



«Непотопляемые» имена среди продукции малого моторного судостроения крайне редки в силу суетной природы самого малотоннажного рынка, переживающего одну технологическую революцию за другой. Большинство ведущих мировых брендов гордится своей 20–30-летней историей, и совсем немного тех, кому «за 40» и чьи марки становятся синонимами непреходящей ценности и стабильного качества. К числу последних заслуженно можно отнести популярное имя классических моторных яхт траулерного типа «Grand Banks».

# «GRAND BANKS»

## полвека безупречной репутации

О происхождении «траулеров, с которых не ловят рыбу», мы писали в № 192, именно в той статье катера «Grand Banks» были упомянуты как родоначальники класса этих прогулочных судов. Об истории и продукции известной верфи рассказал представитель компании в Европе Люк Колпен.

«Компания начинала деятельность в 50-е гг. в Гонконге с постройки деревянных судов различных типов, в том числе парусных. Сначала работа велась только под заказы, затем производство развилось в серийное. В 1962 г. основатель фирмы Р. Ньютон и его компаньон инженер К. Смит разработали проект 10,8-метрового деревянного траулера «Spray», на базе которого был создан первый серийный одномоторный 36-футовик, не случайно заслуживший звание легендарного. В основу проекта была положена конструкция корпуса северо-атлантических рыболовных траулеров, очень прочных и мореходных. Для превращения судна в прогулочное интерьер помещения был доработан, но оно сохранило все свои присущие «рыболову» прекрасные мореходные качества.

Впоследствии, в начале 70-х, корпуса траулеров начали строить из стеклопластика, материала в то время

нового. По мере накопления опыта потребители поняли, что стеклопластик — вполне подходящий материал для судостроения, но поскольку множество судов тогда еще строилось из алюминия и дерева, мы изначально делали наши катера так, будто они с дощатой обшивкой, тиковой оставалась отделка палуб, планшрей и интерьеров. Так сложился характерный облик моторных яхт «Grand Banks». Предприятие переместилось из Гонконга в Сингапур, где было заново организовано мощное стеклопластиковое производство, головной же офис компании изначально располагается в Сизтле, США.

В середине 90-х гг. в связи с нехваткой площадей значительная часть производства была перенесена в Малайзию. И теперь обе верфи находятся через пролив, буквально в пяти милях друг от друга. В Малайзии выклеивают все пластиковые секции и собирают «младшие» модели ряда, сборка крупных моделей от 52 футов длиной осуществляется на основной верфи в Сингапуре. Вообще, чем меньше судно, тем меньше возможностей для варьирования планировки и отделки просто из-за ограниченности внутреннего пространства. Поэтому в Малайзии собирают только типовые се-

рийные суда. Несмотря на то, что фирма, как и положено стеклопластиковому производству, выпускает серийную продукцию, при постройке моторной яхты такого большого размера нельзя не учитывать и особые пожелания заказчика. В Сингапуре для этого есть все возможности. Мы всегда стараемся идти навстречу пожеланиям заказчика, но при этом каждый раз оцениваем целесообразность внесения изменений, учитывая, как особые требования покупателя скажутся на ходовых качествах судна. Есть множество производителей, предоставляющих свободу клиенту только в выборе цвета и отделки помещений, для нас же эксклюзивные работы — неотъемлемая часть политики компании.

Одна из проблем малотоннажного рынка — в том, что покупатель не всегда понимает различие между судами равной длины и обычно смотрит на внешность и комплектацию, не беря в расчет безопасность плавания. Мировая статистика говорит: в среднем собственное судно используется лишь 60 дней в году, остальное время простаивает. «Grand Banks» — это судно для опытного владельца, проводящего в море значительное время и разбирающегося в том, что действительно хорошо и что плохо. У



«Grand Banks 49 Eastbay SX»



«Grand Banks 52 Heritage EU»

Если катерам серии «Heritage» (справа) свойственен переходный режим движения, то «Eastbay» (слева) приближается уже к чистому глиссированию



Доступ к двигателям обеспечен со всех сторон. Внутреннее единое пространство рубки четко поделено на функциональные зоны

Представитель «Grand Banks» в Европе Люк Колпен

нас есть клиенты, сменившие уже по несколько катеров, но сохранившие верность марке. Владельцы «Grand Banks» образуют отдельное сообщество, они периодически собираются, чтобы вместе провести время и рассказать друг другу о своих путешествиях.

Существует три модельных ряда моторных яхт «Grand Banks»: «Heritage», «Eastbay» и «Aleutian». Строительная традиция идет от серии «Heritage» – той самой, что берет свое начало от легендарных рыболовных катеров, включающей суда длиной 41–52 фута. Множество владельцев и сегодня довольны их мореходностью и обитаемостью. Однако времена меняются, меняется рынок, скорости на воде растут, и наши новые клиенты хотят иметь более быстроходные суда под маркой «Grand Banks». Политика предприятия остается неизменной: наши катера быстроходны, но сохраняют высокий уровень ходовых качеств и на низких. Если сравнивать «Grand Banks» с типичным глиссирующим катером, то в хорошую погоду глиссер покажет отличную скорость и сыграет у «Grand Banks», однако уже при небольшом волнении он будет вынужден сбавлять ход, наши же катера – нет. Они способны поддерживать скорость в 20–25 уз при 4–5-балльном шторме. При

этом особенно ценна способность судна гарантированно выйти из него без проблем для корпусных конструкций и машинного оборудования.

Итак, мы пришли к необходимости строить катера, рассчитанные на более высокие скорости хода. Какие еще служебные суда сопоставимы по мореходности с рыболовными? Конечно же, быстроходные лоцманские суда, которые должны в любую погоду обслужить большое судно при проходе в порт. Серия «Eastbay», разработанная знаменитым конструктором Раймондом Хантом, воплощает эту концепцию в модели длиной 39–55 фут. Третья серия – «Aleutian» – имеет оригинальное происхождение, выполнена в единой архитектуре «Pilot House» с характерной конструкцией верхнего мостика над рубкой. Суда эти длиной 59, 65 и 72 фут. выпускаются более 20 лет. Сейчас мы расширяем этот ряд как в большую, так и в меньшую стороны.

В основе концепции «Pilot House» лежит принцип, гласящий, что люди путешествуют на судне как одна семья, поэтому рулевой даже при таких больших размерах рубки находится не в одиночестве, а в окружении присутствующих в салоне, с которым объединен его пост.

Моторные яхты серии «Aleutian» – современные быстроходные, с корпусом типа «глубокое V», имеющим очень прочную, даже несколько перетяжеленную за счет повышенной толщины обшивки, конструкцию. Вообще все наши суда примерно на 15% тяжелее среднестатистических. Прочность килевой части днища рассчитана на удар о морское дно на полном ходу (около 30 уз). Крейсерская скорость в 22 уз обеспечивается независимо от погоды в рамках допустимой характеристиками.

Большинство быстроходных судов в мире плохо приспособлено к движению малым ходом из-за специфической формы глиссирующего корпуса. Корпуса моторных яхт «Grand Banks» отработаны таким образом, чтобы при снижении хода сопротивление движению оставалось минимальным. Поэтому и дальность хода, определяемая преимущественно запасом топлива (на крупных моделях емкости цистерны – до 10 т), на полных 20 уз с лишним – немалая: около 600 миль. При снижении скорости до крейсерской автономность только растет, достигая 1000 миль. Большому кораблю неограниченной категории «А» доступны океанские просторы, а характеристики, которые в скоростном судостроении при-

нято держать в строгих рамках – водоизмещение, осадка – здесь значительны по величине, но именно они способствуют его высокой мореходности.

Прочность конструкции достигается исключительно ручной формовкой, мы не используем никаких технологий напыления. Толщина обшивки – 22 мм на днище и 10 мм на бортах. Далее детали набора формируются не на пенопластовой оснастке в корпусе, а в отдельных матрицах, как целые секции, и после обработки вклеиваются внутрь корпуса. На подводной части корпуса в отличие от большинства производителей мы применяем не цветной, а прозрачный гелевый слой, поскольку с ним удобнее контролировать качество формовки. Поверхность доводится до совершенства применением эпоксидного филера, и затем корпус в три слоя красят эпоксидными красками, надежно противостоящими осмотическим явлениям в пластике.

Наши поставщики разбросаны по всему миру, но связи с ними давно и хорошо налажены. Политика же верфи – делать максимальное количество комплектующих у себя, для этого на производстве существует развитое машиностроительное подразделение, даже пиломатериалы здесь заготавливаются из круглого стволового тика. На верфи делают и крупные металлические детали: гребные валы, рули, кронштейны валов. Винты приобретаются на контрагентских предприятиях. Круг поставщиков неширок и авторитетен, это позволяет лучше контролировать качество поставок.

Вообще качество – вопрос опыта персонала верфи. Когда постройка судна закончена, его осматривает экспертная группа из 20 человек, которые и проверяют качество работы всех систем, исполнения оборудования и отделки, и, если оно оказалось отличным и соответствующим заданию, на проверенные детали наклеиваются желтые метки, в противном случае недоработки устраняются. Но залог уверенности в надлежащем качестве готового судна, повторю, – квалификация и мастерство основных рабочих. На предприятии организована собственная профессиональная школа для подготовки персонала. Без требуемых опыта и квалификации на работу никого не принимают. Оплата труда у нас также достойная, поэтому и текучесть кадров невелика. Некоторые мастера работают уже по 30–40 лет, и руководство заинтересовано в их удержании.

Моторные яхты «Grand Banks» недорогие, но баланс цены и качества складывается таким образом, что вложение средств в них становится выгодным делом, примерно как покупка недвижимости, поэтому в клиентах у нас недостатка нет. Это подтверждает ситуация на вторичном рынке – наши суда продаются по первоначальной цене либо чуть ниже ее, если не дороже, а купить «Grand Banks» за полцены просто нереально. Немалая в том заслуга проверенного временем классического дизайна как внешнего облика, так и интерьера, отчего судно не выглядит морально устаревшим и через 5–10 лет службы, как это часто бывает с остроумными катерными брендами.»



Вдоль борта можно свободно пройти в любую погоду, не рискуя получить порцию брызг в лицо

Теперь моторные яхты «Grand Banks» можно приобрести и в России, а чтобы понять, насколько основательны воплощенные в них конструкторские и технологические решения, достаточно бегло осмотреть одну из моделей – «Grand Banks 59 Aleutian RP». Объемистая рубка окружена покрытой тиком наружной палубой, как это принято на мореходных судах. Ширина бортовых проходов – полметра, причем они так закрыты фальшбортом, что судно можно обойти по периметру, не подставляя себя ни ветру, ни брызгам. Защищенный от ударов волн выход за переднюю стенку рубки на более крупных моделях имеет специальное название – португальский мостик, он очень удобен для шкипера при выполнении сложных маневров, при наличии

авторулевого с него можно управлять судном даже на крейсерском ходу. Все рамы, люки, релинги высотой в 70 см – только из нержавеющей стали. Якорный брашпиль мощный, не занимает подпалубного пространства как более распространенный вертикальный шпиль, и его удобнее обслуживать. Стекла рубки установлены почти без наклона, и под ними нет широкой «площадки для сбора мук», поэтому же и внутренняя площадь рубки используется рациональнее. Салон в рубке просто огромен – площадью с хорошую жилую комнату. Способствующее общению единое пространство рубки разными уровнями палубы четко поделено на зоны – рулевую, камбузную, обеденную, представительскую. Несмотря на кажущийся избыток места, все пространство рационально используется, соседние дверцы не мешают свободному открытию друг друга, скрытые объемы доступны. Столешницы выполнены из износостойкого искусственного камня, а мебель – из массивов древесины ценных сортов, никакой фанеры и шпона, и это все идет в стандартной поставке. Основные помещения защищены от шума машин вспомогательными, а каюты экипажа имеют отдельный вход из кокпита и с левого борта. Машинное отделение, расположенное под салоном, настолько просторно, что в него можно пройти через вход из кокпита, лишь слегка пригнувшись. Мощные двигатели хорошо освещены и доступны для обслуживания, а воздухозаборники оригинальной системы «Delta-T» расположены не в бортах, как обычно делают, а на защищенной от брызг верхней палубе. На шлюпочную площадку над кокпитом можно поставить 4-метровую лодку-РИБ, спускаемую с помощью кран-балки. Сам кокпит не загроможден никакими отформовками, в нем можно расставить мебель и использовать как просторную открытую веранду. Каждая деталь судов марки «Grand Banks» имеет многократный запас прочности, что свидетельствует об основательном конструкторском подходе к планировке пространства.

Премьера «Grand Banks» в России пройдет во время Московского Boat Show 9-17 февраля в Крокус-Экспо, где будет представлена моторная яхта «Grand Banks 47 Heritage EU».

*Официальным дистрибьютором «Grand Banks» в России является петербургская компания HT-Marine.*