



«GAGLIOTTA» и крейсер, и рейсер

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Буквально на следующий день после незапланированной встречи с Фабио Буцци (см. стр. 6) меня ждал новый сюрприз. На верфи «Gagliotta» (произносится «Гальотта»), что расположена в приморском городке Байя неподалеку от Неаполя, мне довелось познакомиться еще с одной звездой гонок открытого моря — Серджио Карпентьери, пятикратным чемпионом Италии, двукратным чемпионом Европы и двукратным же призером чемпионатов мира в классе «оффшор». На этой относительно небольшой, но хорошо известной всей мировой водно-моторной братии верфи Серджио трудится в качестве главного технического консультанта и тест-драйвера. Это и понятно: хоть флагманская лодка модельного ряда «Gagliotta» — «Samago Even» — и относится формально к крейсерскому классу, спортивных заслуг у нее более чем достаточно. По рождению катер этот чисто гоночный. Достаточно сказать, что на «Samago» были выиграны «гонки на выносливость» по маршруту Венеция—Монте-Карло — вокруг всего итальянского «сапога» без остановок!

На сей раз мы провели в море несколько часов, испытав при участии Серджио не только «Samago Even», но и скоростной рыболовный катер «Gagliardo 34». Участвовали в тест-драйве и трое моих коллег из родственных «КИЯ» изданий — главный редактор испанского журнала «Nautica» Луис Буш, ведущий рубрики из французского «Moteur Boat» Мишель Люизи и ответственный секретарь норвежского «Praktisk Båtliv» Фредерик Финнес.



В гонку — со всем скарбом

В офисе «Gagliotta», примыкающем к просторному цеху, широкие ворота которого открываются прямо на Неаполитанский залив, я сразу обратил внимание на две вещи: во-первых, на скромно пристроившийся на шкафу набор кубков и прочих спортивных трофеев (почти как в редакции «КИЯ»), а во-вторых, на увеличенную во всю стену черно-белую фотографию, запечатлевшую эффектный «подлет» на высокой морской волне некоего каютного катера, украшенного стартовым номером. Судя по старомодному «граненому» дизайну лодки, снимок был сделан лет тридцать назад, не меньше, и он меня сразу заинтересовал.

— Дело было в шестьдесят седьмом, этот экспериментальный гоночный крейсер назывался «С-2», а на борту — мы с основателем верфи Сальваторе Гальоттой. Молодые были ребята, сил хоть отбавляй, — улыбается Серджио. — На гонки тогда едва успели, приехали со всеми чадами и домочадцами на борту, с немойтой посудой на камбузе и всем прочим барахлом. А тут сразу старт дают. Посуду, ясное дело, на волне переколотили, первого места не заняли... Пришли, если не ошибаюсь, четвертыми. Хорошо еще, женщин и детей успели вовремя на берег высадить. Черт с ней, с посудой — скорость-то у нас была под 60 узлов!

Когда мы спустились в цех, то первым делом увидели выкрашенный охрой деревянный корпус, который резко выделялся на фоне сверкающих пластиковых, находящихся на различных стадиях достройки. Это и был один из прототипов нынешнего «Samago Even». Нам продемонстрировали толстый том под названием «История малого судостроения Италии», изданный нацио-



Чемпион гонок открытого моря Серджио Карпентьери



Справа — деревянный прототип нынешнего «Samago Even»

Гавань на острове Прочида





нальной ассоциацией морской индустрии (UCINA), которая и организовала интернациональный пресс-вояж. Деревянная лодка, рядом с которой мы стояли в цехе, была запечатлена в книге на множестве фотографий — в том почетном разделе, где были собраны действительно революционные работы итальянских судостроителей.

Немного истории

Верфь была основана в Байе в 50-е гг. Сальваторе Гальоттой — совсем молодым тогда человеком, который на пару с приятелем принялся создавать скоростные мореходные лодки (а также, надо сказать, и сверхлегкие гидросамолеты). Возможно, сказались и аура места — в древнеримские времена Байе служила местом базирования наиболее мощных императорских флотов. Гальотта нигде не учился своей профессии — но талант и влюбленность в моторы и море с лихвой восполнили недостаток образования. Разработанные и построенные им лодки вскоре стали пользоваться головокружительным успехом у любителей скорости и открытого моря. «Плавное в лодке — это корпус,» — считал Сальваторе, поэтому оборудование его изделий поначалу было довольно спартанским. Покупатели лодок относили себя к «крепким мужикам» и со снисходительным презрением поглядывали, например, на обладателей катеров «Riva» с их вычурным дизайном и обилием красного дерева. И хотя озерные «Riva» действительно уступали продукции Гальотты по мореходности, многим «крепким мужикам» вскоре потребовались и сносный комфорт, и красивая отделка, так что верфь стала работать и в этом направлении — что делает и до сих пор, в чем мы могли убедиться сами. Корпуса же по-прежнему отличаются мужским характером.

Верфь нам показали до самого последнего закоулка, ознакомив со всем технологическим процессом. Кстати, ни матриц, ни вообще стеклопластикового производства мы здесь не обнаружили —

формование корпусов и пластиковых деталей по проекту и заказу «Gagliotta» выполняет компания «Artiano». Она же делает корпуса и для верфи «Areamare», которую мы посетили на следующий день.

А за воротами у причала нас тем временем дожидался «рыболовный крейсер» «Gagliardo 34», на котором нам предстояло пройти с десятков миль до острова Прочида (налево и до горизонта от известного всем острова Капри), а также забрать со стоянки «Samago Even».

Рыболов

Первое впечатление, которое производит 11-метровый «Gagliardo» — солидная основательность. Сразу видно, что лодка создана для моря! Линия палубы плавно поднимается в нос с середины просторного — хоть танцы устраивай — кокпита. Тент, установленный на пластиковой дуге, легко снять, чтобы освободить пространство над головой для работы со снастями. Правда, по общему мнению испытателей, лодка эта — не «рыболов» в чистом виде, а, скорее, компромиссный вариант, стоящий ближе к полноценным крейсерам. Подъем палубы в носовой части преследует не только цели мореходности, но и обитаемости, увеличивая высоту подволока в салоне.

Внутри можно с комфортом разместить на ночлег пятерых — два стационарных спальных места расположены в носовой треугольной каюте, отделенной переборкой, а в салоне имеются продольно расположенный вдоль борта диван и два поперечных диванчика со столиком, которые при необходимости можно трансформировать в двуспальную койку. Здесь же, за полупереборкой — симпатичный аккуратный камбуз, а по другому борту — кабина гальюна с умывальником и душем.

Очень понравилась и возможность трансформации кокпита. Конечно, на рыбалке нужен оперативный простор, но в хорошую погоду неплохо и посидеть за столом на свежем воздухе. Складной



стол на шарнирных стойках был извлечен за пару секунд из-за спинки бортового сиденья. Щелк, щелк — и стол же быстро он упрятан обратно. Остроумная конструкция!

Два 250-сильных дизеля легко вытащили «Gagliardo» на глиссирование. Кормовой дифферент при этом оказался настолько невелик, что транцевые плиты задействовать не пришлось. Кстати, углядев две небольшие рукоятки чуть позади от основных дроссельных рычагов я поначалу решил, что ими включается реверс. Однако, как оказалось, эти дублирующие рукоятки тоже предназначены для дозирования подачи топлива — только с аптекарской точностью, буквально до оборота в минуту, что важно в режиме троллинга.

Неаполитанский залив в день испытаний был настроен миролюбиво — сияло солнце, и, несмотря на свежий ветерок, высота волны не превышала 1-1.5 м. «Gagliardo» ее практически не замечал — заставить его совершить прыжок нам не удалось даже с собственной кильватерной волны после резкого разворота. А между тем скорость с восемью пассажирами на борту составляла около 35 уз (более 60 км/ч)! Даже в самом крутом повороте лодка идет с устойчивым внутренним креном, великолепно управляется и не «шарахается» от волны.

До Прочида мы домчались минут за двадцать. Полюбовавшись островной деревушкой, которую сторожит древняя крепость на вершине горы, и отведав даров моря на крошечной набережной в гавани, мы отправились обратно, но по дороге зашли в узкую длинную бухту с испещренными каменными гротами берегами, в глубине которой возвышался лес мачт и белели многочисленные корпуса яхт и катеров.

Серджио прыгнул на доски плавучего причала и удалился куда-то в глубь марины, а я тем временем решил опробовать маневренность «Gagliardo 34» на малом ходу. Скажу сразу — она оказалась потрясающей. При работе дизелями «враздрай» лодка с аккуратностью секундной стрелки вращается точно вокруг миделя. Да, чтобы попасть к свободному месту стоянки в скученной тесноте гавани, особых усилий не потребуются. Когда я нарезал очередной круг между четырьмя фарватерными буями, не прикасаясь к штурвалу — действуя одними лишь рукоятками газа-реверса — на выходе из марины показался стремительный силуэт «Samago Even».





Спортивный крейсер "Camargo Even", победитель марафонской гонки Венеция—Монте-Карло

Гонщик

Тот, кто не знает о спортивных заслугах этого катера, все равно сразу поймет — аппарат этот гоночных кровей. И на малом ходу он словно рвется вперед. Да что там на воде — устремлен вперед даже в тесноте заводского цеха!

Кстати, о названии: наверняка не только у одного меня оно сразу ассоциируется с одноименным спортивным "Шевроле". Однако продукция американской автоиндустрии здесь не при чем. Корни у названия вполне мирные и семейные — составлено оно из первых слогов имен трех дочерей Сальваторе Гальотты.

Аккуратно сойдясь просторными транцевыми площадками-кринолинами, мы осуществили пересадку тестовой группы с борта на борт.

Интерьер энергичного красавца "Camargo" поначалу несколько расслабляет, наводя скорее на мысли о безмятежном плавании под ласковый лепет тихой волны. В кокпите — вполне люк-



Пост управления "Camargo Even"



Внутреннее оборудование "Camargo Even"

совая отделка, хоть и доминирует там в основном сверкающий пластик. Никаких специальных гоночных кресел с боковой поддержкой нет и в помине — даже в "водительско-штурманском" отсеке, хотя сиденья можно откинуть вниз, чтобы удобней было рулить стоя. Пассажиры могут вальяжно раскинуться на подковообразном диване, из-под спинки которого уже виданным нами волшебным манером можно извлечь столик для яств и напитков. На широченной, уходящей куда-то далеко вперед носовой деке — мягкий лежак. (Как вскоре показал наш собственный опыт, на подобные "соларики" лучше не вылезать, когда за рулем оказываются ценители дополнительного адреналина). Еще один лежачок — в корме за пределами кокпита, по соседству со столь ценимым купальщиками просторным "кринолином"... В общем, с точки зрения простого пассажира — плавучий курорт, да и только.

Хоть больше всего мне хотелось поскорей кинуться к рулю, я все же последовал примеру зарубежных коллег, которые решили первым делом исследовать прочие "крейсерские" возможности "Camargo Even", кроющиеся внутри под палубой.

Лодка эта на пару метров подлинней "Gagliardo 34", но спальных мест здесь тоже пять (два из них расположены в два яруса в отдельной каютке). Про то, что и камбуз, и галлюн с душем здесь тоже имеются, наверное, и упоминать не сто-

ит. Планировка оказалась совсем иной, но мне показалось, что "Camargo" оборудован побогаче "рыболова". И поуютней. Если внутренние помещения "Gagliardo" больше напоминали мне номер отеля (пусть и недешевого), то каюты "Camargo" — это уже скорее дом. Правда, почти двухметровый Фредерик, невольно исполнив роль измерительного прибора, опять стукнулся о подволоку макушкой.

— Где вы видели, чтобы внутри спортивного крейсера можно было встать во весь рост человеку даже нормально роста? — не без обиды воскликнул представитель маркетинговой службы "Gagliotta", волей-неволей кидая камень в норвежский огород.

Но вот, наконец, я и за рулем. Забавный факт, но пухлый белый штурвал несколько напомнил мне "баранку" автобуса — и своим диаметром, и почти го-

ризонтальным положением. Однако стоило мне положить руку на дроссели, как любые "автобусные" ассоциации словно ветром дуло.

Отклик двух 300-сильных моторов на команду "полный вперед" оказался таков, что моих беспечных коллег чуть не выбросило из кокпита через транцевый лежак и кринолин прямо в кильватерную струю. Это, конечно, не патрульный РИБ Фабио Буцци, но и приемистость, и "максималка" меня впечатлили — 43 уз (80 км/ч) за каких-то 7-8 секунд!

В резких поворотах — даже на волне от идущего параллельным курсом "рыболова" — "Camargo" вел себя настолько послушно и предсказуемо, что я решил рискнуть.

— Держитесь, ребята, сейчас попробую один трюк! — крикнул я назад. Коллеги, народ опытный, без лишних распросов ухватились за релинги. Сброс газа, резкий поворот руля... и тут же опять газу!

"Резаный" поворот на 90 градусов в стиле Фабио Буцци наш крейсер-рейсер исполнил блестяще, почти не потеряв скорость — хоть маневр был исполнен прямо на крутой кильватерной волне "Gagliardo". Я, честно говоря, ожидал "подхвата" воздуха винтами, но ничего подобного не произошло. Сидящий слева от меня массивный Серджио Карпентьери из-за боковой перегрузки чуть не спихнул меня со стильного кожаного сиденья. Коллеги дружно крутили пальца-

ми у виска. Вид у Сержио был тоже малость ошалелый.

— Не побилась ли, часом, посуда? — поинтересовался я с виноватым видом, вновь нацеливая хищный нос “Camaro” вслед за “Gagliardo”.

— Вряд ли... Надо было мне запомнить, что вчера ты общался с Фабио, — буркнул прославленный гонщик, но тут же расцвел: — Ну что, убедился, что это действительно спортивная лодка? Кстати, знаешь, что “Camaro Even” — первый в мире “потребительский” крейсер, на который стали ставить двухскоростную коробку ZF? Сейчас это, правда, опция. Передача на нашей лодке обычная — но скоро, думаю, будем ставить ZF в “стандартном” исполнении. Я и тот, и другой вариант пробовал — день и ночь!

С паршивой овцы — хоть шерсти клок. Поскольку фотограф из меня никудышный, коллеги оставили меня за рулем и наперебой принялись командовать, щелкая фотоаппаратурой. После подходов к идущему рядом “Gagliardo” со всех мыслимых ракурсов — когда собраты-журналисты не раз и не два успели поменять пленку в камерах — заводила нашей пресс-компании испанец Луис с невинным видом предложил мне вырваться вперед и развести волну повыше и покруче. Тут стоит добавить, что предварительно он упрямил двух очень симпатичных девушек — нашего гида из UCINA и секретаря “Gagliotta” Наталию и Надю (любят в Италии русские имена!) — расположиться на носовой “солнечной” деке “Gagliardo”, соблазнив обоих красавиц сомнительной карьерой фотомоделей.

Ваш покорный слуга в спортивном азарте не догадался, чего этому плуту надо. Послушно прибавив газ, на скорости около 75 км/ч я легко обошел “рыбака” и нарисовал у него на курсе несколько эффектных зигзагов под сброс газа. Волна получилась — пальчики оближешь, метра на два с половиной, тем более что крутились мы по без того взбаламученному нашими маневрами участку залива. Деваться водителю “Gagliardo” было некуда. Девушкам — тоже. Обернувшись назад, я только и успел заметить, как их лодку накрыло густым фонтаном брызг (правда, прыжка все равно не последовало).

Короче говоря, по возвращении на базу девиц пришлось сушить и передевать. Я долго извинялся, пеняя на издержки журналистской профессии и ненавязчиво “переводя стрелки” на операторские чаяния коллег. Хитрюга Луис с довольным видом поглаживал висящий на пузе фотоаппарат: “Должны получиться динамичные и в меру эротичные кадры...”

Сверху или снизу?

Эротика тут совсем не при чем. Речь о том, кто и откуда начинает выбирать “лодку своей мечты”.

Кое-кто начинает “сверху” — с плюше-



“Camaro Even” устремлен вперед даже в тесноте заводского цеха

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ протестированных катеров “Gagliotta”

	“Camaro Even”	“Gagliardo 34”
Длина, м:		
габаритная	12.70	11.10
корпуса	12.58	10.30
Ширина, м:		
габаритная	3.55	3.55
корпуса	3.50	3.50
Высота габаритная, м	1.96	1.65
Вместимость, л :		
топливного бака	740	720
водяного танка	400	300
Пассажировместимость, чел.	10	10
Кол-во спальных мест	5-6	5
Кол-во и тип двигателей	2 дизеля “Yanmar”	2 дизеля “Yanmar”
Мощность двигателей, л.с.	2×300	2×250
Скорость, уз (км/ч):		
крейсерская	30 (56)	27 (50)
максимальная	43 (80)	35 (65)

вых диванов, манерной обивки, красного дерева, количества галюнов, душевых кабин и всего такого прочего. Лично я предпочитаю начинать “снизу”: с корпуса — или, как выражаются отдельные ценители, с килля. А корпуса у обоих протестированных катеров “Gagliotta” такие, что лично я вполне обошелся бы и без мягких диванов — было бы удобно за рулем, следовал бы послушный и предсказуемый отзыв на повороты штурвала и отклонения дросселей, была бы твердая уверенность, что дойдешь до намеченной точки в любую погоду, “сделав” по дороге всех и вся... Не могу не

пр процитировать здесь отзыв знаменитого Дона Аронау — строителя прославленных гоночных “Cigarette”: “Единственные корпуса в Европе, которые стоит копировать — это корпуса Сальваторе Гальотты”.

Кстати, общались мы все по-английски, а по законам этого международного языка и лодку, и катер, и корабль принято именовать в женском роде: “она”. Я же — наверное, чисто машинально — использовал по отношению к катерам “Gagliotta” местоимение “he” (“он”). Никто и не подумал меня поправлять.

Артём Лисочкин

