



ВОКРУГ «БАЗЫ»

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ПЕТТЕРИ ЛЕХТОНЕНА

В чем одно из главных отличий моторных яхт от тех же автомобилей? Наверное, в частности и в том, что встретить две абсолютно одинаковые яхты одной и той же модели практически нереально. Понятие «базовая комплектация» давно стало чисто номинальным — не встречал еще судовладельцев, не соблазнившихся хотя бы несколькими пунктами из обширного перечня опций, который даже в случае с довольно компактной лодкой занимает как минимум пару страниц. Прибавим к этому возможность выбора силовой установки с разными двигателями и приводами, да плюс те небольшие усовершенствования, которые верфи оперативно вносят в конструкцию серийных судов... Одним словом, даже хорошо знакомая лодка может предстать в совершенно новом свете. С точки зрения тест-пилота — вполне обоснованный повод еще раз сесть за штурвал.

О финских моторных яхтах Grandezza мы уже не раз рассказывали на страницах журнала, причем не с чужих слов: на редакционных тестах успели побывать флагманская модель 39 CA и прошлогодняя новинка 33 OC — еще до того, как они были официально представлены яхтенной общественности на международных бот-шоу. Времени с тех пор прошло не так уж много, новые модели пока только в проекте. Но уже знакомые нам лодки все же сумели немного измениться — и прежде всего, в той области, которая выходит за границы сакраментальной «базы».

Помимо теста двух лодок, мне удалось посетить две верфи компании Finn-Marine, на одной из которых и строятся Grandezza. Увидеть

своими глазами «кухню» всегда любопытно, хотя подобных верфей я посетил в свое время немало. Попробую вкратце перечислить, что показалось наиболее интересным.

Для начала — самое важное: оказывается, корпуса этих моторных яхт формируются методом вакуумной инфузии. На сегодняшний день это самый надежный, хотя и недешевый способ обеспечить абсолютную монолитность формовки. Таким образом достигается очень высокая прочность корпуса при относительно малом весе (вот вам и одно из объяснений высоких скоростей, с которыми у меня ассоциируется Grandezza). Во-вторых, на верфи используется «конвейерный» метод: в процессе постройки лодки перемещаются на специальных тележках с участка на участок — сборка, установка двигателей и прочих

систем, электрика, внутренняя обстройка, отделка... Такая система позволяет не только рационально распределить рабочее время и загрузку оборудования верфи, но и повышает ответственность каждой из специализированных бригад. Кстати об опциях: заказанное для той или иной лодки дополнительное оборудование сразу помещается в тележки с соответствующим серийным номером, которые доставляются со склада, где формируются такие «пакеты», непосредственно на тот или иной участок «конвейера». И, в-третьих, постоянный контроль за качеством виден невооруженным глазом: даже неприметные огрехи отмечаются яркими стикерами. Потихоньку приподняв один из них, я обнаружил едва заметную волосную царапинку, на которую в жизни не обратил бы внимания. »

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Grandezza 39 CA

Нагрузка — 1 чел. плюс 320 л топлива и 120 л воды, силовая установка — 2 × Volvo Penta D4 300 (2 × 300 л.с.) с угловыми колонками DuoProp, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +23 °С, температура воды — +12 °С, скорость ветра — 6–8 м/с, высота волны — 0,2–0,4 м, место испытаний — залив Айристо Балтийского моря, Турку, Финляндия

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
700	4,7	8,7	5,2	832	1538
1000	6,4	11,8	8,7	677	1252
1500	8,7	16,1	22	364	673
2000	12,0	22,2	42	263	486
2500	19,5	36,1	67	268	495
3000	28,0	51,8	84	307	567
3500	34,1	63,1	112	280	518



Grandezza 39 CA	
Длина, м.....	11,95
Ширина, м.....	3,95
Осадка, м.....	1,50
Килеватость на транце, град.....	20,5
Водоизмещение, т.....	9,0
Запас топлива, л.....	920
Запас воды, л.....	275
Емкость септика, л.....	195
Мощность двигателей, л.с.:	
минимальная.....	2 × 300
максимальная.....	2 × 400
Пассажировместимость, чел.....	12
Количество спальных мест.....	5 + 2
Категория СЕ.....	«B»



ПРИБЛИЖЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСТВА

Выискивая изменения, каждый первым делом видит что-то свое. Дамы, например, наверняка обратят внимание, что L-образный камбуз теперь решен в более эффектной «контрастной» гамме. Все столешницы и настенные шкафчики для посуды отныне снежно-белые — дополнительный повод поддерживать здесь хирургическую чистоту. Плюс это и без того немаленькое помещение, расположенное ниже центрального салона, зрительно стало более просторным и светлым, да и общему стилю «техно» с его нарочито гранеными очертаниями мебелировки, в котором решены интерьеры 39-й, такая цветовая гамма, на мой вкус, больше соответствует.

На кормовой стойке салона появились большие круглые кнопки со стрелками. Оказывается, оба стола — и в салоне, и на кормовой палубе — теперь можно опустить при помощи электропривода, чтобы организовать дополнительные лежанки. Раньше, помнится, они были установлены на газовых опорах и поднимались-опускались примерно по тому же принципу, что офисные кресла (вниз — под вашим собственным весом, вверх —



автоматически, нажатием на ручку клапана). В принципе, старая конструкция лично меня вполне устраивала, но электропривод — это круто! Единственное, работает эта система хоть и совершенно бесшумно, но довольно медленно.

Хозяйскую каюту во всю ширину лодки, расположенную в районе миделя (на большей ее части можно стоять во весь рост), и вторую в носу, с удобной кроватью-«ножн-



цами», деликатно оставляющей гостям выбор, как ночевать — вместе или раздельно, оставили без существенных изменений.

Кому что: лично мой взгляд первым делом остановился на водительском сиденье, которое раньше, помнится, представляло собой широкий диван, для спорткруизера излишне вальяжный. Фактически диваном оно и осталось, только теперь это два отдельных кресла, плотно поставленных друг к другу. То есть прекрасную спутницу по-прежнему можно посадить рядом с собой, но, если вдруг возникнет желание заложить пару крутых виражей (что на Grandezza так и подмывает сделать), она будет чувствовать себя более уверенно и вряд ли станет хвататься за ваши руки на штурвале — на спинках обоих кресел есть хорошая боковая поддержка. Кроме того, если водителю понадобится сесть повыше, то беспокоить пассажира не придется: откидывающиеся вверх валики сидений здесь тоже раздельные.

Усевшись за штурвал, я обнаружил, что рукояток управления подрулками теперь две — в качестве опции стал доступен и кормовой «трастер». На мой взгляд, удачная и относительно недорогая альтернатива управлению джойстиком, тем более что угловые колонки



для него не столь хорошая пара, как IPS со смещенными вперед винтами. И, конечно, не могу не упомянуть вроде бы мелкую деталь, но из числа тех, что и формируют общее впечатление. Наконец-то я не слонялся по всей лодке, размышляя, куда бы пристроить защитные крышки картплоттера и радиостанции: широкая панель поста управления вместе с магнитным компасом приподнимается, открывая безразмерный «бардачок». Все под рукой, и при этом никуда не денется даже при резких скоростных маневрах.

Одна из главных прелестей 39-й — сдвижная водительская дверь, через которую можно выйти на широкую бортовую потопчину (по левому борту двери нет, а проход заметно уже). Этим я и воспользовался, когда решил выкурить сигаретку в зоне скоростного ограничения. Оказалось, что рулить можно и «с улицы»: и штурвал, и все рукоятки под рукой, а выпасть при этом за борт, оставив лодку без контроля, не позволит могучий высокий релинг.

Щедрые финские товарищи, подошедшие к причалу первыми, оставили мне такой закуток, поставить в который 39-ю, на первый взгляд, удалось бы разве что подъемным краном — с носа и кормы оставалось от силы сантиметров по двадцать свободного пространства, причем забитый до отказа соседний причал располагался так близко, что о развороте под прямым углом не было и речи. И все это при довольно сильном отвальном ветре. Принявшись подтягивать корму включенными враздрай моторами, я вовремя вспомнил, что подрулок-то две!

Выйдя для лучшего обзора на боковую палубу и отклоняя джойстики левой рукой,



в другую руку я взял заготовленный швартов. Кранцы тоже были вывешены заранее, и, как только они мягко коснулись причала, оставалось лишь набросить его на береговой кнехт и закрепить на расположенной тут же средней утке. Детская игра! Кстати, можно было бы вообще взять пульт дистанционного управления и управлять подрулками откуда угодно, хоть с берега. Еще более облегчила бы >>>





задачу имеющаяся на лодке камера заднего вида, но, увы, меню картплоттера, на большой экран которого выводится ее картинка, оказалось на финском языке, а помочь с переводом было некому. Ведь даже для того, чтобы переключить язык интерфейса, надо по крайней мере знать, как будет этот самый «язык» по-фински!

БЕНЗИН ВМЕСТО ДИЗЕЛЯ

Оказавшись на тестовом причале Finn-Marin в Кокколе, я почувствовал себя промышленным шпионом. Пришвартованной там лодке не хватало только накладных фальшпанелей, которыми принято маскировать секретные «концепты». В салоне кое-где отсутствовало даже покрытие пола, мрачно выглядел и пост управления с огромной заглушкой вме-

сто экрана картплоттера. Впрочем, дизайн, равно как внутренняя планировка Grandezza 33 OC, остались прежними. А главный секрет был и без того надежно упрятан под откидывающейся электроприводом частью кормовой палубы.

Тот самый первый экземпляр этой модели, который я тестировал в конце прошлого года в финском Наантали, был оборудован одним дизелем Volvo Penta мощностью 370 л.с. (и, помнится, продемонстрировал с ним весьма боевой спортивный характер). Финны, надо, сказать, вообще предпочитают дизельные двигатели, однако яхты Grandezza экспортируются не только в Финляндию. На тестовом экземпляре двигателей было, во-первых, два, а во-вторых, они оказались бензиновыми MerCruiser 5.0 DTS.

Если говорить о лодках, то можно уверенно назвать две главные «бензиновые» страны — США и Россию. Цены на «легкое» топливо не столь высоки, как в Европе (особенно за

океаном), а бензиновые силовые установки, как известно, заметно дешевле дизельных. Представители верфи ничуть не скрывали, что новая версия 33-й ориентирована в первую очередь на российского покупателя.

Двухмоторная установка была заложена в конструкцию Grandezza 33 изначально — изучая самый первый экземпляр лодки, я тогда еще подивился простору в машинном отделении. Двум движкам здесь тоже не тесно. Доступ к тем же приводным ремням и фильтрам великолепен, так что некоторые регламентные работы можно проводить и самостоятельно. Остается и место для дополнительного оборудования, в частности, 220-вольтового генератора (дабы соблюсти «чистоту породы» и не городить дополнительный топливный



бак, очевидно, тоже бензинового).

С ходовыми качествами 33-й и ее заводным характером я хорошо знаком и могу констатировать, что более мощная силовая установка только прибавила ей огонька. Правда, представители верфи сразу предупредили, что противонаправленные гребные винты колонок Bravo III, подобранные по рекомендации специалистов MerCruiser и на основании их расчетов, оказались слишком «легкими», и вместо винтов шагом 22,5 дюйма уже заказаны 24-дюймовые.

Эта небольшая промашка сама по себе ока-

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Grandezza 33 OC

Нагрузка — 3 чел. плюс 360 л топлива, силовая установка — 2 × MerCruiser 5.0 Sea Core DTS с угловыми колонками Bravo III (2 × 260 л.с.), ГВ — стальные трехлопастные Bravo III шагом 12,5 дюймов, температура воздуха — +21 °С, температура воды — +14 °С, скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0,2–0,4 м, место испытаний — Ботнический залив Балтийского моря, Коккола, Финляндия

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
700	3,4	6,3	8,4	198	367
1000	5,0	9,3	12,8	191	354
1500	6,3	11,7	19,2	161	297
2000	8,2	15,2	29,2	138	255
2500	10,8	20,0	53,2	99	184
3000	18,2	33,7	59,8	149	276
3500	23,5	43,5	77,4	149	275
4000	30,1	55,7	93,4	158	292
4500	35,1	64,9	124,4	138	256
5000	39,5	73,1	158,8	122	225

залась «говорящей», ведь, помимо размеров и веса, используемых при подобных расчетах, есть еще такой немаловажный показатель, как гидродинамика. Более низкое сопротивление корпуса, очевидно, и позволяет использовать на 33-й более «скоростные» винты по сравнению со «среднестатистическими» одноклассниками. Да, с 22,5-дюймовыми

винтами лодка продемонстрировала завидную приемистость, позволяющую быстро выскатывать на глиссирование даже при слегка откинутых колонках, но по достижении 5000 об/мин принимались пищать сигнализаторы «перекрута» и срабатывала отсечка. Но даже на «придушенных» электроникой двигателях мне удалось разогнаться почти до 40 узлов, так что расчетные показатели с оптимальными гребными винтами (порядка 43–44 узлов) представляются весьма недалекими от истины.

По сравнению с первым образцом «концепт» показался мне несколько шумноватым (два двигателя, да еще и бензиновых!), но, пожалуй, часть дополнительного шума можно было списать на то, что отделка данного экземпляра была чисто номинальной.

Кстати, незавершенность тестового образца позволила провести еще одно сравнение. Общеизвестно, что одним из основных недостатков открытой с кормы компоновки «хардтоп» является зона низкого давления, создаваемая надстройкой. Вот у нас в салоне и дело проникали сзади водяная пыль и бензиновый выхлоп. А все потому, что на «концепте» временно отсутствовал хитроумный спойлер, с которым специалисты верфи довольно долго экспериментировали. Теперь я окончательно понял, что возились они не зря: в салоне лодки, дополненной подобным аэродинамическим интерцептором, не гасла даже зажженная на ходу спичка.

РЕЗЮМЕ

Как уже отмечалось, даже серийные яхты сугубо индивидуальны — такова уж сама яхтенная порода. Отныне перед тестами буду внимательнее изучать перечни доступных опций: как выяснилось, даже незначительные на первый взгляд детали способны всерьез изменить потребительские качества. ❄



Grandezza 33 OC

Длина, м.....	10,03
Ширина, м.....	3,23
Осадка, м.....	1,20
Килеватость на транце, град.....	20,5
Водоизмещение, т.....	4,8
Запас топлива, л.....	490
Запас воды, л.....	120
Емкость септического танка, л.....	100
Мощность двигателей, л.с.....	370–520
Пассажироместимость, чел.....	8
Количество спальных мест.....	4 + 2
Категория CE.....	«B»



Эксклюзивный дистрибьютор в России

Офисы продаж:

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