



«Grizzly 490 DC»:

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

ПО СКАНДИНАВСКОМУ ПУТИ

Представители петербургской компании «Акварин» никогда не скрывали, что обводы всех выпускаемых ими моделей имеют под собой проверенную «основу», в качестве которой выступает какая-либо лодка зарубежного производства, представляющаяся разработчикам удачной.

Артем Лисочкин. Фото Юрия Горбачевского

Правда, о прямом копировании речи не идет, поскольку, что касается корпусов, фирма работает с разворачивающимся на плоскость алюминием, а в роли прототипов всегда выступали стеклопластиковые суда, полностью повторить корпуса которых в металле попросту нереально. Вот и на сей раз в качестве прототипа новинки «Grizzly 490 DC» выступила малоизвестная в России стеклопластиковая финско-эстонская лодка «Scandinaval», а «копирование» корпуса свелось разве что к распределению килеватости по его длине.

Пластик и алюминий

Как это часто водится, первое знакомство с лодкой состоялось в ходе выставки — Балтийского морского фестиваля, сменившего в нынешнем году традиционную Санкт-Петербургскую бот-шоу. Первым делом наше внимание привлек гармоничный и законченный внешний вид новинки. Кстати, если бы мы не знали, что под маркой «Grizzly» строятся композитные алюминиево-пластиковые лодки, то вряд ли сразу догадались бы, что корпус здесь металлический — благодаря безупречно ровным бортам с глянцевой окраской его легко принять за стеклопластиковый,

особенно с некоторого расстояния. Радует он глаз и при более внимательном рассмотрении, вблизи. Открытых стороннему глазу сварных швов — ровных и аккуратных — минимум, бухтины и прочие сварочные дефекты отсутствуют. Вполне фирменный вид имеет и стеклопластиковый «верх».

Представители «Акварин» сообщили, что раскрой корпусного металла производится на компьютеризированном высокочастотном станке плазменной резки французской фирмы «Vulkan», на сегодняшний день занимающей одну из лидирующих позиций в данной области

Основные данные мотолодки «Grizzly 490»

Длина, м	4.85
Ширина, м	2.05
Высота борта на миделе, м	0.8
Осадка, м	0.25
Килеватость на транце, град.	17
Сухой вес, кг	350
Емкость топлив. бака, л	70
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.: – на тестовой лодке – рекомендуемая	70 50–80
Пассажировместим., чел.	5
Цена, руб.	290 000



станкостроения, а двусторонняя сварка в аргоновой среде осуществляется на оборудовании немецкой фирмы «EWM», позволяющем производить ее с минимальным нагревом околошовной зоны, тем самым избегая коробления металла и изменения его структуры. Стеклопластиковые же детали формируются вакуумным методом — одним из наиболее прогрессивных по сравнению с традиционной ручной формовкой, но не получившим пока широкого распространения у отечественных судостроителей.

Как уже отмечалось, скандинавский прототип имеется лишь у собственно корпуса, получившего «вторую жизнь» в металле. Дизайн стеклопластиковой секции палубы-кокпита полностью разработан специалистами «Аквamarin» с нуля и, на наш взгляд, заслуживает достаточно высокой оценки.

По компоновке, несмотря на аббревиатуру «ДС» в названии, это скорее боурайдер. Правда, побортных диванов в носовом кокпите нет — сказались его ограниченные при 4.85-метровой длине корпуса габариты, но носовой рундук прикрыт мягкой подушкой со спинкой, а пространство между носовым и основным кормовым кокпитами можно полностью перекрыть трапециевидной перегородкой, вставляющейся в направляющие пазы, и откидной «форточкой» ветрового стекла, что наверняка будет по достоинству оценено в холодную погоду, когда сквозняк вдоль корпуса совсем некстати.

Рамка стекла, надо сказать — импортная, пусть и не самого известного изготовителя вроде «Taylor Made», что тоже вносит свой вклад в «фирменный» облик лодки. Единственно, особо дотошный потребитель наверняка обратит внимание, что варианты крепления закладной перегородки «по-походному»

не имеется — когда она не установлена на место, приходится просто укладывать ее на дно кокпита, а, кроме того, неплохо было бы предусмотреть ее использование в качестве столика — многие детали лодки, а тем более компактной, должны нести по несколько функций...

Общий объем рундуков достаточно велик — около 700 л. В частности, в качестве багажников задействованы бортовые полуконсоли. Кормовой рундук, отформованный в виде отдельной емкости и поэтому являющийся полностью «сухим», тоже можно

полностью отвести под багаж. Аккумулятор расположен за транцем — в одном из рундуков, расположенных по бокам от подмоторного рецесса (во втором разместились топливный сепаратор и шланг с подкачивающей грушей). Для крупной поклажи место найти несложно, а вот с мелочевкой вроде документов и мобильников могут возникнуть проблемы, поскольку небольшой запирающийся бардачок в непосредственной близости от водителя с пассажиром отсутствует, а бортики на плоскостях панелей — чисто символические



Результаты испытаний мотолодки «Grizzly 490»

(нагрузка — 2 чел. плюс 55 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF70», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 13.25 и шагом 17 дюймов, скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0.2–0.4 м, темп. воздуха — 20°C, темп. воды — 15°C, место испытаний — р. Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	1.8 (3.4)
1000	2.5 (4.6)
1500	4.3 (7.9)
2000	5.5 (10.1)
2500	6.5 (12.0)
3000	10.4 (19.2)
3500	17.8 (32.9)
4000	20.8 (38.4)
4500	25.5 (47.1)
5000	27.8 (51.5)
5400	31.7 (58.7)

Результаты испытаний мотолодки «Grizzly 490»

с нагрузкой 1–5 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	32.3 (59.7)
2	31.7 (58.7)
3	29.9 (55.4)
4	28.4 (52.6)
5	25.6 (47.3)



и при тряске на волне вряд ли удержат даже связку ключей.

«В стандарте» попавшая в кокпит вода уходит через единственный расположенный по ДП шпигат внутрь корпуса «под помпу». На той же лодке, что была предоставлена на тест, кокпит был самоотливным — вода отводилась из него непосредственно за борт через шланг, снабженный шаровым вентилем, но такая система доступна лишь опционно, хотя высота пайола над водой при средней загрузке позволяет без проблем обеспечить самоотлив. Думается, что не такая уж это мудреная и дорогая штука, чтобы переводить такую полезную вещь в разряд опций — хотелось бы видеть самоотлив

кокпита в перечне стандартного оборудования.

По своим размерам (да и по цене) лодка относится к ряду «бюджетных», но, если не считать упомянутого шпигата, по уровню базового оборудования претендует на класс повыше — и в носу, и в корме имеются стальные релинги, все сиденья снабжены мягкими двухцветными подушками, поворотные кресла водителя и пассажира регулируются... Имелась на предоставленной на тест лодке и «музыка» — правда, опционная. В отличие от многих фирм, ограничивающихся установкой лишь динамиков в «морском» исполнении, водонепроницаемым здесь был весь



комплект фирмы «Boss Marine», причем головное устройство с CD-проигрывателем было дополнительно упрятано в бокс от «VDO» со сдвижной защитной шторкой.

Дизайн пульта управления хоть и достаточно традиционен, но симпатичен и смотрится вполне современно. Помимо тахометра имеется и спидометр (показаниям этого прибора многие вполне справедливо не доверяют, используя в качестве скоростемера GPS), и даже указатель трима, а вот вместо часов мы бы предпочли видеть указатель топлива во встроеном 70-литровом баке, тем более что соответствующий датчик в нем имеется (нам объяснили, что из-за неисправности прибора часы временно установили в качестве декоративной заглушки). Для монтажа «навигации» компактного размера сгодится полочка перед приборами, но в этом случае картплоттер или эхолот будут частично перекрывать их показания (на старших моделях «Grizzly», предусматривающих вырезку навигации в панели методом «in dash», надо сказать, эта проблема решена гораздо лучшим образом).

Понравилось, что на столь компактной лодке за спинкой кормового сиденья предусмотрен специальный локер для укладки тента «по походному», закрывающийся стеклопластиковой крышкой — сложенный тент никому не мешает и не портит внешнего вида этой действительно симпатичной и элегантной лодки.

По неспокойной Неве

С условиями проведения теста нам «повезло» — почему-то в день испытаний большие моторные яхты, многие из которых шли полным ходом, появлялись на Неве с регулярностью рейсовых автобусов, так что прокатиться по идеально гладкой

воде нам так и не довелось. Куда там — нередко при встрече с крутой волной высотой метра полтора, исправно отражавшейся от гранитных стенок набережных, приходилось сбрасывать ход до малого и менять курс, чтобы направить нос лодки перпендикулярно гребню.

Таким образом, испытания волей-неволей начались с оценки мореходных качеств лодки. Выяснилось, что в режиме глиссирования «490-й» при своих довольно компактных размерах уверенно держит как минимум полуметровую волну — правда, носовой кокпит оказывается при этом далеко не самым комфортным местом, несмотря на довольно мягкое, без особых ударов и прыжков, преодоление волновых гребней. В более жестких условиях (напомним, что речь идет о «короткой» и крутой кильватерной волне от крупных скоростных судов), в переходном режиме и режиме плавания лодка продемонстрировала хорошую всхожесть на волну — по крайней мере, за все время теста брызги до кокпита так и не долетели.

При рекомендуемой мощности до 80 л.с. на транце был установлен 70-сильный мотор, с которым были достигнуты пусть и не чемпионские, но вполне приличные скоростные показатели — в одиночку лодку удалось разогнать почти до 60 км/ч; мало чем отличающийся показатель был получен и при нагрузке 2 чел. — наиболее распространенной численности экипажа для лодки подобного класса. Дальнейшее увеличение числа седоков вызвало достаточно ровное падение скорости — единственно, впятером при схеме рассадки 3+2 (трое на кормовом сиденье и двое в поворотных креслах) выйти на глиссирование с тяжеловатым 17-дюймовым винтом нам так и не удалось даже при полностью

поджатом моторе — одного из пассажиров пришлось кратковременно пересаживать в нос.

В поворот лодка входит с ординированным, как выразились бы авиаторы, креном, компенсирующим центробежную силу, в результате чего даже в самых крутых виражах седека не стаскивает с сиденья вбок.

Программа испытаний включала и «воднолыжную» часть. Выяснилось, что лодка без проблем выдергивает из воды лыжника весом 80 кг, не реагируя на его попытки сбить ее с курса на ходу, и запросто буксирует надувную «ватрушку».



	<ul style="list-style-type: none"> — привлекательный внешний вид — добротность изготовления — ровное и предсказуемое поведение на воде
	<ul style="list-style-type: none"> — опционный самоотлив кокпита при полной возможности обеспечить его «в стандарте»

Резюме

Достаточно компактная лодка универсального назначения (может использоваться как для прогулок и развлечения, так и, благодаря обеспечивающему общий простор носовому кокпиту, для рыбалки), отличающаяся привлекательным дизайном и вообще гармоничностью облика. Действительно цельная и профессионально сделанная вещь, вполне способная конкурировать с одноклассниками именитых марок. ■

Мотолодка «Grizzly 490DC» предоставлена для испытаний компанией «Акварин»: Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 15, тел. (812) 446-0617, www.grizzly-marine.ru, sale@grizzly-marine.ru

