

БОЛЬШЕ, ЧЕМ КАЖЕТСЯ

АНТОН СОРОКИН

В модельном ряду Cranchi, семейной верфи с полуторавековой историей, 30-футовая «Выносливость» (так переводится Endurance) — одна из самых маленьких лодок. Однако она принципиально важна для понимания идеологии производителя, поскольку «тридцатка» — это психологическая отметка, за которой начинаются «настоящие большие лодки», а для многих и вовсе ощущение истинной роскоши. Посмотрим, что в это понятие сумела вложить Cranchi.

Отмечу сразу, что Cranchi 30 Endurance принадлежит спортивной линейке верфи, которая имеет в своем активе и круизеры, и «флайбрижи», и даже траулерные яхты. В свою очередь, Sport Line многие производители считают возможным делать значительно более лаконичной, чем иные версии, сосредотачиваясь на скоростных и прочих ходовых качествах. Однако приятнейшая особенность Cranchi состоит в том, что ни одна их модель не выглядит бескомпромиссной. Здесь абсолютно лишь качество, многократно подтвержденное всевозможными призами (из свежих — «Европейская яхта года – 2015» у Cranchi Eco Trawler 43 Long Distance и номинация на «Лучшую яхту – 2016» у Cranchi Zaffiro 35). В остальном же на верфи предпочитают деликатные подходы.

Cranchi 30 Endurance (кстати, обладатель премии «Европейская моторная лодка года – 2012»), будучи представленной на Лондонском бор-шоу, возглавила топ-10 новинок по версии портала boats.com. Искушенные британские журналисты, разумеется, не зря сделали свой выбор. Дело в том, что помимо технических инноваций, которыми славится семейная верфь, Cranchi сумели предложить покупателю на удивление полный комплект предметов роскоши, упакованных в совсем еще небольшой

объем. Девятиметровая открытая яхта может предложить владельцу то, что не всегда найдешь в более крупных закрытых.

Против обыкновения (да и здравого смысла), я входил на борт не с купальной платформы, а с противоположной стороны. И, неловко перешагнув через высокий релинг, тут же порадовался: насколько воздушным он выглядит, но как при этом удобен и безопасен.

Потом, пройдя вдоль всего борта, убедился: в каждой точке ограждения выстроены идеально. И пока стоял еще в носовой части, подумал, что в каюте, наверное, очень светло — круглый застекленный люк оказался неожиданно большого диаметра. Вопреки ожиданиям, палубное пространство оказалось не идеально ровным, а с довольно заметной ступенькой. Она не мешает расстелить опциональный санпад, но явно увеличит высоту потолка в каюте. Приятное решение.

Боковые проходы рассчитаны отлично. На 30-футовой лодке не ждешь от них большой ширины — как-никак надо внутренний объем сохранить. Но здесь конструктором был найден оптимальный вариант. Нужно отдать должное дизайнеру Альдо Кранки, одному из представителей семейства, владеющего верфью: чувство меры у него просто идеальное. »





Спускаюсь в кокпит. Ну откуда у меня это навязчивое ощущение, что нахожусь на яхте больших размеров? Оттого ли, что капитанское место настолько просторно? Аккуратно скругленные линии спинки и сиденья дают предостаточно пространства для судоводителя и штурмана, но не загромождают проходы. Разместиться здесь можно и сидя, и в традиционной (особенно для скоростных судов) полустоячей позе, если поднять подушки сиденья. Оттого ли, что свободно прошел позади этого дивана в обеденную зону? И, кстати, вспомнил, что на первых версиях капитанское кресло разворачивалось на 180 градусов, чтобы хозяин мог присоединиться к обедающим гостям. А что же теперь? Оказывается, из шкиперского дивана выдвигается пуфик, стыкующийся с остальными



сидячими местами, замыкая их в П-образную схему вокруг стола. При заявленной пассажироместимости восемь человек, тут могут устроиться, пожалуй, и десять.

Стол, разумеется, складной. Если его убрать, то для танцев места, может, и не хватит, но пространство для движения достаточно. Но если двигается в кокпите один лишь кок, то снимать стол ему не понадобится: плита и мойка, расположенные по левому борту, находятся на приличном расстоянии от столешницы. Ну а прямо под ними вполне разумно и удобно поместился небольшой холодильник. Итак, полноценный обед гостям обеспечен. Маленькая и приятная деталь: в обеденной зоне тут и там вмонтированы держатели для стаканов — например в подлокотнике кресла, что расположен со стороны прохода.

Кормовую часть осмотрю позже. Пока мне интересны интерьеры, ведь тот же капитанский диван напомнил о многолетнем

сотрудничестве Cranchi с мебельным домом Iterbu Project. Интересно, что предложил он на этот раз.

Спуск расположен, как водится, слева от рулевой колонки. Надо отметить, что проем широк и достаточно высок: даже мне с ростом под 190 см не пришлось «складываться», чтобы войти в кают-компанию. Лестница — очередной шедевр итальянских мебельщиков: умеренной крутизны и со ступенями затейливой формы, которая создает надежную опору при небольшой ширине ступеней, экономящей внутреннее пространство. Слева от лестницы обнаруживается дополнительный кухонный блок с микроволновкой и объемистым шкафом для посуды и прочих необходимых для комфорта вещей. Здесь же, кстати, размещен один из динамиков и панель управления звуковой системой, продублированные и в открытой части яхты, так что единое развлекательное пространство создать несложно.



Смотрю вперед: да, света и впрямь предостаточно. Люк в потолке и не замеченные мною раньше двухъярусные боковые окна создают панорамное освещение, подчеркнутое зеркалом, что размещено в носовой части. В результате V-образный диван и вписанный меж его «ветвями» стол словно бы вынесены под солнце. Мебель светлого дерева (если не ошибаюсь, вишни) и так же застланный пол дополняют ощущение легкости и объема. Надо сказать, формы шкафов и диванов вычурными не назовешь, однако благородными — точно. А вот стол с первого взгляда ставит в тупик: казалось бы, зачем так много неправильных углов? Впрочем, при внимательном рассмотрении становится ясно: форма выбрана так, чтобы при максимуме посадочных мест оставить максимум же площади для передвижения. Здесь, пожалуй, все восемь пассажиров не поместятся, но пятеро — вполне. Ну а в сложенном состоянии стол, накрытый подушкой, становится частью весьма вместительного дивана.

А вот позади лестницы — столь же просторная двухспальная кровать. Понятно, в этой части помещения в полный рост не встанешь, да и не нужно. На старшей «сестре» — Cranchi 33 Endurance — подпалубные помещения разделены на две каюты, но 30 футов на это, конечно, не хватило. И еще (вот пока мое единственное замечание): две спальные зоны вполне можно

было бы разгородить хотя бы занавесью, которая здесь почему-то не предусмотрена. Зато порадовал достаточно просторный санузел с потолочным душем — большая редкость на яхтах подобных размеров.

Оценив удобство и качество материалов (текстиль, кстати, тоже очень хорош), возвращаюсь в кокпит, намереваясь осмотреть кормовую часть. Однако снова задерживаюсь на миделе, заметив, что спинки сидений обеденной зоны, что ближе к корме, явно откидные. Очевидно, что это увеличивает и без того приличный «солярий», что тянется по правому борту до самого транца. Ожидать под ним нахождения гаража бессмысленно — не те габариты, но следующая за ним купальная площадка сделала бы честь и 35-футовой модели.



Вот же что получается, если с умом подойти к планированию пространства! Вроде бы всей длины дюжина шагов, а сколько всего полезного и уютного помещается! К тому же присутствуют весьма достойные ходовые качества... Но это уже тема отдельного разговора. ❖

Cranchi 30 Endurance	
Длина, м	9,50
Ширина, м	2,98
Осадка, м	0,90
Водоизмещение, т	3,3
Запас топлива, л	326
Запас воды, л	70
Пассажироместимость, чел.	8
Кол-во спальных мест	2 + 2
Мощность двигателей, л.с.	300-400*

*Возможны варианты исполнения как с одним, так и с двумя бензиновыми или дизельными двигателями Volvo Penta



Эксклюзивный дистрибьютор в России
 Москва | +7 (985) 995-43-33
 Санкт-Петербург | +7 (919) 995-43-33
 Тверская обл., Завидово | +7 (916) 995-43-33
 salon@grandmarine.ru
 www.grandmarine.ru