобно, во-вторых, при таком «парусном» соединении тканевые



GRANDEZZA



GRAND MARINE

Эксклюзивный дистрибьютор в России
 Яхт-клуб «Алые Паруса», +7 (495) 995-4333
 Яхт-клуб «GM Zavidovo», +7 (919) 995-4333
 Яхт-клуб «Crocus City», +7 (985) 995-4333
 e-mail: salon@grandmarine.ru
www.grandmarine.ru

FINNMASTER



стенки не морщат и внешний вид лодки не портят.

Интерьер салона вполне гармонирует с экстерьером и даже чуть более минималистичен. Никакого биодизайна, никаких «обмылков» и прочих финтифлюшек. Черная панель управления — «рубленных» очертаний (впрочем, так проще вписать туда большой экран многофункционального картплоттера, установленного in-dash), с которыми переключаются простые и сугубо функциональные линии камбузного блока по левому борту. Ничего лишнего — дополнительная кухонная столешница, хранящаяся по-походному в вертикальном положении и при необходимости извлекаемая из узкого паза, попросту укладывается одной стороной на откинутое вперед левое переднее кресло. «Механизация» задействована только там, где действительно надо — как в случае с упомянутой уже газовой «пружиной» кормового стола или электроприводом крышки моторного отсека. Кстати, при нажатии кнопки откидывается назад практически вся кормовая часть палубы вместе с диваном, столиком и транцевой переборкой — доступ к двигателю великолепен, и места в отсеке навалом. Впрочем, тут явно прослеживается расчет и на двухмоторную установку — кстати, в этом случае будет доступно и управление при помощи джойстика.

Достаточно полное представление об обеих каютах, расположенных под палубой, наверное, дадут фотографии, но при этом хотелось бы отметить, что в носовой «хозяйской» нашлось место и для уютного диванчика, а гостевая, которая хоть и расположена примерно на треть под пайолом салона — все же полноценная и яхтенный «гробик» ничуть не напоминает. Кроме того, гости могут наслаждаться видом не только из круглого иллюминатора, но и из полноформатного бортового окна, каковое удовольствие обычно доступно лишь хозяевам куда более крупных яхт.



Не отличается теснотой и «двухкомнатный» галюн с умывальником и душевой кабиной, хотя это помещение грешит довольно серьезным недостатком (впрочем, весьма распространенным и на больших, и на маленьких яхтах) — там не обнаружилось принудительной вентиляции, работающей от бортовой сети. Кому пришлось использовать подобные отсеки по назначению, наверняка поймут, о чем я...

Кстати об электричестве. Принцип Grandezza — исключительно 12-вольтовая бортовая сеть, ее хватает для работы всего стандартного и опционного оборудования. Если нужен переменный 220-вольтный ток — на это есть инверторы, а емкости аккумуляторов хватит за глаза. Этот факт еще раз гово-



рит о том, что лодка создана не для того, чтобы торчать у причала, привязанной к береговому питанию, а вместо того, чтобы слушать тараканье генератора, обоняя дизельный выхлоп, лучше наслаждаться упоительным ревом мощного мотора и соленым ароматом моря.

ЗАЖИГАЙ!

Принадлежность к категории sport cruiser, да еще и при достаточно агрессивной внешности, недвусмысленно намекает на то, что при всех палубных и подпалубных наворотах, мягких диванах, барах с напитками и дорогой отделке такая яхта должна быть во многом «лодкой для водителя». Поэтому мы ждем от нее не только высокой скорости, но и отточенной управляемости вкупе с высокими мореходны-



ми качествами — то есть способности эту скорость поддерживать и при резких маневрах, и на беспокойной воде.

Верный привычке оценивать лодку «с килля», я сразу поинтересовался углом килеватости. Ого! Показатель, внушающий уважение — 20,5° на транце. Плюс обводы, как мне сообщили, немного «крученые», то есть носовая часть заметно острее. В заливе хоть и задувает, но волна несерьезная, кругом берега — даже мелкие моторки шуруют полным ходом. Ладно, рядышком флагман — 12-метровая Grandezza 39 CA, что-нибудь придумаем.

Как и на любом спорткрузизере, пост управления только один — под крышей. Честно говоря, при наличии флайбриджа обычно предпочитаю рулить отсюда — до тех пор, пока окончательно не промокну и не промерзну. На большинстве яхт обзор с нижнего поста оставляет желать лучшего... На 33-й обычной клаустрофобии я не испытал. Даже в «нормальном» положении сиденья нос не загромождают «дорогу» по курсу, обзор, как из аквариума. Правая рука сама собой ложится на рукоятку газа-реверса, а левая — на обод штурвала (единственное, он не регулируется по углу наклона). Впрочем, можно сесть повыше, откинув вверх «свой» валик сиденья.

Кстати, оно представляет собой двухместный диванчик, что на спортивной лодке более чем уместно. Чего там греха таить: желательнее, чтобы объект, которому адресованы ваши выкрутасы и демонстрации водительского мастерства, располагался как можно ближе к вам — по всем возможным соображениям.

Все продумано: хоть валик довольно вы-

сок, внизу можно откинуть довольно широкую ступеньку-подножку, так что ноги не повисают в воздухе. Высоко сижу — далеко гляжу! А над головой — огромный сдвижной люк, надежно фиксирующийся в нескольких положениях, и, стоя на подножке, можно высунуть голову наружу — при плохой видимости такой способ наблюдения за окружаю-

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

нагрузка — 1 чел. плюс 300 л топлива, кормовой тент убран, двигатель — турбодизель Volvo Penta D6 370 л.с. с двухвинтовой колонкой DuoProp, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0,1–0,2 м, температура воздуха — +8 °С, температура воды — +5 °С, акватория — Ботнический залив Балтийского моря в окрестностях г.Наантали, Финляндия

Об/мин.	Скорость		Расход топлива	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	0,0	0,0	0,8	—	—
600	3,5	6,5	1,1	—	—
1000	5,8	10,7	3,8	763	1412
1500	8,1	14,9	13	312	577
2000	11,4	21,0	25	228	422
2500	20,9	38,6	36	290	537
3000	28,1	51,9	50	281	520
3500	33,9	62,7	78	217	401

щей обстановкой иногда только и спасает. Даже при моем далеко не баскетбольном росте 175 см высоты подножки вполне хватило.

Так получилось, что всякий раз мне приходилось выходить на Grandezza 33 в одиночку. Соответственно, убирать и вывешивать кранцы нужно было неподалеку от пирса, ложась в дрейф. Ширины бортовых потопчин вполне хватает, чтобы чувствовать себя на них уверенно и безопасно, тем более что по бокам крыши рубки имеются длинные поручни — есть за что ухватиться. Лишь после подсказки я обнаружил, что кранцы (кстати, с фирменным логотипом Grandezza) убираются по-походному в специальный отсек за транцевой переборкой и на ходу уже не отвечивают — вполне по-спортивному!

Надо сказать, что для моторной яхты разгон у 33-й буквально пушечный, несмотря на далеко не «топовый» 370-сильный мотор. Сказываются и очень легкий выход на глиссирование (слегка приподнимающийся в этот момент нос не перекрывает обстановку по курсу, даже когда не задействуешь откидной валик), и колонка DuoProp. Уже после пары разворотов стало ясно, что лодка — действительно «водительская». Никаких попыток рыскнуть, притормозить, «прилипнуть» скулой, уйти на меньший радиус — все получается ровно так, как задумал, как задал поворотом штурвала и отклонением дросселя.

Крен в определенных условиях кому-то может показаться великоватым (особенно при резком развороте под кратковременный сброс газа), но вскоре я вычислил, что даже в этом случае поворот получается, по-авиационному выражаясь, координированным — крен компенсирует центробежную силу, отчетливо при желании можно удерживать на месте поставленную на плоскость сдвижной двери бутылку с минералкой. Короче говоря, если хорошенько освоиться, даже при движении на полном ходу по извилистому фарватеру можно не убирать со стола посуду, а гости не будут валиться друг на друга в виражах.

Выяснилось, что и на волне лодка остается послушной, предсказуемой и комфортной — при помощи более крупной Grandezza 39, намеренно загнанной в переходный режим, мы развели крутой «вейк» высотой метра под полтора, и я от души погонял по нему на полном ходу под всеми мыслимыми углами. И хотя несколько раз лодка чуть ли не целиком оказывалась в воздухе, экстремальной такую езду я бы не назвал. Не поддалась 33-я

и на провокации вроде «режима серфинга», в котором некоторые лодки может закрутить и неожиданно поставить боком.

О мягкости преодоления крутой волны косвенно свидетельствует курьезный случай: где-то на десятом прыжке я услышал откуда-то из салона характерный «блямк». Ну конечно, забыл совсем, что для презентации лодка была полностью укомплектована, в том числе и посудой! Позже выяснилось, что тарелки, чашки, блюдца и всякие там соусники не пострадали — кокнул я только два бокала из дюжины. Еще один хоть и выскочил из держателя, но каким-то чудом расклинился внутри бара и остался невредим. «Жить захочешь — и не так раскорячишься!» — глубокомысленно заметил один из ребят, помогавших мне выгребать осколки.

Любое путешествие когда-нибудь заканчивается, а отечественные марины теперь переполнены почище заграничных. При подходе к месту швартовки я намеренно усложнил себе задачу, ограничив пространство верендцей швартовых биев, которую отделило от причала чуть более полутора длин корпуса. В этом коридорчике надо было развернуться и вписать лодку бортом в оставленное для нее место между двумя другими яхтами. Удивительно, но, двигаясь «шепотом» и подключая передний ход короткими «толчками», 33-ю удалось развернуть буквально на месте — даже носовая подрулка (довольно мощная, кстати) не понадобилась. Все-таки не прямой вал, а колонка, да еще и DuoProp...

Так уж вышло, что тест получился большей частью драйверским. Роль пассажиров, хотя и весьма успешно, исполнили лишь всякие неодушевленные предметы. Однако один важный момент удалось оценить и без помощи гостей. Общеизвестно, что одна из «болячек» компоновки «хардтоп», особенно на скоростных лодках — подсос водяной пыли и выхлопа за счет разрежения воздуха, создаваемого на ходу высокой, смещенной к корме надстройкой. Привязав лодку, я сразу оцупал кормовой диван — сухо! И только потом, внимательно осматривая 33-ю в спокойной обстановке, обратил внимание на нечто вроде спойлера или, скорее, интерцептора, укрепленного на задней кромке крыши и выглядывающего, в отличие от всего прочего, явным макетом. Представители компании сразу предупредили, что эксперименты с ним были завершены всего лишь за пару дней до презентации, так что привести его в божеский

вид просто не успели, однако, эта штука действительно работает!

Вкратце подводя итоги, можно сказать, что принадлежность к категории sport cruiser Grandezza 33 OC оправдывает на все сто: позволяя в полной мере реализовать самые немалые драйверские амбиции, остается яхтой, на которой гости даже с самым отвязным водителем за рулем будут чувствовать себя комфортно и безопасно. ❄



Grandezza 33 OC

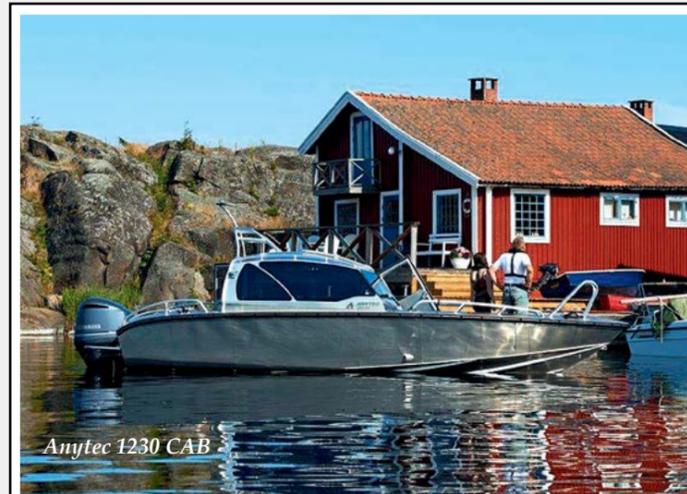
Длина, м.....	10,03
Ширина, м.....	3,23
Осадка, м.....	1,20
Килеватость на транце, град.....	20,5
Сухой вес, т.....	4,8
Запас топлива, л.....	500
Запас воды, л.....	120
Накопительная цистерна, л.....	100
Мощность двигателей, л.с.:	
максимальная.....	430 или 2 × 220
минимальная.....	330 или 2 × 200
Пассажировместимость, чел.....	8
Кол-во спальных мест.....	4 + 2
Категория СЕ.....	«С»



Эксклюзивный дистрибьютор в России

Офисы продаж:

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



Anytec 1230 CAB



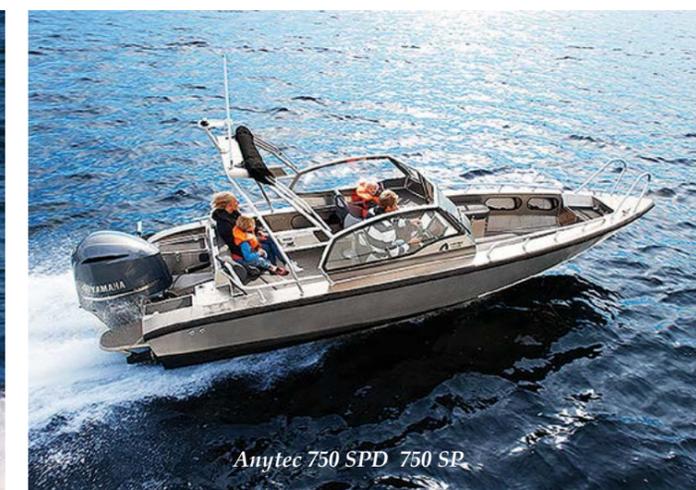
Anytec 622 SP 622 SPD



Anytec 860 SPD



Anytec 860 SPD



Anytec 750 SPD 750 SP



Anytec 530 SPD 530 SP



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