

# Grand –



## СТИЛЬ И ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ

Владимир НАУМЕНКО, фото Сергея ПОЛИЩУКА и Антона ТАТАРЧУКА

Модельный ряд надувных лодок с жестким днищем (RIB) Silver line, созданный в Харькове, быстро завоевал своих сторонников. "Популярность этих лодок растет с впечатляющей скоростью: эти модели с первого же сезона стали хитом продаж", – утверждают менеджеры по продажам. И в этих заявлениях производителя нет ни капли лукавства и пафоса – простая констатация фактов. Такое попадание в точку ситуации на лодочном рынке – несомненный успех. Чем же вызван такой коммерческий успех? Ведь отечественный покупатель, если и не балованный, то довольно грамотный, способный разобраться в том количестве моделей надувных лодок, которое производят и предлагают в нашей стране. Очевидно, дело в том, что Grand, представив RIB'ы серии Silver Line на рынок, сумел в законченном и доведенном до совершенства продукте соединить высокую степень универсальности с отличным качеством.

Лодки с узнаваемым дизайном, без всяких излишеств и экстравагантности. Отменное качество во всем – стеклопластиковый корпус, консоль, рундуки выглядят идеально, не отстают и мягкая (надувная) часть лодки приятного светло-серого цвета – все отлично, все радует глаз, все великолепно. Такую красоту

хочется купить, тем более, что красота имеет привлекательное соотношение цена–качество. А с поведением на воде познакомим вас на примерах Grand Silver Line S550LF, оснащенным Yamaha F150AET и S550CF, с Yamaha F115AETL на транце. Сначала о компоновке. Основное требование – максимальная вместимость лодки. И это касалось

не только экипажа из 10 человек, а и в наличии объемов для хранения вещей. Все получилось. В моделях S550LF/CF под кормовым диваном находится рундук объемом 650 л, через который возможен абсолютно свободный доступ к трюмной автоматической помпе, душевой установке и аккумулятору. В основании рулевой консоли

находится рундук объемом 80 л. Доступ к нему – через герметичный люк, расположенный на вертикальной задней стенке. Перед рулевой консолью устроен двухместный поперечный диван, под сиденьем которого также имеется немалый объем, который, как правило, используют для продуктов питания. Кроме этого, для шкиперского имущества предусмотрен рундук в носовой части. Доступ к обоим рундукам легок и прост. Все рундуки вентилируемые, а носовой еще и осушаемый – вся вода, которая туда попадает, сливается в трюм, откуда удаляется помпой. Это решает проблему хранения не только шкиперского имущества, а и мокрых жилетов, фалов, буксируемых надувных аттракционов. О вместительности лодки говорит тот

факт, что на один уик-энд выезжала компания из 14 человек и ни одного предмета, кроме водных лыж, не было под ногами экипажа – все вещи поместили в рундуки. Хватает места и для размещения разнообразного дополнительного оборудования, облегчающего и, можно сказать, украшающего жизнь на борту. На лодках штатно установлена полноценная кормовая арка из нержавеющей стали, способная нести любое навигационное оборудование, которое можно дополнить фарой-искателем, колонками аудиосистемы, креплениями для удильщ, вейков – места более чем достаточно. Широкая рулевая консоль позволяет разместить свободно не только органы управления двигателем и штурвал, а и приборы самого

большого "калибра", включая и эхолот. Все приборы отлично видно с водительского места – и сидя, и стоя. Поворотные кресла, в модели S550LF, дают возможность регулировать сиденья по горизонтали и вертикали. В модели S550CF имеется стойка пассажирская с двумя герметичными рундуками. В сочетании с задним кормовым диваном, для трех человек обеспечивает комфорт при длительном пребывании на борту. Высокая посадка на мягкие сиденья позволяет пассажирам безопасно проходить высокие волны, так как при необходимости можно быстро привстать и самортизировать (коленные суставы имеют угол более 90 градусов), не получив удар об копчик, снизив нагрузку на позвоночник. Внутри сидений большие и вместительные рундуки. Обращает на себя внимание длинный перечень опций, которые предлагает производитель. Причем кроме изменения базового цвета (светло-серый) есть возможность "заточить" лодку под интенсивную эксплуатацию, а такую лодку не стыдно предложить и профессионалам. Например, есть возможность изменить материал надувной части с PVC на более прочный Нуралон, что увеличивает срок эксплуатации в несколько раз. Также опционально можно установить защиту киля, баллонов. Установка клапана избыточного давления позволяет эксплуатировать лодку в очень жестких условиях





с низким уровнем риска как для самой конструкции лодки, так и для экипажа. А такие приятные дополнения, как рулевая гидравлика для двигателя, носовой Sun-deck с подушками, мачта буксировки, солнцезащитный тент, удовлетворят самых требовательных.

В день тестовых испытаний, проводимых журналом "Шкіпер", погода была настроена миролюбиво. Лето еще не закончилось, солнце, ветра почти нет. Во время испытаний планировали пройти от Южного моста почти вдоль всего Киева в один из тихих заливов Десенки. Однако "характер" лодки требует и волн, и ветра. Придется искать волну не ветровую, и ветер будет только от скорости. Идя к выбранному месту, удалось попасть на несколько "хороших" волн от проходящих катеров. Прошли их под разными углами. В лодке пятеро, три четверти топлива в баке, это около 60 литров и полный бак 50 литров пресной воды – душевой набор. Рукоятку газа вперед до упора –

ни ударов, ни прыжков, ни капли воды в кокпите, только не сильные, мягкие толчки. На штурвале прохождение волн не ощущается – корпус степенно, как нож в масле, проходит довольно крутые водяные валы.

RIB'ы, как правило, легкие лодки и на максимальных скоростях заметно стремление приподнять корпус над водой. Режим очень интересный – контакт с водой минимальный, соответственно сопротивление воды небольшое, скорость резко увеличивается, но теряется устойчивость движения. Это может сопровождаться дельфинированием и поперечным раскачиванием. Побороть это явление можно двумя путями – уменьшением оборотов двигателя или увеличением нагрузки (веса) лодки. Оба пути ведут к уменьшению скорости. Почти все известные мне RIBы с максимальной мощностью двигателя и с минимальной нагрузкой на полных оборотах мотора превращались в диких лошадей – и опасно, и никакого

удовольствия. Честно говоря, ожидал, что и на S550 модели (лодка средних размеров) в сочетании с 150 л. с. на транце можно ощутить тот, запредельный режим.

Проведя за штурвалом более 4 часов с минимальной и максимальной нагрузкой, не удалось выявить расположенность лодки к водному экстриму – загнать корпус до какой-то потери координации не получилось, а хотелось. Grand не позволяет этого сделать. Движение ровное на любых оборотах с любой нагрузкой. Жесткий корпус, фактически моногидрон с килеватостью 27° на миделе и 24° на транце с двумя парами реданов буквально держит воду, помогают ему, конечно, и надувные баллоны-борта.

V-образное днище с системой HSH (High-Step-Hull – заводской патент) имеет развитый отгиб скулы и узкую лыжу по килю – это, по всей видимости, и стабилизирует движение лодки на всех режимах. Что касается доступных скоростей, то все данные сведены в таблицу.



Скорость измеряли с помощью GPS, на борту были установлены цифровые тахометры, разгон (старт) начинали "с поджатым двигателем", а после выхода на глиссирование при помощи трима добивались максимальных показателей тахометров. Ветер и течение на акватории практически отсутствовали. На двигателях были стальные полированные винты, на Y-150 с шагом 21 дюйм, на Y-115 – 19 дюймов.

Винты были подобраны очень удачно (довольно редкий случай) и двигатели при помощи трима выдавали свой максимум. Как видно из таблицы, значения максимальной скорости, да и по разгону получились довольно высокие, хотя по ощущениям лодка кажется уж сильно вальяжной, прогнозируемой. Старт происходит с символическим поднятием носа, при изменении положения двигателя тримом изменение дифферента устойчивого RIBа можно и не заметить. При максимальной скорости тримом удалось добиться минимального замывания бортов, баллоны воды не касаются – налицо влияние отгиба по скуле. На полном ходу можно вполне безопасно "крутить" повороты – лодка уверенно следует намеченной траектории. Крен во внутрь циркуляции при этом – небольшой, заметно влияние отгиба по скуле, а центробежная сила сталкивает водителя и экипаж к наружному борту, так что это следует учитывать. "Задавить" внутренний борт удалось только при выполнении циркуляций с места. Выполняли развороты, восьмерки, циркуляции, создавали толчею волн, проходили ее разными скоростями – все получалось

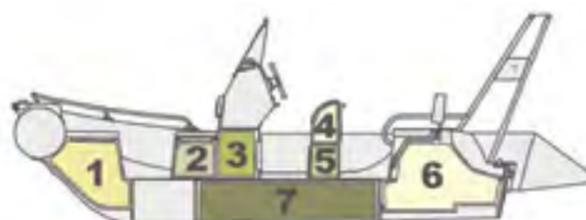




**Основные техниче характеристики GRAND Silver Line**

	модель	
	S550LF	S550CF
Длина (см)	550	550
Длина кокпита (см)	415	415
Ширина (см)	255	255
Ширина кокпита (см)	145	145
Диаметр баллонов (см)	55	55
Вес лодки (кг) *	460	460
Грузоподъемность (кг)	1200	1200
Пассажировместимость (чел.)	10	10
Количество отсеков в баллоне	5	5
Мощность двигателя рекомендованная (л.с.)	115	115
Высота транца (мм)	508	508
Угол килеватости (в миделе/в корме)	27° / 24°	27° / 24°
Тип днища	RIB	RIB
Категория лодки *	D,C	D,C

\* Согласно классификации "Европейской Директивы для некоммерческих судов № 94/25/ЕС".



- 1 – Носовой отсек
- 2 – Передний отсек рулевой стойки
- 3 – Задний отсек рулевой стойки
- 4 – Верхний отсек барной стойки
- 5 – Нижний отсек барной стойки
- 6 – Кормовой отсек
- 7 – Отсек под топливную систему



**GRAND Silver Line S550CF**  
Yamaha F115AETL

об./мин.	скорость с загрузкой 2 чел.	скорость с загрузкой 6 чел.
700	6,5	5,8
1000	7,9	7,5
1500	10	8,3
2000	12,2	8,9
2500	14,4	14,1
3000	28,7	24,7
3500	37	35
4000	43	39,8
4500	48,7	48
5000	55,6	52
5500	63,9	63
6000	72,4	70,9
6100	73,9	72,4

**Разгон**

км/час	сек.
0-20	2,3
0-30	3,4
0-40	4,4
0-50	5,5
0-60	10,5
0-70	18,2
0-80	-

**Глисирование**

Выход	3200 об./мин.
Поддержание	2700 об./мин.

**GRAND Silver Line S550LF**  
Yamaha F150AETL

об./мин.	скорость с загрузкой 2 чел.
700	5,4
1000	8,2
1500	12,7
2000	21,2
2500	27,4
3000	33,3
3500	39,4
4000	46,7
4500	52,2
5000	60,1
5500	76,4
6000	89,2
6100	91,7

**Разгон**

км/час	сек.
0-20	2,1
0-30	3,2
0-40	3,9
0-50	5,1
0-60	8,6
0-70	10,8
0-80	16,8

**Глисирование**

Выход	3100 об./мин.
Поддержание	2700 об./мин.

очень степенно, прогнозируемо.

Вот только Grand с двигателем 150 л.с. энергичнее "старался" переместить экипаж по кокпиту, приходилось сильнее держаться за леера, благо их хватало и в нужных местах.

По управляемости хотелось отметить следующее: лодка послушная, даже можно сказать, что очень послушна на любых скоростных режимах, мореходность для своей категории обеспечивает с запасом, но резкий маневр на полном ходу лишь штурвалом выполнить не получится. Подобный трюк в задачи данного корпуса все-таки не входит. Только синхронной работой штурвала и рукояткой газа можно заставить Grand лечь в поворот.

Отдельно хочется добавить пару слов о моторах. И F115, и F150 еще раз подтвердили безупречную репутацию Yamaha – ни одной задержки в запуске, никаких "провалов" в работе, – а ведь это не просто "покатушки", а полноценный тест для определения границ возможностей лодки. Что особенно важно для легкого RIBa, оба мотора практически не дают вибраций – даже при максимальных оборотах двигателя находиться на борту комфортно. Так что для лодок класса RIB Yamaha однозначно рекомендована.

Вывод. Без всяких оговорок GRAND – настоящий классический RIB универсального назначения с богатой комплектацией, не уступающий никому и ни в чем. Изготовлен добротнo, тщательно отделан. В зависимости от установленного двигателя может быть как "спортсменом", так и с дополнительными заводскими опциями "профессионалом".

Официальный представитель лодок Grand – ТОВ "Германтон". Тел.: (044) 229-49-25, (067) 545-80-64, (095) 328-26-15.

[www.grandboats.kiev.ua](http://www.grandboats.kiev.ua)

