



## Grizzly 580 HT: карманный крейсер

**Артем Лисочкин** ■ Четыре полноценных спальных места и восемь посадочных, камбуз с плитой и мойкой (а при желании и с микроволновкой), вместительные рундуки, система отопления... Как вы думаете, какой корпус потребуется, чтобы вместить все эти «крейсерские» блага? Как правило, метров 7 в длину, а то и больше. Однако конструкторы петербургской компании «Аквамарин» вполне обошлись длиной менее 6 м.



### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера Grizzly 580 HT

Длина, м:	
– корпуса	5.55
– габаритная	5.8
Ширина, м	2.25
Высота борта на миделе, м	1.17
Осадка, м	0.3
Килеватость, град.:	
– на транце	17
– на миделе	22
Сухой вес, кг	620
Емкость, л:	
– топливного бака	140
– водяного танка	50
Габариты каюты, м:	
– длина	2.6
– ширина макс.	1.6
– высота от пайола	1.4
– высота от сидений	0.5
Габариты кокпита, м:	
– длина	1.2
– ширина	1.6
Наличие самоотлива	опция
Высота транца, м	0.508
Мощность ПМ, л.с.:	
– на тестовой лодке	115
– максимальная	150
– рекомендуемая	140
Пассажировместим., чел.	8
Кол-во спальных мест	4
Грузоподъемность, кг	800
Цена, руб.	550 000

**Ч**ем больше лодка, тем больше проблем возникает при ее эксплуатации. Например, для транспортировки может потребоваться более дорогой трейлер, соответствующий тягач и, как следствие, открытая категория Е в водительских правах. Нужен более мощный мотор, потребляющий больше горючего. При сложных швартовках порой не обойтись без помощника, а при зимнем хранении придется выложить весьма кругленькую сумму. Но чем меньше лодка, тем, увы, меньше ее обитаемое пространство. Выходит, что при создании компактного «крейсера» основная задача в том, чтобы грамотно им распорядиться.

### В одном объеме и двух «этажах»

Алюминиево-пластиковые лодки «Grizzly» с цифровым индексом 580 уже не раз проходили редакционные испытания.

Алюминиевый корпус «НТ» практически не претерпел изменений по сравнению со своими 580-ми предшественниками – разве что носовой скуловой отгиб стал чуть пошире и приобрел небольшой обратный наклон, а усилитель форштевня граненого П-образного сечения заменили на более обтекаемый и эстетичный полуцилиндрический.

Решения обитаемости, кото-

рые реализовали специалисты «Акварина», можно условно окрестить многоуровневой компоновкой. Место водителя расположено под крышей, как это обычно делается на судах покрупнее, от 7–8 м длиной (на относительно небольших хардтопах пост управления нередко устанавливают в районе миделя, и водитель практически открыт всем ветрам, не говоря уже об осадках, да и обзор из такого положения не из лучших). При этом панель управления со штурвалом и правая «пассажирская» консоль с объемистым бардачком и аудиосистемой (она же штурманский столик для карт) выполнены подвесными. Действительно, зачем здесь опирающиеся на пайол высокие тумбы, ведь в свободном пространстве под консолями вполне могут разместиться кормовые оконечности носовых коек – 0.5–0.6 м уже в плюсе. Идея навеивает ассоциации с яхтенными «гробиками», только пространство для ног здесь ограничено исключительно сверху, так что клаустрофобии можно не опасаться.

Носовые койки можно использовать и в качестве сидений, тем более что пайол переднего отсека, напоминающего стеклопластиковую ванну, расположен несколько ниже «основного», покрытого тиковым ламинатом, и на случай попадания сюда воды имеется ведущий внутрь корпуса

отливной шпигат. Кстати, нас несколько удивило, что такая простая, в общем-то вещь, как самоотлив основного кокпита, предлагается на сегодняшний момент только в качестве опции.

Если не считать высоты, на габаритах консолей явно не экономили – хватает места и для полного комплекта контрольных приборов, и для четырех столь ценимых нами подстаканников, в которые мы сразу пристроили мобильники, анемометр и карманный навигатор, и даже для обширной плоскости, в которую можно стационарно врезать универсальный картплоттер-эхолот с 5–7-дюймовым экраном. На предоставленной на тест лодке здесь был установлен «Raymarine A70D», хотя и не методом in-dash, а на боковых держателях, позволяющих легко его снять. (Надо сказать, что приборные панели, заранее рассчитанные на монтаж «серьезной» навигации – вообще фирменный признак лодок «Grizzly».) Да и выглядят консоли весьма стильно – во многом благодаря декоративным накладкам под натуральное дерево, а внутренней подсветкой снабжены даже переключатели и «автоматы» предохранителей.

Панорамное остекление рубки и обзор мы бы сочли великолепными, если бы не одно «но»: все стекла до единого, даже лобовые, оказались тонированными! Поскольку испы-

# ТЕСТ Кия

Фото Юрия Горбачевского, Proffy-Studio



тания затянулись до глубокой ночи, порой выручала только возможность высунуть голову в широкий сдвижной потолочный люк или открыть центральную «форточку» лобовика, чтобы разглядеть «дорогу». Нас заверили, что это издержки опытного образца – на серийные образцы пойдет не поликарбонат, а стекло-каленка (естественно, полностью прозрачное), тем более что лобовые стекла снабжены стеклоочистителями.

Передние кресла, надежно защищенные от непогоды жесткой крышей – сдвоенные (за основными вплотную к ним пристроились точно такие же, только задом наперед) и установлены на объемистых стеклопластиковых тумбах. «Обратные» сиденья откидываются вверх и фиксируются «вторым этажом», освобождая мойку-умывальник на левой тумбе и спиртовую плитку – на правой. Единственное, что смущает при таком раскладе – близость конфорки к краю приподнятого сиденья (нам сообщили, что в дальнейшем будет ставиться другая модель плитки – с откидным теплозащитным экраном). Пространство внутри вместительных тумб с доступом внутрь из прохода отведено для багажа, да и вообще всяких рундуков на борту предостаточно.

В транцевых углах кокпита пристроились еще два складных сиденья со спинками. Вкупе с разложенными гармошкой передними креслами они образуют еще два полноценных спальных места в дополнение к носовым. Кому-то, может, и не особо по вкусу располагаться во время движения задом наперед, но при экипаже из четырех человек «перевернутые» кресла имеет смысл задействовать лишь в непогоду, когда лень ставить тент. Зато если между ними и кормовыми креслами поставить убирающийся круглый столик, их положение оказывается более чем оправданным.

Надо сказать, что при конструировании кормовой части «НТ» разработчики пошли по несколько усредненному пути. В свое время мы по достоинству оценили примененное на модификации «580 Cruiser» решение, позволяющее выиграть как минимум полметра свободного пространства в кокпите по длине – в транцевой переборке имелась откидная секция, освобождающая место для «головы» полностью откинутого мотора, благодаря чему в рабочем положении он располагался практически вплотную к корме. Странно, что столь удачную задумку не реализовали и на «НТ», обойдясь половинчатой мерой – передняя часть рецесса, обнесенная полупрозрачной загородкой с креплениями для кранцев, выступает внутрь кокпита. Правда, и такая компоновка тоже позволяет выиграть дополнительное пространство, поскольку кормовые сиденья органично вписались как раз по бокам от упомянутого выступа.

Как уже упоминалось, рубка имеет сквозной проход – кормовая переборка отсутствует, а с носа проникаешь внутрь через достаточно большую «форточку» ветрового стекла. На баке имеется довольно широкая площадка с тиковым покрытием, дополненная парой отдельных высоких релингов и откидным трапом, значительно облегчающим вход в лодку при стоянке носом в берег. Дополняющий носовой вход откидной трапик имеется даже в каюте – правда, хотелось бы видеть его более пологим. Достаточно удобно войти в лодку и через кормовой копит – что через борт, что с небольшой затрэнцевой площадки.

Единственно, при входе в лодку и с носа, и с кормы всякий раз приходится неизбежно наступать на мягкие подушки. Дабы постоянно не отстегивать их или не снимать обувь, будущим владельцам «НТ» советуем

### Результаты испытаний катера «Grizzly 580 НТ»

(нагрузка – 1 чел. плюс 40 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный Yamaha 115, ГВ – алюминиевый трехлопастной Yamaha шагом 19 дюймов, скорость ветра – 3–4 м/с, высота волны – 0.2–0.4 м, темп. воздуха – 6°C, темп. воды – 8°C, место испытаний – р. Большая Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
700	2.5 (4.7)
1000	4.2 (7.7)
1500	5.4 (9.9)
2000	6.5 (12.0)
2500	7.9 (14.7)
3000	11.9 (22.0)
3500	18.3 (33.8)
4000	22.5 (41.6)
4500	25.7 (47.5)
5000	29.6 (54.7)
5500	33.6 (62.2)
6000	37.1 (68.7)

обзавестись парой специальных жестких ковриков, продающихся в магазинах яхтенных аксессуаров.

Одним словом, конструкторы «Акварина» при разработке всевозможных трансформаций в довольно ограниченных габаритах учитывали все три измерения одновременно, и то, что такой подход принес успешные плоды, вряд ли кто оспорит.

### В движении

О том, как 580-й корпус ведет себя на воде, мы уже не раз рассказывали. Как ни странно, достаточно массивная «начинка» новинки практически не сказывалась на ходовых качествах лодки. Уловить начало глиссирования, сидя за штурвалом, почти невозможно (об уверенном отрыве потока от транца сигнализировал расположившийся в корме помощник), поскольку обычный для преодоления «горба сопротивления» кормовой дифферент практически отсутствует. По-прежнему низкой осталась минимальная скорость глисси-





рования – порядка 27 км/ч, что позволяет идти в наиболее выгодном и экономичном режиме даже по беспокойной воде.

«Крученые» обводы позволяют легко подстроить лодку к волновым условиям – несмотря на достаточно массивную надстройку, в тихую погоду (при высоте волны до 0.2–0.4 м) «НТ» можно выставить «на пятку» для максимального уменьшения смоченной поверхности корпуса и, соответственно, достижения максимально возможной скорости; при более высокой волне, особенно крутой и «битой», характерной для Невы и мелководного Финского залива, более острый нос лучше слегка опустить, чтобы ход стал помягче – пусть и ценой некоторой потери скорости.

Где-то при 4000 об/мин при полностью поджатом моторе лодка слегка прилегает на левый борт (явное влияние реактивного момента гребного винта 115-го мотора), но этот эффект легко исправляется кнопками триммера.

Не особо сказалась массивная рубка и на кренах в поворотах,

которые остались практически на том же умеренном уровне – порядка 15–20° даже при резкой переключке штурвала на полном ходу.

Увеличенные скуловые брызгоотбойники с обратным наклоном, похоже, себя оправдали – по традиции мы попрыгали на полном ходу с кильватерной волны от лодки сопровождения, и на стекла не попало ни капли воды – водяные «веера» отбрасывались от форштевня вниз и назад.

Одним словом, все было привычно, спокойно и предсказуемо. На лодке, помимо опционного набора мощных прожекторов на тарге, имелись и фары на корпусе, расположенные в наиболее оптимальном месте – в самом носу. Чтобы обозначить в темноте сидящего в надувнушке рыбака, когда идешь на полном ходу, света от них маловато (тут лучше задействовать упомянутые прожекторы на крыше, хоть и освещают они в том числе и носовую часть лодки, ослабляя «ночное зрение»). Да и направлены носовые фары откровенно вниз, но вот при подходе самым

☺	<ul style="list-style-type: none"> <li>– привлекательный дизайн</li> <li>– высокий уровень комфорта и отделки</li> <li>– продуманный трансформируемый интерьер с рациональным распределением ограниченного обитаемого пространства</li> <li>– прогнозируемое поведение на воде</li> </ul>
☹	<ul style="list-style-type: none"> <li>– опционный самоотлив</li> <li>– тонированные стекла</li> <li>– круговатый внутренний трап</li> </ul>

малым к незнакомому берегу разглядеть препятствия вроде крупных острых камней или прибитого к пляжу топляка, они, несомненно, помогут, особенно если вода прозрачная.

### Резюме

Несмотря на подвесной мотор, называть «Grizzly 580 НТ» просто мотолодкой, как этого до сих пор требуют правила классификации маломерных судов, просто не поворачивается язык. Не смейтесь, но скорее напрашивается сравнение с моторной яхтой, пусть и совсем миниатюрной. Кстати, за рубежом, где не редкость и 100-метровые монстры, яхтой вполне могут назвать и крошечную моторку – если она обладает высоким уровнем комфорта, хорошей отделкой и позволяет совершать достаточно продолжительные плавания. ■

# ТЕСТ Кия

Катер Grizzly 580 НТ предоставлен для испытаний компанией «Акварин»: Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 15, тел. (812) 446-0617, [www.grizzly-marine.ru](http://www.grizzly-marine.ru), [sale@grizzly-marine.ru](mailto:sale@grizzly-marine.ru)