

ЗАПАС КАРМАН НЕ ТЯНЕТ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО КАРИ ВИЛЕНА

Довольно четкая до недавних пор граница между флайбриджными и «спортивными» моторными яхтами становится все более и более размытой. Как показывают редакционные тесты, боевой задорный характер способны проявить и флайбриджные лодки более 70 футов длиной, лишь самую малость недотягивающие до солидной категории «супер». Что же тогда говорить о новинках верфей, исторически делающих ставку именно на «драйверские» качества?



Принадлежность к категории «спорт» не сводится к одним только внушительным цифрам максимальной скорости на экране навигатора. Высокая скорость должна уверенно и безопасно поддерживаться не только при движении по прямой, и не только

на тихой воде. Моторная яхта — это, конечно, не гидроцикл, но отнюдь не секрет, что существует масса людей, которым нравится сам по себе процесс «активного» управления. Ну скучно им просто перемещаться из точки «А» в точку «Б»!

Это примерно как с автомобилями. Скажем, на том же Lancer Evolution вы можете

сколь угодно долго кататься через городские пробки из дома на работу, держась в общем потоке и спасаясь от скуки при помощи аудиокниги или бодрящей музыки из приемника, но в один прекрасный момент вдруг поймаете себя на том, что после очередного старта со светофора ваши соседи в зеркале заднего вида «ушли в точку», а за негаданно

подвернувшись поворотом, в котором машина под визг резины «помела хвостом» в уверенном и безопасном управляемом заносе, и вовсе пропали из виду. Что за муха вас укусила? С точки зрения логики вы вроде ничего не выиграли — впереди другой светофор с плотной толпой машин, но на душе почему-то становится светлее и радостнее.

Именно для этого создаются такие автомобили и такие лодки — прагматика прагматикой, но человеческую натуру не переделаешь. Хотя, если говорить о подобных лодках, а особенно моторных яхтах, то, помимо способности уверенно и безопасно принимать практически любые водительские шалости, в отличие от спортивных автомобилей к ним

предъявляется еще одно существенное требование: шалости эти не должны сказываться на комфорте пассажиров, целостности посуды на камбузе и работе разнообразных судовых систем.

До тех пор, пока финская верфь Grandezza строила относительно компактные спортивные лодки длиной до 30 футов, этот вопрос



Не раз побывав за штурвалом 39-й, могу сказать, что эту непростую и во многом противоречивую задачу они решили более чем успешно: сохранив присущую лодкам Grandezza спортивную остроту, способную удовлетворить самого отчаянного водителя, экс-флагман весьма дружелюбен и к пассажирам — даже в самых крутых разворотах, в том числе и на волне, не приходится ждать резких знакопеременных перегрузок, а коор-

динированный крен, «автоматически» компенсирующий центробежную силу, позволяет в ходе подобных маневров даже не убирать посуду со столов.

Вроде бы ни убавить, ни прибавить, но не требовалось особых дедуктивных способностей, чтобы и уже тогда догадаться: новый флагман, выполненный по классической для «спортивных» яхт схеме, наверняка обзаведется флайбриджем (взять хотя бы наличие буквенного индекса, явно предусматривающего и какие-то иные варианты исполнения). Помечтал в свое время о «летучем мостике» и я — на довольно длинном перегоне в районе Турку, когда мягкая солнечная погода и чарующие финские пейзажи так и просили более полного единения с природой. Тогда пришлось обойтись полностью убраным назад потолочным люком и открытой сдвиж-»



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Grandezza 40 Fly

Нагрузка — 5 чел. плюс 820 л топлива и 50 л воды, силовая установка — турбодизели Volvo Penta D6-370 (2 × 370 л.с.) с угловыми колонками DuoProp, до 3000 об/мин активирована система Trim Assist, далее триммирование осуществлялось вручную, кормовой тент установлен, температура воздуха +16 °С, температура воды +13 °С, скорость ветра 4–6 м/с, высота волны 0,3–0,6 м, акватория — залив Рилотфьярден Балтийского моря, Науво, архипелаг Турку, Финляндия.

стоял не особо остро. Но с относительно недавним (в 2012 году) появлением флагмана Grandezza 39 SA, ознаменовавшим собой окончательный переход верфи в элитные ряды яхтостроителей, специалистам компании, помимо сохранения фирменных ходовых качеств, пришлось обеспечивать соблюдение и этих чисто яхтенных требований.



Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	0,0	0,0	1,8	–	–
600	3,7	6,8	2,4	–	–
1000	6,2	11,5	7,2	792	1466
1500	9,1	16,8	26,0	322	596
2000	10,7	19,8	52,0	189	350
2500	20,2	37,4	78,0	238	441
3000	27,7	51,2	104,0	245	453
3500	35,5	65,7	158,0	207	382
3600	36,1	66,8	160,0	208	384



ной дверью (через которую я пару раз прямо на ходу выходил проветриться на надежно прикрытый высоким фальшбортом бортовой проход, придерживая штурвал левой рукой), но все-таки немного не хватало того полного чувства полета над водой, которое способен подарить только флайбридж.

При этом к мечтам примешивались определенные сомнения. Ведь при всех ее прелестях «верхняя палуба» — это еще и серьезный дополнительный вес, поднимающий центр тяжести и способный существенно сказаться на поведении лодки... Не потеряет ли она своих отменных драйверских качеств? Не испортит ли «головной убор» благородного стремительного силуэта? В общем, подобно капризному герою сказки, мне хотелось, чтобы флайбридж был, но при этом его как бы и не было.

Собственно, нечто подобное я и увидел еще при «сухопутном» знакомстве с флайбриджной версией на зимней выставке Vene/Bat в Хельсинки, где новинка была впервые представлена широкой публике. На первый взгляд, практически та же 39-я. Благодаря «воздушности» флайбриджа, удачно вписанного в знакомый силуэт, он едва заметен — выдают его только невысокий ветровой козырек с обратным наклоном да более длинный навес над кормовой палубой. До уровня крыши версия Fly практически полностью повторяет 39-ю и имеет те же основные размерения корпуса, а более высокий цифровой индекс по большому счету призван лишь подчеркнуть ее флагманский статус.

И только поднявшись по стильному трапу с единственной изогнутой стойкой наверх, понимаешь, что на деле флайбридж здесь

более чем полноценный. Помимо традиционного «кают-компанийского» П-образного дивана со столиком, легко превращающегося в солнечный лежак, еще один стационарный солярий имеется и в кормовой его части, нависающей над кормовой палубой. Нашлось место и для довольно большой барной стойки с грилем, холодильником и мойкой. Единственное, что не совсем оправдало мои надежды, так это водительское кресло. Оно перед штурвалом только одно!

Если прекрасная спутница решит составить вам компанию, ей придется устраиваться хоть и по соседству, но на некотором расстоянии — на передней части дивана по левому борту, превращающейся благодаря откидной спинке в двухместное сиденье. Не порядок! На всех Grandezza водительские сиденья рассчитаны на двоих, и если захочется



активно покрутить штурвал... В общем, все меня поняли.

А теперь о главном. Когда я наконец-то опробовал новинку в деле, оказались «снятыми» и все предыдущие сомнения относительно того, что принято именовать driving performance. Конечно, при управлении с высоты флайбриджа ощущения обычно несколько иные, и на обратном пути к причалу я специально пересел на привычный по 39-й нижний пост управления, но вердикт остался прежним: если в поведении лодки на волне и при скоростном маневрировании что-то и поменялось, то обнаружить эти изменения способны разве что какие-нибудь хитроумные приборы, а не человеческий вестибулярный аппарат. Вот только крены в особо крутых разворотах стали чуть-чуть поглубже, и при пересечении вейка от фотолодки (тоже не маленькой) я пару раз предпочел слегка вы-

прямить лодку поворотом штурвала, чтобы избежать откровенного попадания на него одной из плоскостей днища. Тут уж чудес не бывает — любая килеватая лодка при крене превращается в плоскодонку со всеми вытекающими последствиями. В остальном же флайбридж (плюс расположившихся на нем «болельщиков») словно бы и не было — как в свое время и мечталось.

РЕЗЮМЕ

Наверное, это как раз тот случай, когда и применима поговорка «запас карман не тянет». Здесь имею в виду тот запас, который был изначально заложен в прототип как по вертикальной развесовке, так и по гидродинамике: создаваемая на ходу подъемная сила грамотно спроектированного корпуса легко одолевает и дополнительный вес, и создаваемый его верхним расположением «рычаг». Кстати, и в статике (в частности, в дрейфе на неспокойной воде) новинка тоже не показала мне более валкой по сравнению с 39-й. Создатели Grandezza 40 Fly в очередной раз убедительно доказали, что в качестве антонима термину «спортивная яхта» слову «флайбриджная» пора искать какую-то замену. ❖



Grandezza 40 Fly	
Длина, м.....	12,30
Ширина, м.....	3,95
Осадка, м.....	1,50
Килеватость на транце, град.....	20,5
Водоизмещение, т.....	9,5
Запас топлива, л.....	920
Запас воды, л.....	275
Объем септика, л.....	195
Пассажировместимость, чел.....	12
Кол-во спальных мест.....	5 + 2
Мощность двигателей, л.с.....	600-740
Категория CE.....	«B»



Эксклюзивный дистрибьютор в России, Белоруссии и Казахстане

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