

Светлое будущее по версии «VELVETTE»

Андрей Великанов. Фото автора



В Казань на презентацию нового проекта «Yamaha» в России я собирался с большим любопытством – немногим ныне по зубам серьезно инвестировать в отечественное рекреационное судостроение. На Волге мне, как и другим журналистам, предстояло вживую оценить потребительские качества катера «Velvette 23 Active Sedan» – совместного детища «Yamaha Motor» и отечественных судостроителей из компании «Velvette Marine». С продукцией этого казанского предприятия, впрочем, как и с их грандиозным проектом, я впервые познакомился в феврале 2010 г. на Московской бот-шоу в «Крокус-Сити».

Честно признаться, от той павильонной встречи с казанцами остался привкус переслащенного чая – уж больно здорово работали «бархатные»

универсальность без компромиссов, собственная концепция «Neo Grand Turismo». Все эти словосочетания походили на речевки футбольных болельщиков, что несколько не вязалось с довольно скромными экспонатами в их экспозиции.

Перефразирую классика: «Что хорошо для Казани, для Москвы – смерть», но подобными фразами владельцев «Bentley» и «Rolls Roys» в наши дни зацепить сложно. Поэтому, прежде чем перейти к испытаниям новинки на максимальных оборотах на волжских просторах, мне хотелось хотя бы кратко ознакомиться с историей компании «Velvette» и понять причину внезапного появления «Yamaha» в



Основные данные катера «Active Sedan»

Длина – 7,09 м, ширина – 2,55 м. Сухой вес – 1540 кг.
Пассажироместимость – 8 человек. Объем топливного бака – 160 л. Мощность мотора – 150 л. с.

маркетологи, которые через фразу произносили: «Качество, уникальность, продукция «премиум-класса»,



этом городе, где попеременно стоят мечети и православные храмы, а открытость и дружелюбие местных жителей поражает с первого шага.

Многие удивятся, но корни фирмы «Velvette» целиком ведут из «пищевых», ведь основным инвестором судостроительного проекта выступило казанское акционерное общество под говорящим названием «Ozone Food Service». На момент рождения в 2007 г. проекта «Velvette» вышеназванная фирма владела 14 ресторанами в столице Татарстана (с полным списком брендов и меню можно ознакомиться на сайте www.ofsrussia.ru).

Далее биография волжского производства развивалась просто стремительно – к лету 2009 г. в каталогах значились четыре реализованных пластиковых проекта из сырья от «Scott Bader», в декабре прошлого года уже был заключен договор о сотрудничестве с «Yamaha Motor», а в августе появился первый катер новой серии!

Если объем продаж на нашем рынке в 2009 г. рухнул на 51%, то у казанцев этот показатель составил только 15%, а в 2010 г. количество реализованных

корпусов выросло на 60% по сравнению с предыдущим годом! Причем новорожденный «Active Sedan» появился на свет уже на новом производстве «Velvette» – весьма современном предприятии площадью 3600 кв.м, которое в спринтерском темпе было возведено в селе Набережные Мокваши, ближайшем пригороде Казани.

За всеми описанными выше событиями и начинаниями стоит 33-летний Михаил Клопух, скромно именующий себя «управляющим партнером». После нескольких разговоров с ним у меня появилась крепкая уверенность в том, что здесь могут строить не простенькие композитные корпуса, а самый настоящий боевой вертолет. Нет проблем у «Velvette» и с реализацией – даже трудно поверить, но единственный свежее испеченный прототип «23-го» уже закуплен компанией «ВВС» из Питера, а еще на шесть семи-метровых корпусов «ямаховского дизайна в татарском воплощении» стоит небольшая, но плотная очередь!

На судостроительном предприятии у Клопуха все в порядке не только с маркетингом: средняя зарплата квали-



фицированного модельщика – выше 30 тыс. руб., в то время как квалифицированные рабочие в Казани получают в месяц по 16–18 тыс. Кроме того, «Velvette» обеспечивает всем сотрудникам (а это около 40 человек, из которых 10 – ИТР) бесплатное горячее питание и доставку до города. Здесь функционирует современная система вентиляции, оборудованы комфортные раздевалки с душевыми кабинами, стоят аппараты с артезианской водой. В общем, действует почти полноценный социальный пакет. О российских реалиях напоминает лишь территория, окружающая предприятие, до дверей которого из-за боязни завязнуть в глинистой жиже нас не смог донести таксист.

Альянс «Velvette» с «Yamaha Motor



Яков и Михаил Клопухи

Опрокинуть «Седан» невозможно





CIS» стал следствием их маркетинговой политики. Руководитель этой японской компании Кувата-сан уже второй год подряд посматривает в сторону европейских стран. Его московский офис по продажам подвесных моторов в мировых рейтингах стоит высоко, выше – лишь заносчивые американцы. В 2011 г. господин Кувата планирует реализовать на российских просторах 21–23 тыс. подвесных двигателей, и это не считая Украины и Белоруссии, которые входят в структуру европейского ямаховского бюро. Реализуя волжский катерный проект, Кувата-сан одним выстрелом убил столько зайцев, что их трудно перечислить в одной статье, инвестировав лишь интеллектуальную составляющую технологии, за внедрением которых два японских инженера в течение нескольких месяцев ежедневно внимательно следили, поглядывая на казанский Кремль.

– Организовать нормальную жизнь высококвалифицированного японского инженера в центре России – это почти что организовать экспедицию на Северный полюс, – посетовал господин Кувата. – Руководитель службы продаж и маркетинга «Yamaha Motor CIS» господин Хоригоши, наверное, раз пять за два месяца летал из Москвы на Волгу для улаживания неожиданных проблем.

Изучали производственный процесс в Стране восходящего солнца и казанские специалисты, после чего в философии компании «Velvette» и появились «концепции функциональной эстетики» и «Neo Grand Turismo».

По планам на 2011 г. «Velvette» собирается выпустить 10–13 «Active Sedan», хотя пока производственные мощности позволяют строить всего три корпуса в месяц, по сути дела «custom built». Казанский катерный проект является точной копией «Yamaha FR 23 Active Sedan», весь производственный процесс которого делится на шесть ступеней: нанесение гелькоута, формовка, обрезка, склейка, предварительная и окончательная сборка.

Практически все выполняется вручную, никакого вакуумного и инфузионного оборудования, нет здесь и нанотехнологий. Кажется, все просто и гладко, но наш «вазовский» опыт уже много лет учит, что даже периодическая система Менделеева без административного ресурса и государственной поддержки может читаться совсем по-иному, нежели определил когда-то главный мастер купажу российской водки.

Поэтому и погонять «Kremlin Red» (так окрестили японские инженеры «вельветовского» первенца) мы решили в хвост и в гриву. Благо матушка-Волга позволяла порезвиться на все сто – чуть ниже Казани ширина русла равна почти 5 км.

«Yamaha» рекомендовала ставить на транец «23-го» четырехтактную стопятидесятку. При сухом весе катера в 1540 кг и 160 л в топливном баке в этом случае, понятно, на гонки в Руане катер не подойдет. Его назначение – исключительно утилитарное. Собственно, эта идея и была взята за основу концепции катера, предназначенного для отдыха на воде с семьей



и друзьями, возможных путешествий и рыбалки.

С шестью людьми на борту катер уверенно шел со скоростью 57 км/ч, с двумя – 61 км/ч. Хозяева предоставили журналистам возможность погонять технику в течение почти пяти часов, и мы закладывали самые противоречивые галсы и мудрили развороты на одном месте – ни дельфинирования, ни сваливания при кильватерном тесте. «Active Sedan» уверенно выходил на глиссирование при любом диф-



Господин Кувата с оптимизмом смотрит на будущее «Yamaha» в России

ференте и беспрекословно слушался штурвала.

Катер рассчитан на перевозку восьми человек, хотя мне кажется, что при таких габаритах кабины и полдюжины наших любителей пива тут будет достаточно. Тем более что в полуоткрытой каюте в лежачем положении может уместиться максимум три человека, еще два хлопца – растянуться в ходовой рубке. На катере есть и небольшой гальюн (на тестах он не функционировал). По бокам рубки – сдвижные боковые окна, вход в кабину от пола до потолка закрывает стеклянная дверь.

Пульт управления удобен, но простоват, как, впрочем, и все внутреннее убранство рубки и каюты. При конечной цене катера в 1 млн. 200 тыс. руб. (без мотора) хотелось бы видеть

внутри салона более дорогую отделку и оборудование. В кокпите много палубных рундучков, но нет ни одного места ни для крепления, ни для хранения удочек и спиннингов. Хозяева уверяли, что все в их силах, но эти прибавки и изыски будут производиться впоследствии по желанию клиента.

На следующий день под руководством Якова Клопоуха, сына «управляющего партнера», мы выехали в район Нижнего Услона на рыбалку. Когда-то здесь обитала знаменитая стерлядь, но сейчас добывают гравий, и естественные галечные нерестилища этой осетровой рыбы покрылись органической взвесью, поэтому о жирной стерлядке вспоминают лишь старожилы. Правда, пока в Волге не перевелись еще щука, лещ, голавль, жерех и судак, за которыми мы и стали охотиться, чтобы на

практике прочувствовать рыболовные достоинства катера.

Забрасывать джигговую снасть очень удобно как с кормовой, так и с носовой части палубы катера, куда спокойно проходишь, держась за релинги на крыше рубки. Но, опять же, закрепить спиннинги на этой самой крыше негде, приходилось таскать их в руках в моменты перехода от точки к точке.

Интересно, что катера будут продаваться без двигателей, но покупатель пакета получит у дилера 7%-ную скидку на подвесник.

Довлатов когда-то изрек, что «порядочный человек делает гадости без удовольствия». Вот и я совершенно без удовольствия скажу, что не понравилось.

Первый день тестов проходил под проливным дождем, струи которого некстати для производителя потекли под декоративным козырьком, прямо по двери. Да и сам козырек не закончен водостоками и показался сантиметров на десять меньше, чем требовала ширина российского мужчины в самом расцвете лет.

Небольшие недочеты мы обнаружили и в самой каюте, но первый блин, особенно в прототипном варианте, на Руси всегда выходит не совсем гладко.

И здесь не сомневаюсь, что все ошибки будут своевременно устранены, иначе зачем тогда было казанским маркетологам формулировать столь привлекательную философию жизни по имени «Velvette». ■



WWW.SPB-YAMAHA.RU

Санкт-Петербург
ул. Ново-Рыбинская, 19-21
(812) 337-1041
b59@spb-yamaha.ru

эксклюзивный дистрибьютор
катеров «Velvette» по Санкт-Петербургу
и Ленинградской области

