

Артем Лисочкин. Фото Алексея Даняева

«Grizzly 580» и «580R»: форма одежды номер...

Дамам невдомек, почему «формой одежды» может считаться даже почти полное отсутствие таковой. Однако для тех, кто помнит армейские порядки, в этом нет ничего странного. И не слишком-то важно, во что одет боец в критический момент — в одни трусы или же «парадку» с аксельбантами. Если физическая форма на высоте, а в руках «калаш» — неприятелю все равно не поздоровится.

Примерно такой же принцип нередко исповедуется и в прогулочном судостроении. Если есть проверенный, хорошо зарекомендовавший себя корпус, вооруженный подходящим ему по характеристикам мотором, полдела сделано — модельный ряд можно расширять исключительно за счет модификаций, имеющих один и тот же цифровой индекс, отображающий длину, но облаченных в совершенно разную «одежку».

Если говорить о прочном, не боящемся подходов к незнакомому берегу, но не слишком-то эстетичном корпусе из алюминиевого сплава, то наибольшую степень свободы конструктору и дизайнеру в этом случае дарит стеклопластик, который позволяет и «зама-

скировать» суровую сущность металла, и воплотить в жизнь практически любые компоновочные идеи, особо не задумываясь о технологических ограничениях. Так поступают очень многие фирмы, выпускающие композитные алюминиево-пластиковые лодки, и петербургская компания «Трио-Марин» не стала исключением.

До недавних пор ее флагманская модель «Grizzly 580» существовала исключительно в открытом варианте с центральной консолью, однако в конце прошлого сезона ее дополнил дейкрейсер с компоновкой «cuddy cabin». При чем разница между модификациями заключается не в одном лишь наличии или отсутствии каюты — разработчики воплотили в конструкции «580R» весьма любопытную и полезную идею,



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотолодки «Grizzly 580»*

Длина, м	5.8
Ширина, м	2.15
Высота борта на миделе, м	1.2
Килеватость на транце, град.	19
Сухой вес, кг	550 (630)
Емкость топливного бака, л	140
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.	70–140 (80–140)
Пассажировместимость, чел.	8
Кол-во спальных мест	0 (2)
Грузоподъемность, кг	640
Цена, руб.	300 000 (400 000)

* В скобках — отличающиеся данные «Grizzly 580R»



которую, на наш взгляд, стоило бы перенести и на открытый прототип.

Рыболов-профессионал

Эта модель, равно как и ее каютная модификация с индексом «R», побывала на редакционной «мерной миле» впервые, но отечественным водномоторникам, особенно на Северо-Западе, уже довольно хорошо знакома.

Нам она сразу напомнила самую первую лодку «Silver Shark», протестированную тест-группой «КиЯ» – не столько из-за примененной схемы «алюминиевый низ – пластиковый верх», сколько благодаря не часто применяемой компоновке с «двухместной» центральной консолью.

Такие открытые лодки с просторным кокпитом очень популярны среди продвинутых рыбаков, и «в идеале» на них выходят вдвоем. В принципе, и вариант с двумя бортовыми консолями (который, надо сказать, к весне планируется тоже запустить в серию), и с одной центральной консолью и парой кресел за ней обеспечивают примерно одинаковую защиту такого экипажа от ветра и брызг, но есть тут свои тонкости.

Чтобы водитель с пассажиром не упирались друг в друга локтями, центральную консоль приходится делать довольно широкой, и при ширине корпуса немногим более 2 м проходы по бокам от нее становятся чисто символическими. Поэтому на лодках аналогичных габаритов двухместную консоль обычно смещают к правому борту практически до упора. Создатели «Grizzly

580» предпочли разместить ее строго по ДП. Согласны, что так эстетичнее (человеческий глаз более приветствует симметрию, нежели отступление от нее даже с практическими целями), но все же столкнуться с определенными неудобствами при проходе в носовой кокпит можно не только при наличии «пивного брюшка» – в роли «стопора» способны выступить теплая куртка и надетый на нее полноразмерный спасательный жилет.

Однако есть у широкой центральной консоли и свои плюсы, весьма существенные с точки зрения той категории потребителей, которой адресована лодка.

Редкий рыбак, а тем более троллингист, выйдет сейчас на воду без хорошего эхолота – как правило, объединенного в одном устройстве с карт-плоттером и приемником GPS. Понимающие люди предпочитают аппараты с большим дисплеем, на который можно одновременно вывести информацию о рельефе дна и о своем местоположении (плюс нередко это еще и «управа» для автопилота).

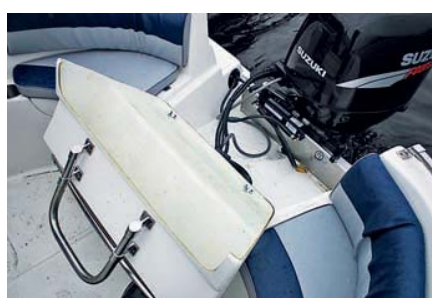
«Grizzly 580» – это тот редкий случай, когда у тест-группы «КиЯ» не нашлось ровно никаких нареканий к установке «навигации»: в консоль «580-го» органично, «как родной», вписался сетевой «Garmin 3010C» с диагональю экрана 25 см. В панель предоставленной на тест лодки были врезаны не только УКВ-радиостанция (весьма полезная не на одной лишь рыбалке), но и магнитола в «морском» исполнении для улаживания слуха. Нашлось место и для

основных моторных приборов – тахометра, триммерного указателя и бензомера. Все это хозяйство расположено на оптимальных местах и создает впечатление заводской установки – разве что указатель уровня топлива с черным циферблатом несколько выбивается из общего стиля.

Кокпит, условно разделенный на носовую и кормовую зоны не только консолью, но и уступом пайола (в носу он несколько повыше), весьма просторен, тем более что кормовое сиденье отсутствует – вместо него по углам отформованы полукруглые «табуретки», накрытые мягкими подушками. Рундуков вроде бы и много (пара неглубоких отсеков скрывается даже под пайолом носового кокпита), но все они довольно мелковаты. Туго набитый рюкзак, который мы используем при испытаниях в качестве «мерного багажа», не взлез даже в самый объемистый носовой багажник. Кое-какие мелочи можно, в принципе, убрать и непосредственно в консоль, но при этом есть риск что-нибудь повредить в паутине проводов, идущих от приборов, так что предусмотренный в ней лючок – скорее инспекционный. Впрочем, рыбаки обычно предпочитают хранить свое добро в пластиковых ящиках, которые можно без проблем разместить прямо в кокпите.

Кокпит – по-морскому самоотливной, и очень понравилось, что пару шпигатов довольно большого сечения можно перекрыть пробками, чтобы предотвратить обратное поступление забортной воды при значительной сто-





яночной нагрузке (такая же схема применена и на «Grizzly 580R»).

Во имя простора

При взгляде со стороны не сразу догадаешься, что «Grizzly 580» и «Grizzly 580R» – родные братья. Новинка представляет собой типичный «cuddy cabin» с каютой-убежищем под носовой декой. В общем и целом силуэт невысокой палубной секции – «классический» для судов подобной компоновки, и единственно, что несколько режет глаз – это излишне замысловатая конфигурация боковых стекол каюты, которая, на наш взгляд, с прочими линиями лодки мало гармонирует. Кроме того, при внимательном осмотре обнаружилось некоторые архитектурные излишества непосредственно на носовой деке – отформованный на ней уступ зачем-то дополнен остроконечными «ребрышками», но это уже дело вкуса.

Высота подволока в каюте из-за низкого силуэта лодки – не из чемпионских (1.2 м), а вот длина V-образного дивана, превращающегося благодаря закладной подушке в лежанку наибольшей ширины 1.55 м, вполне достаточна – 1.95 м.

Ветровое стекло в раме из стальной трубы – без особых затей, централь-

ная секция не открывается, но проход из кокпита на нос, тем не менее, не вызывает затруднений: закрыв сдвижную дверь каюты, мы обнаружили на ней удобные ступеньки и широкую площадку. Правда, «пилообразный» зазор между дверью и постом управления, представляющим собой отдельную деталь, явно чрезмерен и чересчур уж бросается в глаза. (Как нам сообщили, стекло в металлической раме на данной лодке было установлено по спецзаказу – серийные лодки комплектуются «лобовиком» в пластиковой окантовке с откидной центральной секцией).

Как и на открытой версии, пульт управления столь же хорошо приспособлен к установке крупногабаритной навигационной электроники – на его обширной плоской поверхности над штурвалом стационарно, способом «in dash», был укреплен карт-плоттер «Lawrance» с таким же большим, как и на предыдущей лодке, дисплеем (хотя моторные приборы при этом оказались не на предусмотренных конструктором местах, если судить по оставленным пустыми «цилиндрическим» отформовкам на верхней части панели).

Но самое интересное на этой лодке скрывается в ее кормовой части, до поры до времени о себе особо не за-

являя. Даже после просторного «580-го» нам показалось, что мы оказались на борту более крупной посуды. Но никакого «оптического обмана» тут не было.

Вы никогда не задумывались, отчего подмоторный рецесс обычно делают довольно больших размеров? Правильно – чтобы оставить место для «головы» мотора при его откидке. Но так ли часто приходится откидывать его полностью?

Рецесс на «Grizzly 580R» – лишь чисто символический, и капот мотора располагается чуть ли не вплотную к спинке заднего сиденья – зазор оставлен лишь для откидки при триммировании (отсюда и удививший нас простор в кокпите). Но подвесник можно по-прежнему поднять до упора – просто предварительно надо откинуть внутрь секцию кормовой переборки, чтобы освободить пространство. Блестящее решение!

В одном корпусе

В обводах современных прогулочных лодок трудно отыскать признаки каких-либо революционных инноваций. Как правило, это лишь те или иные вариации на тему уже изобретенного, но большинство конструкторов все же предпочитает помалкивать

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ мотолодки «Grizzly 580»

(нагрузка – 2 чел. плюс 60 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF115», ГВ – алюминиевый трехлопастной «Suzuki» шагом 21 дюйм, скорость ветра – 1–2 м/с, высота волны – 0.0–0.2 м, темп. воздуха – 7°C, темп. воды – 9°, дождь, место испытаний – р. Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.0 (3.7)
1000	2.9 (5.3)
1500	4.5 (8.4)
2000	5.8 (10.7)
2500	8.0 (14.8)
3000	13.5 (24.9)
3500	18.7 (34.6)
4000	23.0 (42.6)
4500	26.4 (48.8)
5000	30.1 (55.7)
5500	33.0 (61.1)
6000	36.9 (68.2)
6200	37.6 (69.6)

о том, что было взято за основу. Разработчики «580-го», наоборот, сами сразу признали, что корпус проектировался во многом с оглядкой на лодки «Uttern». С продукцией этой шведской фирмы мы довольно хорошо знакомы, но, думается, тут бы и сам их прародитель не узнал знакомых черт. Слишком уж много всяких отличий – начиная от отсутствия поверхностей двойной кривизны, продиктованного разворачивающимся на плоскость металлом, и заканчивая расположением продольных реданов, ориентированных скорее по ватерлиниям, а не по батоксам, как на «Uttern». Однако факт есть факт – кое-какими особенностями поведения на воде протестированные лодки действительно напоминали шведский аналог.

Прежде всего речь идет о некоторой склонности к дельфинированию – причем, в отличие от большинства протестированных лодок, проявляется этот эффект не на полном ходу с излишне «задранным» мотором, а в среднем диапазоне скоростей (хотя и в этом случае продольную раскочку легко убрать при помощи регулировки триммером). Из-за появляющегося при падении скорости небольшого «кивания носом» в крутых виражах

обе лодки поворачивали не плавно, а дискретно – словно секундная стрелка часов, хотя в остальном даже самые экстремальные маневры выполнялись вполне комфортно и безопасно.

Надо сказать, что открытая и каютная версии на ходу мало чем отличались друг от друга – если не считать небольшой разницы в скорости, обусловленной мощностью подвесных моторов (115 л.с. на «580-м» и 140 л.с. на «580R»), а также несколько более глубокими кренами в поворотах, свойственными «каютнику» из-за большей массы палубной секции. Выход на режим не сопровождается чрезмерным дифферентом, а минимальная скорость глиссирования составляет всего лишь около 25–26 км/ч – очень неплохой показатель для килеватого корпуса.

При движении по прямой на полном ходу обе лодки легко выставить «на пятку», чтобы выжать дополнительные скоростные резервы (надо сказать, что «580-й» корпус охотно реагирует на триммер, а винты сохраняли упор даже при минимальной циркуляции). При этом даже более массивный «R» уверенно сохраняет положение «на ровном киле», причем не только на тихой воде, но и при прыжках с крутой полуметровой волны на скорости порядка 70 км/ч, не пытаясь зарыскивать и «прилипнуть» скулой.

Из-за практически штилевой погоды волну поначалу пришлось разводить самим, но уже под занавес испытаний на туманной Неве появилась 15-метровая моторная яхта, идущая в переходном режиме. Мы быстро запрыгнули в открытый «580-й» и от души поносились по разведенным ею полутораметровым валам. (Шкипер громоздкой посуды, понаблюдав за

	<ul style="list-style-type: none"> • «оперативный простор» на борту; • самоотливной кокпит с закрывающимися шпигатами; • достойные ходовые и мореходные качества; • «складной» подмоторный рецесс («580R»).
	<ul style="list-style-type: none"> • склонность к дельфинированию на некоторых режимах; • тесноватые проходы по бортам от консоли («580»); • небольшой объем рундуков («580»); • чрезмерные зазоры каютной двери («580R»); • излишне вычурная конфигурация боковых стекол («580R»)

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ мотолодки «Grizzly 580R»

(нагрузка – 2 чел. плюс 80 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF140», ГВ – алюминиевый трехлопастной «Suzuki» шагом 23 дюйма, скорость ветра – 2–4 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 7°C, темп. воды – 9°, дождь, место испытаний – р. Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	1.8 (3.4)
1000	3.0 (5.6)
1500	3.8 (7.1)
2000	5.5 (10.1)
2500	8.3 (15.3)
3000	13.6 (25.2)
3500	19.7 (36.4)
4000	24.7 (45.7)
4500	29.1 (53.8)
5000	32.7 (60.5)
5500	35.6 (65.9)
6000	39.0 (72.2)

нашими экзерсисами, вскоре не выдержал и на всякий случай убрал газ до самого малого). Прыжки с полным вылетом в воздух и приводнения не сопровождались зубодробительными ударами, а лодка постоянно оставалась под контролем. В режиме плавания «Grizzly» тоже показал себя молодцом – при подходе к водяной горе нос исправно всплывал, и в открытый кокпит не угодило ни капли.

Резюме

Добротные алюминиево-пластиковые лодки популярного размерного класса. Благодаря прочному корпусу (толщина обшивки на днище – 4 мм) не боятся подходов к незнакомому каменистому берегу, а пластиковый «верх» обеспечивает эстетику и комфорт – хотя и без особых «наворотов». И открытая, и каютная версии отличаются простором на борту, а примененное на «580R» оригинальное решение кормовой части, думается, найдет немало последователей.

Мотолодки «Grizzly 580» и «Grizzly 580R» предоставлены для испытаний ООО «Трио-Марин»: Санкт-Петербург, ул. Хрустальная, 27а, тел. (812) 567-98-22; sale@grizzly-marine.ru, kater@grizzly-marine.ru, www.grizzly-marine.ru