

# Laker V570: испытания пройдены

**Николай Аверочкин** ▶ Все новое – это хорошо забытое старое. Первый раз посмотрев Laker V570 на суше, я уловил ощущение чего-то до боли знакомого. Причем, глядя на обводы еще не спущенного на воду катера, я уже знал, как он будет себя вести.

Прообразом «Лейкера» стал популярный на просторах постсоветского пространства катер Galia 565. Ранее его уже копировали и выпускали в России под брендом Aelita, но то ли кризис, то ли другие проблемы – производство было остановлено. Сейчас мы наблюдаем новую попытку произвести знаменитую лодку за разумные средства. Ведь, как ни крути, а европеец Galia 565 обойдется гораздо дороже, чем Laker V570. За 499 000 руб., стоимость катера в стандартной комплектации, мы получаем фактически полностью оборудованную лодку, включая такие «вкусности», за которые порой приходится доплачивать: встроенный бак 160 л с указателем топлива, комплект

мягких подушек в каюте и кокпите, люк в каюте и многое другое.

Немного о самой компоновке лодки. Ее популярность вполне объяснима. Во-первых, размер данного катера позволяет перевозить его на трейлере, и для буксировки вполне подойдет современный кроссовер, что не обяжет покупать огромный внедорожник. Конечно, для спуска катера общей массой под тонну требуется подготовленный слип, но сейчас это не проблема. Инфраструктура на воде развивается, появляется все больше яхт-клубов с возможностью спустить на воду лодку любого размера.

Во-вторых, просторный кокпит дает возможность для размещения 4–5 человек.



В довершении всего – мечта многих, каюта. Каюта – это отдельная тема для всех, кто хочет отправиться в путешествие. И хотя опыт показывает, что 90% никогда не используют ее для ночевки, ее наличие придает лодке солидность, и сама возможность тешит самолюбие владельца. Отдых с семьей, рыбалка с друзьями, романтический вечер с девушкой – все эти цели с успехом реализуются на лодке данного класса.

Лодка Laker V570, которую мы тестировали, являет собой первый пробный экземпляр, построенный производителем для ходовых испытаний. Выявление недостатков и недоработок перед началом серийного производства – обычная практика, хотя в России зачастую бывает и не так. Поэтому в данном тесте мы не рассматривали качество отделочных материалов, фурнитуры, подгона стыков и самого пластика. Данный предсерийный образец именно тем и хорош, что в



серию пойдет лодка с учетом тех доработок, которые покажутся важными во время теста.

На лодке был установлен 2-тактный впрысковый мотор Nissan Marine мощностью 115 л.с., он имеет в активе 4 цилиндра и объем почти 1.8 л, что больше, чем у аналогичных моторов других производителей. В том же Mercury Optimax 115 – 1.5 л и 3 цилиндра.

Общая масса лодки приближается к тонне, и данный мотор я бы назвал оптимальным. При его весе в 173 кг он совершенно не перегружает корму, звук работы на холостых оборотах, учитывая, что это 2-тактник, довольно тихий и мягкий. Рулевое управление не было оборудовано гидроусилителем, и я сразу понял почему –



просчет в эргономике водительского кресла не дает его установить, штурвал слишком близко расположен к сиденью, так как сидеть получается только с прямой спиной. Но на серийных лодках данный огрех обещали устранить. Производитель обещает немного переработать компоновку кокпита и сдвинуть сиденья назад,

**Основные данные  
моторной лодки  
Laker V570**

Длина, м	5.7
Ширина, м	2.43
Высота борта, м	0.55
Емкость топливного бака, л	160
Пассажировместимость, чел.	6
Мощность ПМ (макс.), л.с.	150
Угол килеватости, град.	19
Снаряженная масса, кг	700



сделав их более комфортными, обеспечив боковой поддержкой и возможностью регулировки положения.

Килеватость лодки стандартная для такого класса (19° на транце), развитые скулы брызготбойника позволяют без проблем проходить мелкую волну и быть устойчивой на более серьезной волне. Испытания мы проводили на Клязьминском водохранилище и на Волге в районе Завидово. Проверяли поведение лодки, пересекая собственную волну и волну от других катеров. Во время поездки пассажиры не испытывали чувство дискомфорта, удары корпуса о воду проходили достаточно мягко. Поведение катера на воде было очень уверенным. Боковые сносы отсутствовали как класс. Лодка уверенно выходит в глиссирующий режим, имея на борту и 2, и 4 человека. Очень порадовало полное отсутствие признаков дельфинирования при любом положении мотора. Скоростные показатели так же оказались на высоте.

Винт, установленный на лодке, является более универсальным, чем тот, с которым можно получить большие скоростные характеристики. При закладывании корпуса лодки с максимальной скорости в крутой вираж иногда появлялись прохваты винтом воздуха. Думаю, идеальной для данной лодки была бы установка металлического

винта с 19-м шагом, так как максимальные обороты мотора, заявленные производителем 5850, и, скорее всего, у нас просто срабатывал ограничитель оборотов на моторе, лодка могла быть быстрее. Плюс металлический винт уберет прохваты, иногда появляющиеся при крутых маневрах. Проверить теорию не удалось. Данного винта не оказалось в наличии.

Резюмируя поведение лодки на воде, можно утверждать, что катер вполне подойдет как новичку в водно-моторной теме, так и более продвинутому пользователю. Он прощает многие ошибки управления и остается стабильным во многих экстренных ситуациях. Хотя Laker и не имеет признаков спортивной лодки, так как высота каютной надстройки и высокие кресла этому не способствуют, но динамика разгона и маневренность наверняка заставят пассажиров почувствовать скорость, ведь цифра в 60–70 км/ч на воде приобретает совсем иное значение. Минимальная скорость глиссирования составила около 25 км/ч, при 3000 оборотах мотора и загрузке лодки около 300 кг.

Компоновка кокпита, рундуки, технические ниши – вот уж где достаточно места для творчества. У лодки есть перспектива развития. Очень большой палубный люк, в котором размещен бак, имеет удобный доступ. Много свободного про-

**Результаты испытаний  
мотолодки Laker V570**

(нагрузка – 4 чел. + топливо 120 л,  
ПМ – двухтактный впрысковый Nissan Marine  
115, винт алюминиевый 13¾ дюйма и  
шагом 17 дюймов. Высота волны 0.1–0.2 м.  
Волга в районе Завидово и Клязьминское  
водохранилище)

Об/мин	Скорость, км/ч
3000	25
4000	38.5
5000	55.5
5500	59.2
5900	64.4



гичными каютами на лодках в размере 5.5–5.8 м. Наличие в ней боковых иллюминаторов в сочетании с люком не дает ощущения замкнутого пространства. И, при нахождении в каюте, не обязательно выглядывать наружу, открывая дверь, чтобы узнать обстановку. Кстати о двери: она сдвижная, и по словам производителя, на серийных образцах она будет стеклянной. Тонированное стекло придаст каюте



странства на палубе позволит разместить на ней столик, а рыбакам комфортно ловить. Причем не только спиннинговать, но и при правильном дооборудовании катера заниматься троллингом, установив мачту для удилищ над ветровым стеклом. Заднее сиденье очень удобно, и это особенно чувствуется, когда пересаживаешься из других, аналогичных лодок. Высота спинки сиденья позволяет комфортно облокотиться на него. Под самим сиденьем расположены «сухие» рундуки. В спинке сиденья прячется ходовой тент, что очень удобно, ничего лишнего, болтающегося на лодке нет. На корме расположена лестница, которая также убирается в предназначенную ей нишу в корпусе лодки и закрывается крышкой. Боковые карманы в кокпите примут достаточно мелких предметов. Производитель позаботился и о подстаканниках в консоли управления, и о полочках для мелких вещей – во время теста там удобно разместился рюкзак с фотоаппаратурой. Хотя при желании там можно доделать свободное пространство под свои потребности и добавить функционала, благо место позволяет. Выход на нос по боковому правому или левому планширю, предусмотрена и ступенька, которая расположена ниже борта, ногу задирать не нужно. Каюта, благодаря поднятой палубной надстройке, получилась довольно просторной, в сравнении с анало-

еще больше эстетики. Человек ростом 190 см вполне комфортно может здесь спать, вытянув ноги. «Посиделки» в каюте возможны, хоть высота от палубы 1.5 м. Как говорится, жить можно.

**Заключение**

Проверенная конструкция лодки и в этот раз показалась очень удачной. Бюджетный вариант компоновки cuddy cabin от российского производителя, пусть и подсмотренной, остается идеальным вариантом для входа на рынок в данном размере. Тем более, размер, указанный в названии лодки V570, можно назвать по-настоящему честной цифрой. Самое главное другое, чтобы не получилось «теория была верна». За зиму надо основательно поработать над качеством изготовления корпуса лодки и фурнитуры – уделив особо пристальное внимание рамке ветрового стекла, водительскому сиденью, качеству мягких подушек и тента. И, конечно же, поработать над всеми рундуками – оснастив их качественными петлями, страховочными стропами. Кроме того, все-таки решиться и внести доработки в матрицу катера, отодвинув водительское кресло от штурвала, тем самым переработав технологический рундук в полу, и сделав опору для ног пилота. Иначе человек ростом до 175 см, сидя на кресле, будет болтать ножками в воздухе. ⚓



Компания JJ-GROUP  
Московская область  
Химкинский район  
мкр. Сходня  
ул. Некрасова  
стр.1, вл.1  
+7 (498) 683-0883  
www.laker.ru