

**Артем Лисочкин**

Фото Данила Богданова и Тараса Туровца



## «Velvette 22 Image»:

# ПРИБАВЛЕНИЕ СЕМЕЙСТВА

При знакомстве с первой лодкой семейства «Image» — «Velvette 20» с подвесным мотором, первенцем казанской компании «Velvette Marine», мы окрестили ее «космополитом с американским уклоном». Действительно, компоновка «cuddy cabin» с интегральной каюткой под носовой декой и просторным открытым кокпитом наиболее характерна именно для «американцев», и тогда многие наши знакомые, которым мы показывали фотографии теста, затруднялись определить марку запечатленной на них лодки, неуверенно поминая «Bayliner», «Crownline», «Caravelle» и иже с ними.

**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ

На такие корпуса даже еще меньших по сравнению с «20-м» размеров за океаном нередко устанавливают стационарные моторы, и выступающий внутрь кокпита подмоторный рецесс казанской лодки смотрелся эдаким рудиментом капота, недвусмысленно намекая на возможность установки «стационара». Планы создания подобной модификации появились еще тогда, когда «20-й» был единственной моделью «Velvette Marine», но так

получилось, что первыми лодками фирмы со стационарными моторами стали более крупные спорткрейсеры «29 Envу» и «25 Euphoria» (см. «Кия» № 216 и 220).

### Новый имидж

Несмотря на то, что собственно корпус «22-го» практически такой же, что и у «20-го», преемственность прослеживается скорее с более солидной моделью «25 Euphoria». Первое, что бросается в глаза при первом



### Основные данные катера «Velvette 22 Image»

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| Длина габаритная, м   | 6.85                        |
| Ширина габаритная, м  | 2.36                        |
| Высота борта на миделе, м   | 1.37                        |
| Осадка, м   | 0.9                         |
| Килеватость на транце, град.  | 22                          |
| Сухой вес, кг   | 1700                        |
| Емкость, л:<br>топливного бака<br>водяного танка  | 150<br>30                   |
| Длина каюты, м  | 2                           |
| Марка и модель<br>двигателя*  | «Volvo<br>Penta<br>5.0 GXi» |
| Мощн. двиг., л.с.:<br>на тестовой лодке<br>максимальная<br>минимальная<br>рекомендуемая | 270<br>270<br>190<br>225    |
| Тип привода   | ПОК                         |
| Пассажировместим., чел.   | 6                           |
| Кол-во спальных мест  | 2                           |
| Грузоподъемность, кг  | 800                         |
| Цена, руб.  | 1 190 000                   |

\* На тестовой лодке



осмотре — это поистине безразмерная купальная платформа, увенчанная полноразмерным лежаком с мягкими подушками, накрывающими капот. По обитаемой площади в корме новый «Image» заметно превосходит зарубежные размерные аналоги. Отсюда и характерный излом привальника, еще более подчеркнутый черной полосой на борту. Впрочем, эта заметно увеличивающая общую длину «наделка» смотрится вполне органично, не образуя резкой границы на том месте, где кончается одна лодка и начинается другая.

Во время теста «20-го» мы укоряли конструкторов за затрудненный вход в кокпит. Вернее, войти и выйти не вопрос — просто жаль наступать подошвой на мягкие подушки. На «22-м» эта проблема решена тем же элегантным способом, что и на «старшем» «25 Euphoria» — одна из подушек лежака на капоте и уголок кормового дивана легко снимаются, обнажая покрытый нескользящим по-

крытием пластик. Получается удобная лесенка — единственно, только по правому борту. Снимая остальные подушки Г-образного дивана, охватывающего две стороны кокпита, открываем вместительные рундуки, в каждый из которых без труда поместился объемистый рюкзак — «мерная поклажа», которую мы обычно используем при испытаниях.

Оригинально устроена перекидывающаяся взад-вперед спинка левого пассажирского сиденья: откинута назад, она образует отдельное кресло; если сдвинуть ее вперед, левая часть дивана превращается в удобный лежак с приподнятым подголовьем, он же 2–3-местное сиденье. Всего же за счет удачной и нетрадиционной компоновки на мягких сиденьях в кокпите можно разместить компанию из 6 чел.

Откинув назад крышку капота с лежаком, удерживаемую газонаполненной стойкой, открываем подмоторный отсек. Несмотря на «топовый» 5-литровый

двигатель, здесь ничуть не тесно, и доступ ко всем обслуживаемым узлам мотора прекрасный. По правде говоря, сюда вполне можно положить довольно большой мешок с вещами — при условии, если он будет располагаться достаточно далеко от вращающихся шкивов. Кроме того, по левому борту от мотора имеется полностью отделенный от моторного отсека рундук.

Единственно, как и на «25 Euphoria», аккумулятор здесь лишь один, причем далеко не чемпионской емкости. Все-таки на лодке подобного класса, тем более со стационарным мотором, хотелось бы видеть пару батарей, «основную» и «стартерную», плюс четырехпозиционный переключатель, позволяющий подключать к бортовой сети как оба аккумулятора вместе, так и каждый по отдельности. В «стандарте» потребителей электроэнергии не так уж и много — насосик рукомойника, пристроившегося за спинкой водительского сиденья, ходовые





### Результаты испытаний катера «Velvette 22 Image»

(нагрузка – 1 чел. плюс 100 л топлива, ходовой тент убран, ГВ – алюминиевый трехлопастной шагом 19 дюймов, скорость ветра – 1–3 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 13°C, темп. воды – 14°, место испытаний – Куйбышевское водохранилище, Казань)

| Об/мин | Скорость, уз (км/ч) | Уровень шума, дБ(А)* |
|--------|---------------------|----------------------|
| 1000   | 0.0 (0.0)           | 66                   |
| 800    | 3.1 (5.8)           | 68                   |
| 1000   | 3.7 (6.9)           | 72                   |
| 1500   | 5.6 (10.4)          | 75                   |
| 2000   | 6.9 (12.7)          | 74                   |
| 2500   | 15.2 (28.2)         | 77                   |
| 3000   | 23.1 (42.8)         | 81                   |
| 3500   | 28.6 (52.9)         | 84                   |
| 4000   | 33.2 (61.4)         | 85                   |
| 4500   | 36.9 (68.2)         | 88                   |
| 5000   | 43.1 (79.8)         | 89                   |
| 5100   | 44.1 (81.5)         | 89                   |

\* На уровне сиденья водителя

|   |   |
|---|---|
|  | Привлекательный экстерьер   |
|   | Грамотная внутренняя планировка                                   |
|   | Достойные ходовые качества  |
|  | Склонность к дельфинированию на среднем ходу и в крутых поворотах |
|   | Рукоятка газа-реверса установлена чересчур близко к штурвалу      |



огни да «морской» CD-плеер со встроенными в борта кокпита колонками, входящий в стандартную комплектацию, но если установить все возможные опции, включая фару-искатель, одного источника тока может не хватить.

Носовая часть кокпита решена в соответствии с тем, что

«Velvette» именует функциональной эстетикой. Особенно понравилось оформление поста управления, предусматривающее площадку под установку «навигации» — эхолот, карт-плоттер или комбинированный прибор можно укрепить здесь как на отдельном кронштейне, так и врезать в панель заподлицо методом «in dash». Приборы размещены на оптимальных местах и легко читаются, штурвал регулируется по углу наклона, легко подобрать и оптимальное положение водительского сиденья, дополненного откидной подушкой, позволяющей сесть повыше и смотреть вперед по курсу поверх ветрового стекла. К услугам пассажира слева — целых два поручня и подлокотник.

Единственно, хотелось бы видеть небольшой открытый бардачок на левой консоли запирающимся и полностью герметичным, чтобы в него можно было убирать всякие невлагостойкие вещи вроде документов. И еще одна мелочь, на которую сборщики наверняка не обратили внимание исключительно по запарке, связанной со спуском на воду головного образца новой серии: латинское «V» по центру штурвала — фирменный знак «Velvette Marine» — при установке его в нейтральное положение почему-то превращается в русское «Л»...

Впрочем, в процессе испытаний обнаружился и более серьезный «косяк» — в положении «средний газ» большой палец лежащей на рукоятке газа-реверса правой руки упирался в обод штурвала. Это особенность исключительно вольво-пентовской ручки оригинального дизайна, загнутой внутрь, но, тем не менее, проблему решать надо.

Складная дверь каюты традиционно для лодок «Velvette» выполнена складной из зеркального поликарбоната и вполне пригодна на роль своеобразного «зеркала заднего вида» — напри-

мер, с ее помощью легко приглядывать за поведением детишек на заднем сиденье. На первых экземплярах «20-х» дверь закрывалась не до конца и торчала «горбом» из-за отсутствия крепления по центру, но теперь эта проблема решена кардинальным образом — за счет дополнительной крышки-брандершита, надежно удерживающей половинки двери, да и проем входа стал заметно больше по вертикали.

Вполне фирменного вида ветровое стекло снабжено откидывающейся вбок центральной «форточкой». Выход на носовую деку, на которой установлен световой люк, облегчает ступенька, отформованная слева от водительской консоли.

Каюта, в отличие от «20-го» дополненная парой бортовых откидывающихся иллюминаторов, предназначена здесь в основном для ночлега или чтобы переждать непогоду, когда лень ставить ходовой тент — как, впрочем, на подавляющем большинстве «cuddy cabin» схожих размеров — однако высоты в свету все же достаточно, чтобы сидя не упираться в потолок головой. Закладная доска с мягкой подушкой между диванами в каюте может использоваться в качестве крышки столика в кокпите — водительское сиденье не только регулируется по вертикали и горизонтали, но и разворачивается на 360°, что вкпе с откидной спинкой слева позволяет комфортно разместить за столом полный паспортный экипаж. Закрытое помещение полностью зашито «морским» кожзаменителем; мягкими деталями «дугих» очертаний, заставляющими припомнить модное некогда словечко «биодизайн», щеголяет и уютный интерьер кокпита, в котором нашлось место и для небольшого рукомытника с электрическим насосом (в качестве опции доступен также вполне уместный на лодке подобного класса транцевый душ).

Порадовало обилие подстанников (в том числе пара возле кормового лежака), позволяющих пристроить под рукой не только бутылку с минералкой, но и тот же мобильный телефон.

### По «самодельной» волне

Несмотря на внушительную килеватость (22° на транце и большей длине килевой линии) «Velvette 22 Image» не отличается повышенной валкостью на стоянке — экипаж может без помех перемещаться по кокпиту. Напомним, что обводы здесь точно такие же, что и на «20-м», поэтому своим поведением на воде новая лодка во многом схожа с первенцем казанской компании. Но обнаружились и некоторые отличия, которые внесла изменившаяся центровка и несколько большая длина.

Частота вращения на холостом ходу 5-литрового 270-сильного «Volvo Penta GXi» составляла около 1000 об/мин, и при включении передачи уменьшалась до 800 об/мин. Даже на оборотах холостого хода мощный «топовый» движок довольно резко увлекает лодку вперед (и, что немаловажно, назад тоже, что вызвало при маневрировании на реверсе определенные трудности). В этом режиме, на скоростях порядка 6–10 км/ч, «22-й» едва заметно зарыскивает, вынуждая подкручивать штурвал.

Выход на глиссирование с поджатой колонкой не сопровождается чрезмерным дифферентом, и нос не перекрывает линию горизонта, даже если откинуть дополнительный валик подушки водительского сиденья вниз и наблюдать за обстановкой по курсу через ветровое стекло. При этом после выхода на режим создается впечатление, что ходовой дифферент оказывается близким к оптимальному — дальнейшее откидывание колонки если и вызывает рост скорости, то не кардинальный.



На всех скоростях лодка устойчиво держится на ровном киле, не стремясь завалиться на левый борт на «максималке» — как с одним водителем, так и с нагрузкой 4 чел., так что транцевые плиты, которыми первый образец не был оборудован, здесь в принципе не нужны.

На средних оборотах и при откинутой колонке было отмечено некоторое дельфинирование, пропадающее с ростом скорости, даже когда стрелка указателя триммера достигает красной зоны циферблата.

С продольной раскачкой пришлось столкнуться и в крутом повороте — кивающая носом лодка поворачивает дискретно, подобно отсчитывающей секунды стрелке часов. «Механика» явления вполне понятна — «22-й» с «отпущенным» триммером немного дельфинирует в среднем диапазоне скоростей, а в вираже лодка естественным образом теряет ход...

Максимальная скорость превысила 80 км/ч (отметим, что в свое время аналогичного показателя мы достигли на «20-м» с 150-сильным двухтактником). Показатель в общем и целом неплох, но, на наш взгляд, при полностью обкатанном моторе и правильно подобранном стальном гребном винте «22-й» должен быть заметно быстрее.

Должных условий для оценки мореходности на Волге в день испытаний не было —

царил практически полный штиль, и на поверхности воды играла лишь легкая рябь. Пришлось по традиции создавать волну собственными силами. Но и таких «волногенераторов», как изрядно загруженный «Velvette 20» с 115-м мотором, идущий в переходном режиме, и прошедший стороной буксир, оставлявший за собой более «ухабистый» след, оказалось недостаточно, чтобы «22-й» взмыл в воздух (на столь же килеватом «20-м» нам при схожих условиях доводилось совершать весьма эффектные прыжки). Вне всякого сомнения, сказывалась изрядная разница в весе — новая лодка просто прорезала крутую кильватерную волну высотой более полуметра, практически ее не замечая.

### Резюме

Чисто прогулочный дейкрейсер весьма привлекательной внешности, за счет стационарного двигателя более солидный, чем вариант с подвесным мотором. За солидность придется платить — более простая и дешевая версия с подвесником многое делает не хуже при меньших затратах. Может быть рекомендован для тех регионов, где хорошо развит сервис стационарных двигателей (на «22-й» может устанавливаться не только «Volvo Penta», так что марку силовой установки стоит особо оговорить при заказе).

Катер «Velvette 22 Image» предоставлен для испытаний компанией «Velvette Marine»: 420061, г. Казань, ул. Чистопольская, 85, офис № 9, тел./факс (843) 522-4914, 527-6948, info@velvette.ru, www.velvette.ru