



Эта лодка похожа на множество других одновременно и при этом ни на одну из них в отдельности. Выглядит современно, ярко и элегантно, но в переполненной разнообразной техникой марине вряд ли с ходу ее опознаете. Примерно с такой же ситуацией можно столкнуться в международном аэропорту – когда ни по лицу, ни по одежде, ни по манере поведения попутчика порой ничем не догадаешься, откуда он и на каком языке к нему обращаться. Таким вот космополитом, «гражданином мира», и представился нам «Velvette 20».

«VELVETTE 20»: казанский космополит



Артем Лисочкин. Фото автора и Данила Богданова

Действительно, в его облике нет и намека на отечественную самобытность, отчего российское происхождение разработки вызывает поначалу некоторые сомнения. Поскольку с прямым копированием, пусть и не особо характерным для нашего малого судостроения, сталкиваться все же приходилось, перед поездкой в Казань мы добросовестно перелопатили с полсотни изображений аналогичных лодок зарубежного производства и проанализировали технические данные – нет, о контрафакте здесь нет и речи. Но все же чувствуется, что, разрабатывая «Velvette», казанские конструкторы отец и сын Сергей и Даниил Богдановы явно держали в голове «американцев» – «Baylainer», «Crownline», «Caravelle» и иже с ними (здесь, кстати, тоже не всегда с первого взгляда сообразишь, кто из них кто).

Гуд бай, Америка!

Начать хотя бы с чисто американской компоновки «cuddy cabin», весьма популярной за океаном на корпусах длиной 6–7 м – со стороны лодка выглядит, как открытая, но под носовой декой упрятана небольшая каюта с мягким V-образным диваном, пригодная в основном для ночлега (высота подволока, в принципе, позволяет разместиться и сидя, но устраивать тут продолжительные посиделки особо не тянет). Такая компоновка уже сама по себе не оставляет дизайнеру особого простора для творческих изысков, и, чтобы хоть как-то отличаться от других, приходится оперировать лишь мелочами, «перемешивая» имеющийся типовый набор – вот и «Velvette», подобно своим заокеанским одноклассникам, характерной погيبью привальника напоминает одну лодку,

контуром окантовки ветрового стекла у высокого фальшборта – другую, а оформлением носовой части – третью. В общем, ситуация примерно та же, что и с автомобилями – например, новый «Mitsubishi Lancer» сзади тоже смахивает на «Mazda 3», а спереди на «Volvo», но фанатов «Ланса» это, похоже, не особо волнует.

Об «американцах» напоминает и заднее сиденье с высокими отдельными спинками у бортов, словно в расчете на «стационар» (в США на лодках «cuddy cabin» даже меньших размеров, чем «Velvette», этот тип силовой установки более популярен, чем подвесники). Подушка собственно сиденья на казанской лодке, естественно, цельная, во всю ширину кокпита, но вот средняя часть у нее заметно более узкая, а в качестве спинки третьему пассажиру посередине придется довольствоваться выпуклой стеклопластиковой переборкой подмоторного рессеса.

Для испытаний был предоставлен «Velvette 20» в самой простой стандартной комплектации – из дополнительно оплачиваемых опций наличествовал лишь ходовой тент, по-американски высокий, с обширными прозрачными вставками, позволяющий выпрямиться в кокпите во весь рост. Поскольку при всем своем просторе подобная конструкция изрядно парусит (хотя можно отдельно снять боковые стенки и кормовой полог), тент мы решили убрать. Делается это довольно легко, но вот в положении «по-походному» дуга со





Основные данные мотолодки «Velvette 20»

Длина, м	6.06
Ширина, м	2.36
Высота борта на миделе, м	1.40
Осадка, м	0.37
Килеватость на транце, град.	22
Сухой вес, кг	600
Емкость топливного бака, л	106
Высота транца, м	0.51
Мощность двигателя, л.с.:	
– максимальная	150
– рекомендуемая	140
Грузоподъемность, кг	550
Пассажировместимость, чел.	5
Кол-во спальных мест	2+1
Цена, руб.	339 000*

* В стандартной комплектации

свернутым тентом все равно торчит над головами в кокпите и тоже создает дополнительное воздушное сопротивление. Дождя не ожидалось, и, отвернув четыре винта, минуты за полторы мы совсем сняли «крышу» и оставили ее на берегу.

Надо сказать, что и стандартное оснащение довольно богатое – сюда входят не только стояночный тент-покрышка, но и такие «элементы роскоши», как съемное ковровое покрытие кокпита, по которому куда приятнее ходить босиком, чем по голому пластику, регулируемые мягкие кресла, складной купальный трапик, дополненный удобной ручкой, и даже аудиоподготовка – пара «морских» широкополосных динамиков, бокс для магнитолы и антенна. Для полного счастья не хватает только маленького коврика с фирменным логотипом, чтобы не наступать на подушку заднего сиденья при посадке в лодку –

прыгать с планширя прямо в кокпит, честно говоря, высококато.

Увы, откинув заднее сиденье, мы обнаружили исключительно «изнанку жизни» – не собственно рундук, а просто трюмное пространство с отливной помпой, аккумулятором, масляным баком 150-сильного двухтактника и направленным наискось толстым резиновым патрубком заливной горловины бензобака. В общем, это скорее технический отсек, нежели багажник – вещи (желательно в непромокаемых мешках) придется укладывать сюда с оглядкой на установленное внутри оборудование, дабы ничего не повредить и не устроить короткого замыкания. Честно говоря, при общем имидже лодки хотелось бы видеть основной рундук более цивильным и без всяких оговорок «сухим» – кокпит не самоотливной, и вся попавшая в него вода сливается в трюмное пространство под помпу. (Полностью защищенные от влаги вместительные рундуки, впрочем, здесь все же имеются – под койками в каюте).

Сами по себе сиденья – и кормовой диван, и передние кресла с регулировками – весьма хороши. При виде стильных двухцветных профилированных подушек по старой привычке подумалось об «импорте», но они оказались российского производства (хотя «Velvette Marine» и доверяет их изготовление субподрядчику). Единственно, правое водительское кресло так и не удалось развернуть задом наперед – мешал пульт управления газом-реверсом.

А вот оформление ветрового стекла более намекало на российское происхождение лодки – словно на руке упомянутого уже космополита-путешественника вдруг обнаружили бы часы марки «Ракета». Мы уже не раз говорили, что этот элемент оборудования так до сих пор и не удается отечественным малым судостроителям. Надо сказать, что технологи «Velvette» все же сумели создать впечатление, что отнюдь не вынужденно прибегли к простенькой конструкции со сплошным поликарбонатным «козырьком» и прочной трубой, снабженной кнопками для установки тента – мол, так и было задумано, но все же замысел перейти в самое ближайшее время на стекла от знаменитой «Taylor Made» представляется более логичным решением. Тем более, что это позволит снабдить «лобовик» откидывающейся центральной форточкой, облегчающей выход на носовую деку, а также решит проблему с отсутствием «дворников» – без них в ненастную погоду при установленном тенте лучше двигаться черепашным шагом. Сейчас через стекло необходимо перешагивать, что даже при наличии небольшой ступеньки на кормовой переборке каюты для ряда членов экипажа – в частности, дам – может быть затруднительно (правда, в носу имеется люк, но габариты у него явно не для тяжеловесов).

Оба «пульта» – и водительский с постом управления, и пассажирский с «музыкой» – тоже решены в характерном для лодок из США стиле «био-



**Результаты испытаний
мотолодки «Velvette 20»**

(нагрузка – 1 чел. плюс 70 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – двухтактный «Yamaha 150», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 13 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 4–6 м/с, высота волны – 0.3–0.5 м, темп. воздуха – 30°C, темп. воды – 17°, место испытаний – р. Волга, Казань)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
550	1.7 (3.2)
1000	3.9 (7.2)
1500	5.5 (10.1)
2000	7.7 (14.2)
2500	14.0 (25.9)
3000	19.9 (36.9)
3500	25.1 (46.4)
4000	27.6 (51.1)
4500	32.8 (60.7)
5000	35.8 (66.3)
5500	40.3 (74.6)
5800	44.1 (81.6)

дизайна». Даже приборная панель тут мягкая, с виниловой обивкой. Единственно, общее впечатление несколько портят головки крепежных винтов – наверное, лучше было бы использовать сплошную «липучку», которая надежно удерживает панель даже при сильной тряске, но позволяет при этом снять ее без помощи инструментов, если возникнет нужда подобраться к приборам «с изнанки».

Увы, не обнаружилось здесь даже крошечного бардачка для документов и всякой неводостойкой мелочевки – карманы на спинках кресел и вместительные бортовые ниши кокпита, оформленные мягкими накладками, все же не защищены от осадков. Нет ни единого держателя или подстаканника, так что мобильник или навигатор придется держать в кармане – а это, господа, уже совсем не «америка»! С «навигацией» посерьезней вроде чарт-плоттера или эхолота тоже не все однозначно. С одной стороны, «полка» перед ветровым стеклом достаточно широка, чтобы их установить, а с другой, такой способ монтажа зрительно «развалит» стильный дизайн панелей.

Очень привлекательно смотрится складывающаяся пополам дверь каюты из «зеркального» поликарбоната (вдобавок, с ее помощью можно приглядывать с водительского места за пассажирами на заднем сиденье), но отсутствие центрального фиксатора и, как результат, плохое ее прилегание к мягкому уплотнителю проема нас немало удивили. Впрочем, на тест был предоставлен один из самых первых образцов «20-го», и нас сразу заверили, что ряд очевидных «детских болезней» в дальнейшей серии уже исправлен – в частности, дверь теперь запирается дополнительной щеколдой в районе средних петель; опционно можно установить универсальный держатель для мобильника или «навигатора».

Швартовные утки расположены в принципе удачно. Особо привередливым пользователям для коротких подходов к причалу может понадобиться разве что дополнительная пара на миделе – в этом случае лучше использовать утки, убирающиеся «по-походному» заподлицо с обшивкой («pop-up» или «pull-up»), а тем, кто предпочи-

тает на отдыхе не подходить к берегу, а постоять на якоре, будет не хватать какого-либо приспособления (например, ролика или киповой планки) для фиксации якорного конца строго в ДП, чтобы лодку не выставляло боком под действием ветра и течения.

По волжской волне

Наверное, мы опять столкнулись с упомянутыми «детскими болезнями» одного из первых образцов, но общее отрадное впечатление от знакомства с рабочим местом водителя было несколько смазано парой вполне очевидных «косяков». В положении «полный газ» рукоятку газа-реверса и обод штурвала разделяло менее сантиметра, отчего правая рука постоянно застревала между ними при резких маневрах; левой тоже нашлось непредусмотренное занятие: поворот «баранки» нередко сопровождался включением отливной электропомпы – из-за столь же малого зазора между рулем и соответствующим тумблером. По той же причине воспользоваться гнездом прикуривателя в качестве розетки для зарядного уст-





Плюсы:

- > привлекательный внешний вид;
- > достойные скоростные, маневренные и мореходные качества;
- > высокий уровень комфорта;
- > разнообразие комплектаций.

Минусы:

- > конструкция кормового рундука;
- > отсутствие держателей и «бардачка» у поста управления;
- > ветровое стекло без открывающейся средней секции.

ройства удалось бы только на стоянке. Конечно, при использовании гидравлической рулевой машинки, имеющей большой «вылет» назад, мы бы, наверное, этого и не заметили, но все же... В остальном – только положительные эмоции. Привыкания не требуется – отрегулировал кресло, сел и поехал.

Обводы у «Velvette 20» по-американски «острые» – 22° на транце. Никаких конструкторских изысков вроде скуловых «карманов» или поперечных реданов – типичный для скоростных судов такого класса моногедрон с практически неизменной по всей длине корпуса килеватостью и двумя парами нешироких продольных реданов, расположенных скорее по ватерлиниям.

Несмотря на действительно глубокое «V», привычного зарыскивания на малом ходу нет и в помине: при движении в переполненных маринах, где наверняка и будет обитать большинство «Velvette» – несомненный плюс. Дифферент при выходе на глиссирование, конечно, имеется, но вполне благопристойный – по крайней мере, стремления привстать с сиденья из-за недостатка обзора не возникает. Несмотря на значительную килеватость, при 2500 об/мин и 26–27 км/ч «20-й» с одним водителем уже глиссирует – неплохой резерв для экономии топлива, когда в этом есть нужда.

Подобную умеренность скоростной и довольно высокобортовой «Velvette» проявил и при экстремальных маневрах – крен каждый раз оказывался ровно таким, чтобы седока не стащило с сиденья центробежной силой; пугающих «завалов» на борт не возникало даже при «раскрутке» с места на полном газу, когда большинство килеватых лодок уже обмакивает планширь в воду. Лодка успешно удерживала задан-

ную поворотом штурвала траекторию, не пытаясь опасно зарыскивать при сбросе газа или столкновении носом с крутой кильватерной волной; винт ни разу не подхватил воздух. Как это ни удивительно, но 150-сильный мотор при любых углах откидки практически не создавал паразитных усилий на штурвале, хотя наш «Velvette» был оборудован не «гидравликой», а обычной тросовой системой управления поворотом.

Скоростные показатели, замеренные с одним водителем на борту – тоже на высоте, равно как и стабильность хода. Единственно, определенную осторожность следовало проявлять при движении вдоль гребня волны или под острым углом к нему на скоростях порядка 80 км/ч с минимальной нагрузкой – в таких случаях пришлось столкнуться с небольшой бортовой раскачкой, убираемой либо кардинальной сменой курса, либо просто сбросом скорости.

Открытая Волга одарила нас в день испытаний полуметровой волной, с которой «Velvette» управлялся «на ура» – впрочем, при 22° на транце это неудивительно. Для фотосъемки мы использовали лодку поменьше размерами и с несколько меньшей килеватостью, водитель которой то и дело сбрасывал газ, дабы избежать тряски. За рулем «20-го» такого стремления не возникало – совершить пару-тройку прыжков удалось лишь с наложившейся на ветровую кильватерной волны от катера сопровождения, идущего в переходном режиме. Даже на полном ходу волна преодолевается мягко, приводнения стабильны, да и корпус ведет себя при этом довольно тихо.

Резюме

Привлекательная и нарядная на вид лодка с «интернациональной» внешностью и достойными ходовыми качествами, прежде всего прогулочная – если уж и использовать ее для весьма популярной среди наших водномоторников рыбалки, то разве что от случая к случаю. Главная стихия «Velvette 20» – скоростные «прохваты», буксировка водолыжника и путешествия выходного дня. В общем, в некотором роде «автомобиль на воде», да и принципы работы компании те же, что в автомобильном мире: можно выбрать не только один из дюжины доступных вариантов цветового оформления, но и любую комплектацию, от самой простой «стартовой» до навороченных «Luxe» и «Sport», серьезно отличающихся от «стандарта» по цене. Несмотря на довольно агрессивную рекламную кампанию, рассчитанную в основном на неофитов, профессионализм разработчиков и их готовность оперативно учитывать мнения потребителей (в том числе и высказанные в ходе теста «Кия») сомнений не вызывают. А это немаловажно, ведь на подходе у «Velvette Marine» – вариант «20-го» со стационарным мотором и более крупная 27-футовая модель.

Мотолодка «Velvette 20» предоставлена для испытаний компанией «Velvette Marine»: Казань, ул. Университетская, 14, тел./факс (843) 264-5228, info@velvette.ru, www.velvette.ru

