



ТОЛЬКО МЕТАЛЛ

АНДРЕЙ РОЩИН

Для компании Grizzly эта модель стала знаковой. После многих лет специализации на выпуске лодок композитной конструкции проектировщики подготовили катер, корпус, палуба и надстройка которого выполнены из алюминия. По оценке руководителей фирмы, это не только ответ на запросы рынка, но и выросшая за последние годы культура самого производства. Действительно, отличить даже с нескольких шагов алюминиевую, окрашенную в белый цвет рубку от выполненной из стеклопластика можно только по мелким деталям.

Надо обладать абсолютной уверенностью в своих силах, в людях и в производстве, чтобы представить на обсуждение любителей водно-моторного отдыха новую модель осенью, под самый «занавес» навигации. Именно так произошло с очередной новинкой катеростроительной компании Grizzly.

Конструкция корпуса катера достаточно традиционна. Используются килеватые (19° на транце) обводы с монольжей в кормовой части. Борты и днище выполнены из алюминия толщиной 5 мм, для рубки берется лист потоньше и полегче. Для палубы и пайолов используется рифленый металл. Большинство деталей палубного оборудования, таких, как релинги и швартовные утки, закреплено на сварке.

Кормовая часть катера имеет ступенчатую конструкцию, подмоторного рецесса как такового нет — его роль выполняет невысокая «палуба», выступающая за основной транец. Такая схема нередко используется, в частности, американскими верфями, строящими алюминиевые лодки, но разработчики Grizzly дополнили ее интересным решением, продолжив линию кормовой «палубы» в нос при помощи приваренных к бортам накладок-брызгоотбойников. Благодаря этому

корпус обрел завершенность, а кормовая «ступенька» перестала смотреться некой дополнительной деталью. Возможно, именно такое решение привело проектировщиков к отказу от использования мягкого привального бруса — темная линия привальника вряд ли сочеталась бы с новым элементом конструкции.

Рубка открыта в корму, но, благодаря тщательной проработке соединения с мягким ходовым тентом, по периметру закрывающим весь кормовой кокпит, здесь удалось создать единое жилое пространство. Под тентом можно выпрямиться во весь рост даже высокому человеку, крыша надстройки лишь немногим ниже. На ней установлены ходовые огни и система поручней для безопасного прохода по бортовой части палубы. При необходимости на эти поручни можно установить площадку для крепления РЛС и антенн радиосвязи. Впрочем, выходить на борт зачастую нет надобности — рубка имеет сквозной проход. Дверь для выхода из нее в носовой кокпит выполнена из двух половинок, что позволяет в зависимости от условий плавания либо держать их закрытыми, либо откидывать к борту только верхнюю часть.

Если говорить о дизайнерской проработке этой модели, то она, на мой взгляд, выполнена очень тщательно — как внешне, так и внутри



катер выглядит весьма импозантно. К слову сказать, Grizzly является одной из немногих российских фирм, где вопросы дизайна стоят на одном из первых мест. Это касается не только тщательной прорисовки внешнего облика каждой модели, но и продуманного стиля интерьера. Например, изготовление кресел водителя и пассажира уже осуществляется на собственном производстве, пошитые здесь же мягкие диваны и подушки не только соответствуют стилю катера, но и становятся элементом бренда — на каждой вытиснен фирменный логотип с медведем-гризли.

Следует добавить, что современный облик всех моделей подчеркивается и хорошей покраской: все строящиеся корпуса на завершающем этапе проходят через покрасочную камеру с горячей сушкой. Каждому клиенту предоставляется возможность подобрать понравившийся цвет и тем самым индивидуализировать свое плавсредство.

Стандартное оборудование катера также выполнено на высоком уровне: удобный приборный щиток перед водителем, качественные кресла и диваны, электрические «дворники» на лобовых стеклах, дистанционно управляемая фара-искатель, пластмассовые крышки лючков, красивая импортная и отечественная фурнитура, обтянутый морским винилом подволоком каюты, в кокпитах — небольшие лампы подсветки. Управление транцевыми плитами продублировано дистанционным пультом.

Компания предлагает и немалое количество дополнительного оборудования, например, на катер может быть установлен якорный роульс и электрический шпиль для подъема якоря, отопитель, навигационные приборы.



Внутреннее обустройство тщательно продумано. Это видно как по отдельным деталям, так и по конструктивным решениям. Топливный бак традиционно размещен под палубой каюты-кокпита, а вот рыбный ящик вынесен вперед и расположен перед надстройкой — под палубой носового кокпита. Обзор с

места водителя очень хорош благодаря большим лобовым и бортовым стеклам. При этом за счет высоты борта и продуманного наклона лобовых стекол рубка не кажется громоздкой и полностью согласуется с общим дизайном всех катеров компании Grizzly. Помимо этого конструктив рубки используется и дополнительно. Так, усиление крыши сделано в виде несколько выступающих внутрь плоских коробов. И эти же короба, соединенные внутри, являются элементом принудительной вентиляции кабины. При опциональном заказе любого обогревателя, например, Webasto, специалистам завода потребуются только установить саму печку, для которой тоже предусмотрено место, ну а вся необходимая система распределения горячего воздуха уже готова.

Удачным решением стало и размещение за водителем небольшого камбузного уголка. На первый взгляд, за креслами водителя и пассажира находятся абсолютно одинаковые продольные диваны. Но стоит снять подушки правого дивана, как открывается готовая к использованию мойка и плита. Подача воды в кран идет из стационарного бака на 60 литров, под сиденьями упрятан и газовый баллон для плитки. »





Конечно, с точки зрения удобства, у плиты не удастся постоять — процесс приготовления пищи придется выполнять сидя на соседнем диване. Но все же для таких размеров катера это кажется более разумным, чем делать отдельную выгородку для камбуза.

Превращения диванов на этом не заканчиваются. Сняв подушки диванов с сидений обоих бортов и разместив их поперек, от борта до борта, владелец катера получает полноценное двуспальное место. Разумеется, предусмотрен в каюте и съемный стол, который в походном положении убирается в рундук под диваном левого борта.

Собственно, наши испытания новой продукции верфи не превратились в череду открытий. Катер шаг за шагом только подтверждал и заявленные скоростные возможности, и великолепную маневренность, и удобство управления.

С подвесным мотором Suzuki мощностью 150 л.с. при полном топливном баке и трех пассажирах с водителем удалось выйти на глиссирование за 4 секунды, при установившемся режиме движения лодка хорошо слушается руля, не рыскает и не слишком реагирует на перемещение людей по каюте. С гребным винтом 19-дюймового шага при 5000 об/мин. максимальная скорость по результатам заездов в противоположных направлениях относительно течения составила около 72 км/ч.

Маневренность катера не вызывает никаких нареканий. При резких поворотах на полном ходу крен не превышает 30–35°, корпус не проскальзывает и чутко отзывается на повороты рулевого колеса. Диаметр циркуляции при входе в поворот на скорости 40 км/ч составляет примерно три-четыре длины корпуса. Забрызгивание от небольших встречных волн на полном ходу практически отсутствует.

Благодаря высокому основному транцу на заднем ходу кокпит не заливается, а при резкой останов-



ке катера с полного хода догоняющая волна внутрь корпуса не попадает.

По отзывам испытателей этой модели, при заявленной мощности подвесного мотора (до 150 л.с.) нужда в транцевых плитах возникла, когда нужно было вывести на глиссирование перегруженную лодку; в остальных случаях она легко выходила на режим.

В этот день нам не удалось проверить



поведение новой лодки на волнении, но в предыдущие выходы на полутораметровую волну катер показал себя прекрасным мореходом. На максимально возможной при таком состоянии акватории скорости катер не испытывал сильных ударов днищем о воду, заливаемость носового кокпита отсутствовала.

В целом стоит сказать, что новый Grizzly 660 PRO, несомненно, получился быстроходным и удобным в эксплуатации.

Возможно, осенний тест — всего лишь сложившаяся ситуация, и я придал слишком много значения действиям коммерческого отдела компании при появлении новой модели. Действительно, все это могло оказаться и реальным стечением обстоятельств. Для фирмы Grizzly уходящий год ознаменовался и расширением производства, и созданием модельного ряда катеров, полностью выполненных из алюминия. Так что спуск на воду новинки просто получился перенесенным с лета на осень.

А, может быть, компания и себе, и партнерам задает новый темп развития, и недалек день, когда мы увидим в металле очередные разработки заводских конструкторов. Время

покажет, а сейчас можно порадоваться тому, как компания красиво преодолела закрепившийся стереотип «выпускаем только композитные алюминиево-пластиковые лодки». ❖

Grizzly 660 PRO	
Длина, м.....	6,60
Ширина, м	2,15
Высота борта на миделе, м.....	0,90
Килеватость на транце, град.....	19
Высота транца, м.....	0,51
Сухой вес, кг.....	900
Запас топлива, л.....	200
Мощность ПМ, л.с.	150
Пассажировместимость, чел.....	8

ООО «Гризли Марин»
Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 15
Тел. +7 (812) 407-7445
E-mail: sale@grizzly-marine.ru
www.grizzly-marine.ru