

Артем Лисочкин

Фото Алексея Даняева



«Grizzly 520-R»: ВОДОСТОЙКИЙ ВАРИАНТ

В «мирное время» испытатели «Кия», как и все нормальные люди, предпочитают ясное небо, тепло и гладкую воду. Другое дело — редакционные тесты, во время которых тепличные условия обычно не приветствуются. И на сей раз состояние питерской атмосферы оказалось как нельзя кстати. Пропитанный влагой воздух, низкие тучи, посыпающие остывшую осеннюю Неву надоедливим дождиком, пробирающий до костей холодок — словом, наличествовал весь тот набор погодных «радостей», при которых крыша над головой воспринимается как великое благо.



Крыша крыше рознь. Самый простой ее вариант — это мягкий тент, но, как у любого временного убежища, у него хватает своих минусов. Не всех устраивает и полноценная каюта с кормовой переборкой, особенно на компактной лодке — двухобъемная компоновка не

отличается особым простором и заметно ограничивает свободу перемещения экипажа в обитаемом пространстве. Так что наиболее оптимальное решение при длине корпуса длиной чуть более 5 м — это так называемая «полурубка» (согласно принятой за рубежом терминологии — «хардтоп»), дополняемая при необходимости тентом. Надо сказать, что такая открытая с кормы рубка-убежище не является принадлежностью исключительно самых компактных лодок — подобный вариант можно нередко встретить и на судах класса моторных яхт длиной более 10 м. Одна из причин, по которой конструкторы останавливаются на таком компоновочном решении — это достигае-

мая за счет однообъемной схемы большая универсальность судна, которое может использоваться не только в качестве туристического «крейсера», но и для прогулок, и для той же рыбалки.

На воздухе и под крышей

Многие наверняка обратили внимание, что во время редакционных тестов у нас нередко возникают ассоциации с продукцией малого судостроения советских времен. Данный случай не стал исключением — силуэт «Grizzly 520-R» сразу показался смутно знакомым. Разъяснение нашлось быстро — схожая полурубка с характерным «панорамным» лобовым стеклом отличала стеклопластиковую «Ладогу-2» и алюминиевую «Москву-2».

Основные данные мотолодки «Grizzly 520-R»

Длина, м	5.2
Ширина, м	1.89
Высота борта на миделе, м	0.95
Осадка, м	0.25
Килеватость на транце, град.	17
Сухой вес, кг	510
Топливный бак, л	80
Высота подволока, м	1.2
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	80 60
Пассажировмест., чел.	5
Кол-во спальных мест	2
Грузоподъемность, кг	400
Цена, руб.	290 000



В 70-е гг., когда эти лодки появились на свет, они относились, выражаясь современным языком, к «премиум-классу». В нынешние же времена 5.2-метровую посудину, пусть даже и каютную, обычно зачисляют в «бюджетную» категорию. Примерно так, несмотря на наличие рубки, позиционирует эту модель и компания-производитель, хотя понятие «бюджетный» даже в наши времена остается весьма растяжимым. Набор «предметов первой необходимости» (в отличие от «предметов роскоши») тоже никакими нормативными документами не определен, и этот вопрос трактуется той или иной верфью исключительно в соответствии с собственными представлениями ее специалистов. Что касается «Grizzly 520-R», то откровенно «спартанской» мы бы эту лодку не назвали.

Начать с того, что стеклопластиковая палубная секция сварного алюминиевого корпуса изначально предусматривает более высокий комфорт (да и смотрится более эстетично) по сравнению с чисто алюминиевой схемой, хотя и обходится несколько дороже. Водитель и пассажир слева располагаются в мягких поворотных креслах, аналогично оформленными двухцветными подушками из «морского» винила прикрыт и кормовой диван с вместительным рундуком. Отдельного «локера» для откидного тента, закрывающего кормовую часть кокпита, не предусмотрено, но, уложенный в чехол, он вполне органично вписывается в пространство за спинкой дивана.

Несмотря на довольно незатейливую конструкцию тента и крепление на шпэнках, ставится он быстро и без всяких проблем, в том числе и изнутри — во многом благодаря наличию отдельных полов, что позволяет легко подобраться ко всем кромкам и не прикладывать больших усилий при натягивании ткани. Возможность частично отстегнуть боковины, кстати, пригодилась и на ходу. Через залепленный



дождевыми каплями поликарбонатный козырек «дорогу» было видно неважно, и порой выручала возможность просто высунуть голову наружу — чтобы, например, как следует разглядеть сплавляющийся по Неве топляк, а при швартовках с поставленным тентом можно было ухватиться за край причала или за борт подошедшей лодки, буквально не вставая с водительского кресла. Швартовых уток на миделе нет, но зато есть побортные поручни на планширях кокпита, за которые удобно заводят временные швартовы, так что все из той же сидячей позиции несложно и «привязаться».

Поручни из нержавеющей стали установлены также на крыше рубки (ширина потопчин вполне допускает проход по борту, тем более что лодка не отличается чрезмерной валкостью), а в носу имеются «капитальные» и не думающие шататься релинги. Кстати, с их помощью можно заодно отцентрировать якорный конец в ДП, чтобы стоящую на якоре лодку не разворачивало ветром или течением (отдельного ролика или киповой планки для этих целей

здесь нет). Имеется самоотливной якорный ящик в форпике (единственно, на его крышке почему-то забыли предусмотреть выемку под якорный конец). Словом, на оборудовании, входящем в стандартную комплектацию, создатели «Grizzly 520-R» явно не сэкономили, и сконструировано все в целом грамотно — не считая разве что местоположения белого стояночного огня, значительный сектор которого перекрывается надстройкой.

Симпатичная полурубка «520-го» навеяла параллели с «Ладогой-2» и «Москвой-2» не только панорамным лобовым стеклом, но и самой своей концепцией — а точнее, способом размещения водителя. Не возьмемся со всем основанием рассуждать об «отечественном» и «западном» компоновочных подходах, но на всех протестированных до сих пор «хардтопах» схожих размеров зарубежного производства — например, на «Castello Amazon HT» или «Bella 530 HT Classic» — пост управления располагался хоть и близко к миделю — в кормовой части рубки, но под крышей и, соответственно, довольно низко.

Обзор за окружающей обстановкой — особенно вперед сквозь далеко расположенный «лобовик» — при такой посадке оставляет желать лучшего (особенно если стекла паче чаяния запотеют), а управление несколько напоминает наведение винтовки с оптическим прицелом.

Схема, которую мы бы окрестили «отечественной» и которая, как и на упомянутых советских «каютниках», использована на «Grizzly 520-R», от этого недостатка свободна — водитель располагается в кокпите на довольно высоком кресле, причем в отличие от той же «Ладоги-2» справа по борту, и наблюдает за обстановкой по курсу поверх крыши рубки; для защиты от встречного ветра служит невысокий прозрачный «козырек». Одним словом, все выглядит примерно так же, как если бы вместо полурубки здесь была «нормальная» надстройка с кормовой переборкой.

Впрочем, нечто вроде «полу-

переборки» на «520-м» все-таки имеется — на ней расположен пульт управления со штурвалом, в чем еще один плюс — нет необходимости в отдельной рулевой консоли, загромаждающей пространство под крышей. В итоге побортные диваны внутри абсолютно симметричны, и при габаритах каюты 1.85×1.5 м здесь в случае чего можно устроиться на ночлег даже втроем, тем более что ширина лежака уменьшается от кормы к носу совсем незначительно — в плане он здесь не привычно V-образный, а скорее U-образный. Единственно, несмотря на наличие отбортовок для установки закладной доски, превращающей пространство под крышей в ровный настил, саму доску мы на борту протестированной лодки не обнаружили, да и куда конструкторы задумали убирать ее «по-походному» вместе с сопутствующей подушкой — тоже не совсем понятно.

Вполне достаточной оказалась и высота подволока, замеренная от пола отформованной между диванами «ванны» для ног — 1.2 м; по крайней мере, сидящий на мягкой подушке человек среднего роста не упирается головой в отделанный ворсистым материалом потолок. Хотя, по большому счету, пространство под крышей предназначено в первую очередь для ночлега и сохранения в сухости поклажи, немалый

объем которой способны вместить рундуки в диванах и упомянутая «ванна».

Необходимость в углублении между диванами возникла по той причине, что кокпит на «520-м» — полностью самоотливной, и пайол расположен довольно высоко над ватерлинией (даже при нагрузке в 5 чел. обратного поступления воды через шпигаты мы не отметили). «Ванна» в каюте отгорожена невысоким комингсом, препятствующим перетеканию воды (по крайней мере, дождевая во время теста туда так и не попала), но если такое и случится, в дело вступит трюмная электропомпа.

Фамильные черты

Тест «Grizzly 520-R» проводился параллельно с испытаниями двух модификаций более крупной «580-й» модели (отчет см. в № 217), поэтому сравнения ходовых качеств напрашивались сами собой. И догадаться о том, что эти лодки — самые близкие «родственники», можно было без всякого труда. Несмотря на разные размерения, вес и компоновку, их поведение на воде совпадало буквально до мелочей.

Было и еще одно совпадение.

Представители компании не делали секрета из того, что при разработке как «580-го», так и «520-го» за основу были взяты обводы шведских мотолодок «Uttern», тоже хорошо знакомых тест-группе «КиЯ». Конечно, полностью повторить в алюминии стеклопластиковый корпус, тем более имеющий поверхности двойной кривизны, невозможно по определению, а по количеству и конфигурации продольных реданов «Grizzly» и вовсе не имеет ничего общего с «Uttern».

Однако, как это ни удивительно, фамильные черты шведского «прототипа» прослеживались более чем прозрачно: легкий, без ярко выраженного «горба», выход на глиссирование даже с откинутым мотором, никаких попыток зарыскивать или прилегать на борт на пол-

+	<ul style="list-style-type: none"> • удачная планировка обитаемого пространства • достаточный набор стандартного оборудования • хорошие ходовые качества
-	<ul style="list-style-type: none"> • тонированный козырек на рубке • склонность к дельфинированию на определенных режимах • неудачное расположение стояночного огня



ном ходу, четкая реакция на триммер, ни единого подхвата воздуха винтом в поворотах — в которых лодка в зависимости от крутизны виража и скорости «автоматически» поддерживает наиболее оптимальный внутренний крен, не вынуждая водителя покрепче хвататься за штурвал, а пассажиров — за поручни... Минимальная скорость глиссирования составила всего лишь 26–27 км/ч, привычно ровной оказалась и зависимость скорости от нагрузки (см. таблицу с результатами замеров).

Следует отметить, что проявила себя и такая знакомая по «Uttern» особенность, как склонность к дельфинированию — причем, в отличие от подавляющего большинства испытанных нами лодок, не на полном ходу (в этом случае «520-й» с нагрузкой 1–2 чел. не пытается «кивать носом» даже с максимально откинутым мотором), а на умеренных скоростях глиссирования. Впрочем, этот «фирменный» эффект, несколько усиливающийся с увеличением нагрузки и соответственным уменьшением скорости, особых неудобств не причиняет и легко устраняется соответствующей регулировкой триммера.

По причине хоть и дождливой, но тихой погоды для оценки мореходных качеств пришлось охотиться за речными буксирами или же разводите волну искусственно при помощи других участвующих в тесте лодок. В прыжке с волны высотой 0.5–0.6 м на полном ходу «520-й» столь же уверенно, что его «старшие братья», сохраняет и курс, и положение «на ровном киле» даже после прохода под углом к гребню, «взлетает» и «приводняется» мягко, без ощутимых ударов и пугающих перегрузок. О забрызгивании кокпита тоже речи не идет. (Кстати, по сравнению с «580-м» килеватость у него поменьше — 17 против 19°. На способности управляться с волной это практически не сказывается, зато требования к мощности «помягче» — рекомен-



дованных 60 л.с., на наш взгляд, здесь вполне хватает).

Хотя водитель располагается достаточно высоко, на ходу «хардтоп» с козырьком обеспечивает хорошую защиту от встречного ветра и осадков даже без тента, который мы установили перед скоростными заездами с различной нагрузкой. Но «ложка дегтя» все же обнаружилась — причем традиционная для редакционных тестов. Речь идет о тонированных стеклах, которые так любят наши судостроители независимо от географической широты и местных климатических особенностей. Ладно, каюта здесь исключительно «пассажирская», поэтому лобовое и боковые стекла вполне могут быть и темными. Но зачем было заодно тонировать и верхний ветрозащитный козырек? Этот чисто дизайнерский ход стал причиной того, что при управлении из-под тента в пасмурную дождливую погоду пришлось излишне напрягать зрение и время от времени принимать дождевой душ, высовывая голову наружу...

Резюме

Удачная компиляция проверенных решений разных времен, дополненная рядом новых конструкторских решений и обладающая индивидуальностью и узнаваемостью. Декларированная «бюджетность» лодки определяется скорее ее размерениями

и возможностью установки мотора довольно умеренной по нынешним меркам мощности — на предметах первой необходимости (часть из которых обычно предлагают в качестве дополнительно оплачиваемых опций) создатели «Grizzly 520-R» экономить не стали и поступили, на наш взгляд, разумно, предложив потребителю готовый к эксплуатации и цельный продукт.

Результаты испытаний мотолодки «Grizzly 520-R»

(Нагрузка 1–5 чел. плюс 20 л топлива, ходовой тент установлен, ПМ — четырехтактный «Yamaha 60», ГВ — алюминиевый трехлопастной «Yamaha» шагом 14 дюймов, скорость ветра — 2–4 м/с, высота волны — 0.0–0.2 м, темп. воздуха — 7°C, темп. воды — 9°, дождь, место испытаний — р. Нева, Санкт-Петербург)

Нагрузка, чел.	Время выхода на глиссирование, с	Скорость, уз (км/ч)
1	2	32.2 (59.6)
2	3–4	30.7 (56.8)
3	5–6	29.6 (54.7)
4	6–7	28.4 (52.6)
5	10–11	26.6 (49.3)



Мотолодка «Grizzly 520» предоставлена для испытаний ООО «Трио-Марин»: Санкт-Петербург, ул. Хрустальная, 27а, тел. (812) 567-9822, sale@grizzly-marine.ru; kater@grizzly-marine.ru; www.grizzly-marine.ru