



ГДЕ УБАВИЛОСЬ, ТАМ И ПРИБАВИЛОСЬ

ЕВГЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОВ

У тех, кто хорошо знаком с модельным рядом казанской компании Velvette Marine, название этой лодки может вызвать недоумение: с какой это стати верфи понадобилось создавать укороченную на фут версию популярного катера Velvette 25 Euphoria, первый экземпляр которого был спущен на воду три года назад? Однако все объясняется просто: в отличие от прототипа, новинка рассчитана не на стационарный, а на подвесной мотор, что и повлекло за собой некоторые изменения размерных показателей, причем не только в сторону уменьшения.

И у «стационаров», и у подвесников хватает своих приверженцев, которые готовы яростно отстаивать преимущества той или иной схемы, особенно когда речь заходит о компактных корпусах, где теоретически можно установить и то и другое. Кстати, 25 футов длины — далеко не верхний предел

для подобной альтернативы, да и не нижний тоже: стационарным мотором нередко оборудуются даже 17–18-футовые лодки, особенно за океаном, где этот тип силовой установки исторически пользуется большим уважением. Тем более что само понятие «подвесной» применительно ко многим современным движкам такого типа давно уже стало чисто номинальным. Даже 50-сильный мотор уже

не снимешь с лодки и не унесешь в сарай, взвалив на плечо. Мощный подвесник, намертво привинченный к транцу и соединенный с постом управления тросами и кабелями, — это по сути тот же «стационар», только компактный и расположенный не в корпусе, а за кормой.

Лодка со стационарным мотором представляется многим более цельной и завер-

шенной, более солидной, наконец, но есть один серьезный минус: моторный отсек требует пространства, которое приходится отрезать у жилых площадей. И чем меньше корпус, тем этот минус ощутимее. Да и подобраться к мотору для обслуживания и ремонта, например, чтобы заменить приводной ремень или масляный фильтр, бывает непросто даже профессионалу. Кстати о профессионалах: российские реалии таковы, что найти сертифицированных специалистов по «стационарам», особенно в глубинке, гораздо сложнее, чем обслужить в цивилизных условиях подвесной мотор. Осуществить апгрейд, например, при желании заменить двигатель на более мощный тоже не так-то просто...

Одним словом, в пользу подвесного мотора говорит многое. Желание получить рассчитанную на такую силовую установку версию 25-го в последнее время все чаще высказыва-



лось потребителями Velvette Marine, и верфь достаточно оперативно отреагировала на изменение спроса, благо мощность 300-сильного подвесника один в один соответствует тому максимуму, который закладывался конструкторами при разработке корпуса Euphoria. И хотя новая модель, получившая индекс «24», действительно ровно на фут короче своей предшественницы, на деле кое в чем новинка стала даже больше, как ни парадоксально это звучит.

Главные отличия, естественно, относятся к кормовой половине. Если 25-я могла похвастаться едва ли не самой просторной среди одноклассников купальной платформой, то при использовании подвесного мотора этот «яхтенный» атрибут, увы, недоступен. На новой модели его заменили два выступающих кринолина по бокам от мотора, левый из которых снабжен откидным трапом. Понравилось, что он дополнен поручнем, без помощи которого выбраться из воды бывает проблематично, а сами кринолины — ступенчатые, со встроенными рундучками. На образованных их крышками площадках можно уверенно стоять и при необходимости подобраться к ним не только к мотору, но даже и к гребному винту, если откинуть подвесник.

Отсутствие купальной платформы с ливой компенсирует куда более просторный кокпит, ведь моторного отсека теперь нет.

Соответственно, несколько поменялась и его планировка. По левому борту появился хоть и компактный, но полноценный камбузный блок с мойкой, холодильником, встроенной плиткой и обилием хромированных подстанников. Здесь тоже есть поручень — весьма предусмотрительно! Поскольку это необходимое для day cruiser оборудование заняло место левого пассажирского кресла, водительское сиденье стало двухместным, причем спинку его можно откинуть вперед и расположить лицом к корме: кокпит с П-образным кормовым диваном превращается тогда в уютную открытую кают-компанию со столиком посередине.

Но, что самое главное, на лодке появилась «гостевая» двухместная каюта в дополнение к основной. Хотя она предназначена исключительно для ночевки, поскольку располагается под пайолом кокпита и соответственно ограничена по высоте, это все же более комфортабельный вариант, нежели спальные места под тентом.

Откидные валики сиденья, позволяющие сесть повыше — в «стандарте», равно как и целый перечень оборудования, обычно предлагаемого за дополнительную плату: гидропривод рулевого управления, высокий баковый релинг, якорный роульс, мягкий ковролин в кокпите... Кстати, вся электропроводка для опционных устройств (например,



Velvette 24 Euphoria действительно ровно на фут короче своей предшественницы, но на деле кое в чем новинка стала даже больше



якорной лебедки) уже имеется, да и вообще лодка максимально подготовлена к возможному апгрейду. В частности, в каюте заранее предусмотрена площадка для установки компактного туалета, а на баке — крепления для «солнечного» лежака со встроенными подстанниками. Отрадно, что ходовой тент можно полностью убрать с глаз долой, упрятав под откидную крышку в кормовой части кокпита.

Дверь каюты по-прежнему сдвижная, прячущаяся в открытом положении за приборной панелью. Теперь на ней отформована самая настоящая лестница с широкими ступенями для выхода на нос через откидную «форточку» лобового стекла. Кстати, панель управления не доходит до пола, и при открытом входе в каюту нижняя ступенька начинает играть роль водительско-пассажирской подножки. Единственное, необходима принудительная фиксация двери в открытом положении, чтобы при резком правом повороте она не уехала из-под ног.

Дизайн панели полностью поменялся: она стала более «граненой», но зато в ее широкие плоскости не проблема врезать сразу пару навигационных приборов с 8-дюймовыми экранами, что вполне в духе времени.

Корпус, за исключением затрещевого «обвеса», тоже остался прежним — довольно «острым» (килеватостью 19° на транце и 22° на миделе) и снабженным полноценным поперечным реданом (такой «ночной» элемент используется конструкторами довольно редко). Замена типа силовой установки на ходовых качествах практически не сказалась, разве что выход на глиссирование стал более активным.

Максимальная скорость с нагрузкой 6 человек и почти полным бензобаком превысила 73 км/ч — очень неплохой показатель для хорошо «упакованного» 24-футового day cruiser с 300-сильным мотором. А в ходе испытаний, проведенных инженерами Yamaha, скорость с минимальной нагрузкой составила 86 км/ч — кстати, по результатам этого теста и была одобрена установка на Euphoria 24 мотора такой мощности.

Вкратце подводя итоги, можно сказать, что, при всех преимуществах подвесного мотора, особенно в российских условиях, новинка стала более функциональным вариантом прототипа, у которого позаимствовала проверенный удачный корпус. Цена 24-й (897 500

рублей) сопоставима со стоимостью 300-сильного подвесного мотора — вполне разумный баланс. ❖

Velvette 24 Euphoria

Длина, м.....	7,40
Ширина, м.....	2,55
Высота борта на миделе, м.....	1,69
Осадка, м.....	0,54
Килеватость, град.:	
на транце.....	19
на миделе.....	22
Сухой вес, кг.....	1680
Запас топлива, л.....	260
Запас воды, л.....	50
Мощность ПМ, л.с.....	200-300
Пассажировместимость, чел.....	8
Спальных мест.....	2 + 2
Грузоподъемность, кг.....	800



Тел./факс +7 (843) 227-52-28
Моб. +7 (927) 436-66-84
sale@velvette.ru, www.velvette.ru