



ФУТ В МИНУСЕ, ФУТЫ В ПЛЮСЕ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Создание на основе катеров со стационарными двигателями самостоятельных версий, рассчитанных на подвесные моторы, — тренд относительно недавний, и казанскую верфь Velvette Marine вполне можно отнести к одному из его зачинателей.

В свое время те, кто еще не был в курсе, немало подивились, зачем понадобилось укорачивать на фут хорошо зарекомендовавшую себя Velvette 25 Euphoria, и без того довольно компактную. А ларчик открывался просто: вместо привычного «стационара» на этой лодке установлен подвесной мотор.

Был это шаг назад или шаг вперед? Споры между сторонниками стационарных силовых установок и подвесников не утихают и никогда не утихнут, хотя по большому счету рассудить их объективно практически нереально. Дело и в личных вкусах, и в условиях эксплуатации, а если прикинуть на воображаемых весах плюсы и минусы обеих силовых установок, думается, что их чаши замрут на одном уровне в положении устойчивого равновесия. «Ежели где-то убудет, то в другом месте прибавится» — интуитивно сформулированный Михайло Ломоносовым закон сохранения массы и энергии справедлив и по отношению к потребительским качествам.

Взять хотя бы размеры. Да, 24-я действительно короче 25-й ровно на фут, но в чем-то

она даже больше, как это ни парадоксально. И именно благодаря менее престижной и солидной, по бытующему мнению, схеме силовой установки. Мощность не в счет — по этому показателю оба типа пропульсивных установок практически сравнялись, особенно в категории относительно компактных судов. Больше того, легкие подвесники (которые, вдобавок, проще поставить парой) зачастую позволяют вооружить лодку значительно большей мощностью.

Основной аргумент в пользу лодок со стационарными двигателями, который чаще всего приходится слышать, — это их более цельный «интегральный» дизайн, придающий лодке «автомобильной» солидности и относящей ее к более высокому классу. Хотя, положив руку на сердце, что представляет собой

подвесной мотор мощностью хотя бы в полсотни лошадей? Фактически это тот же «стационар», намертво укрепленный герметизированными болтами: запросто не снимешь и в сарай не унесешь. В числе его несомненных плюсов — и большая простота обслуживания (особенно учитывая тот факт, что сеть сертифицированных сервисных служб, занимающихся подвесниками, значительно шире по сравнению со стационарными двигателями), и больший выбор брендов (позволяющих подобрать мотор не только сообразно личным вкусам и пристрастиям, но и с учетом развитости сервиса той или иной марки в конкретном регионе), и легкость апгрейда —



при желании сменить марку или мощность осуществить это можно без особого труда.

С судостроительной же точки зрения, главный козырь подвесника в том, что он вынесен за транец и практически не занимает места в корпусе. Что, собственно, наглядно иллюстрирует и протестированная пара.

Единственное, пожалуй, чего не хвата-

ет на 24-й, так это чемпионских размеров купальной платформы за транцем, которая отличает его старший прототип, а также прилегающего к ней мягкого «пляжа» в корме, уложенного на капот стационарного двигателя (впрочем, в отличие от носового сандека, который имеется и на 24-м, лежак этот неполноразмерный и предназначен в основном для того, чтобы посидеть на солнышке, перед тем как окунуться в воду). Что имеем взамен?

Во-первых, после круглого кокпита с кольцевым диваном, вытесненного вперед подмоторным капотом на 25-м, прямоугольный кокпит 24-го просто поражает своим простором, особенно если поставить обе лодки рядом. На опоясывающем его П-образном диване можно усадить значительно больше народу; существенно увеличилось и свободное пространство пайола. Вместо втиснутого в не самое удачное место диванного «кольца» компактного мини-бара с небольшой мойкой, нашлось место для полноценного камбузного блока с плиткой, неотъемлемого атрибута «круизера выходного дня». Он расположен в носовой части кокпита по левому борту. Его наличие позволило осуществить и перепланировку сидений: одиночное сиденье водителя превратилось в двухместный диван (самое то для романтических выходов вдвоем) и по-прежнему предусматривает трансформацию кокпита в «кают-компанию» с расположением экипажа вокруг установленного в центре стола (на 25-м двухместный диван находился по левому борту и был чисто пассажирским). ➤



Velvette 24 Euphoria	
Длина, м	7,40
Ширина, м	2,55
Высота борта на миделе, м	1,69
Килеватость на транце, град.	19
Сухой вес, т	1,68
Запас топлива, л	260
Запас воды, л	50
Пассажировместимость, чел.	8
Кол-во спальных мест	4
Мощность ПМ, л.с.	200–300



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Velvette 24 Euphoria

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
600	2,8	5,1
1000	4,6	8,6
1500	5,9	10,9
2000	7,1	13,2
2500	9,0	16,7
3000	16,0	29,6
3500	22,2	41,1
4000	25,6	47,3
4500	29,9	55,3
5000	32,9	60,8
5100	33,0	61,1

Нагрузка — 1 чел. плюс 130 л топлива, ПМ — четырехтактный Suzuki DF250, ГВ — стальной трехлопастной Suzuki диаметром 16 и шагом 23 дюйма, температура воздуха +25 °С, температура воды +17 °С, скорость ветра 1–3 м/с, высота волны 0,0–0,2 м, акватория — р. Волга в районе устья р. Казанки, Казань.

Шире водительское сиденье — шире и приборная панель. Пусть очертания ее несколько более гранены по сравнению со стильной панелью 25-го в «американском» духе, но зато позволяют без проблем разместить мультidisплей с достаточно большим экраном, причем методом «in-dash», а не на не очень-то эстетичном выносном кронштейне, более уместном на куда более компактной моторке. Кроме того, гладкая сдвижная дверь каюты, которая в открытом виде прячется под широкую приборную панель нового дизайна, теперь оснащена широкими ступеньками, облегчающими выход на носовую деку.

Под подушками П-образного дивана по периметру кокпита скрываются сухие рундуки, общая вместимость которых заметно выше, чем под кольцеобразным сиденьем 25-го. Справедливости ради заметим, что и «стационар» не помешал разработчикам максимально использовать имеющееся пространство. Примененная схема несколько напоминает старинный анекдот про заднемоторный «Запорожец»: «А где же мотор?» Открывая крышку капота, вы первым делом обнаруживаете небольшую ни-



шу-багажник, в которую, помимо складного столика, можно убрать немало и других вещей. Собственно капот обнаруживается глубже, «вторым слоем», но чтобы получить полный доступ к двигателю, придется еще целиком откинуть кормовую переборку кокпита.

И замечательный бонус новой компоновки: наконец-то никаких проблем с установкой и хранением ходового тента. На 24-й он «по-кабриолетному» прячется вместе с дугами в закрывающийся крышкой локер на кормовом планшере кокпита.

Что же касается купальной платформы (которую действительно жалко), то ее заменяет пара больших выступающих за транец кринолинов с удобными ступеньками, пригодных не только для купания, но и для ревизии мотора (длина их позволяет при нужде даже заменить гребной винт на полностью откинутае подвеснике). Но самое главное — под пайлом кокпита 24-й удалось разместить пару спальных мест в дополнение к основным в каюте (на 25-й реализовать такое решение мешал моторный отсек).

Одним словом, формально «младшая» модификация Euphoria, пожалуй, больше обрела, чем потеряла при смене «стационара» на подвесной мотор.



Обводы лодок абсолютно идентичны и, напомним, изначально «заточены» на скорость — во многом благодаря наличию такого довольно редко применяемого элемента, как поперечный редан; не зря этот корпус послужил основой для «заряженной» версии NGT 27, отчет об испытаниях которой опубликован в предыдущем номере! К сожалению, во время теста на обеих лодках были установлены слишком «тяжелые» гребные винты, что, соответственно, сказалось на максимальной скорости. Однако это не помешало сравнить само по себе поведение лодок на воде.

На полном ходу все оказалось более чем знакомо, тем паче что самый первый экземпляр 25-го мне довелось протестировать сразу после его создания еще в 2009 году. При всех своих спортивных повадках лодка (говорю сразу про обе) отличается великолепной предсказуемостью и безопасностью, спокойно допуская самую безбашенную езду и великодушно прощая начинающему водителю довольно серьезные ошибки. Единственное, мне показалось, что 24-я с подвесным мотором несколько легче выходит на глиссирование — на 25-й во избежание задиранья носа при разгоне лучше задействовать транцевые интерцепторы. Стационарный мотор — штука все-таки до-

статочно тяжелая, и даже «рычаг», образуемый вынесенным за транец подвесником, пусть и более легким, продольного баланса окончательно не нивелирует.

РЕЗЮМЕ

При подобных сравнениях лодок практически одного класса, даже еще и выполненных в одном корпусе, трудно давать какие-либо общие оценки, не принимая во внимание как различный потребительский менталитет, так и географическо-инфраструктурные особенности. Однако резюмировать результаты теста можно примерно так: Velvette 25 Euphoria — лодка больше имиджевая, для тех, кто хочет стать владельцем пусть маленькой, но яхты. По сравнению с прототипом 24-й, оснащенный подвесным мотором, скорее склоняется к практичности и универсальности. Между тем, основные заложенные в них разработчиками задачи обе лодки способны выполнять практически на одинаковом уровне. ❏



+7 (843) 227-52-28
sale@velvette.ru
www.velvette.ru



Velvette 25 Euphoria	
Длина, м	7,70
Ширина, м	2,55
Высота борта на миделе, м	1,69
Килеватость на транце, град.	19
Сухой вес, т	2,04
Запас топлива, л	270
Запас воды, л	50
Пассажировместимость, чел.	8
Кол-во спальных мест	3
Мощность двигателя, л.с.	270–320



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Velvette 25 Euphoria

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
650	2,6	4,9
1000	4,1	7,5
1500	5,8	10,8
2000	6,9	12,7
2500	9,9	18,4
3000	17,1	31,6
3500	22,6	41,8
4000	26,4	48,9
4500	30,6	56,6
5000	34,2	63,3
5300	36,3	67,2

Нагрузка — 3 чел. плюс 70 л топлива и 30 л воды, силовая установка — бензиновый Volvo Penta V8-300-E (300 л.с.) с угловой колонкой Duorprop, температура воздуха +25 °С, температура воды +17 °С, скорость ветра 1–3 м/с, высота волны 0,0–0,2 м, акватория — р. Волга в районе устья р. Казанки, Казань.