

Viva Craft –

«КОСМОЛЕТ ВЫХОДНОГО ДНЯ»

А. Д. Фото автора

Отечественный производитель не часто радует нас концептуальными разработками. Если в среднем размерном сегменте 8–10 м с его преобладающим заказным характером производства местами еще заметно движение конструкторской мысли, то в более популярном размерном классе 5–7 м доминируют утилитаризм либо безликое копирование наиболее успешных мировых идей.

Лодку, которая прошла журнальное тестирование в числе первых после окончания холодов, к числу «безликих» не отнести. Ее конструкторы в свое время приобрели опыт на известных нашему читателю лодках Aqualine и теперь пошли дальше, образовав судостроительную компанию Viva Craft. На суд наших экспертов предложен один из первенцев новой серии Viva Craft – VC180 НТ.

Тестируемый экземпляр – стеклопластиковый «хардтоп» с открытым водительским постом и невысокой рубкой в корпусе длиной 5,8 м. С одной стороны, это тот самый размер, с которым уже можно не только весело провести время на берегу в выходные дни, но и выйти «в моря» с ночевкой вдвоем-втроем, не особо заботясь прогнозом погоды, а при достаточной подготовке

– отправиться и в довольно продолжительное путешествие (была бы возможность вовремя пополнять запас топлива – глиссер все-таки). С другой стороны, расходы средств и времени на содержание такого судна будут относительно невелики – это просто моторная лодка, каких в стране много.

Два зайца – наповал

Для выводимого на рынок нового лодочного бренда эффектная, узнаваемая внешность – это почти половина успеха. Тем не менее, многие знают, насколько непрактичными бывают произведения «чистых» художников. VC180 НТ «нарисован» конструктором смело, без оглядки на предшественников-«Аквалайнов», при этом расчетливо, чтобы нечаянно не насолить ни



Каюта под рубкой практически не отделена от пространства кокпита, тем просторнее она ощущается



За водительским сиденьем – настоящий миникамбуз, с плиткой и мойкой



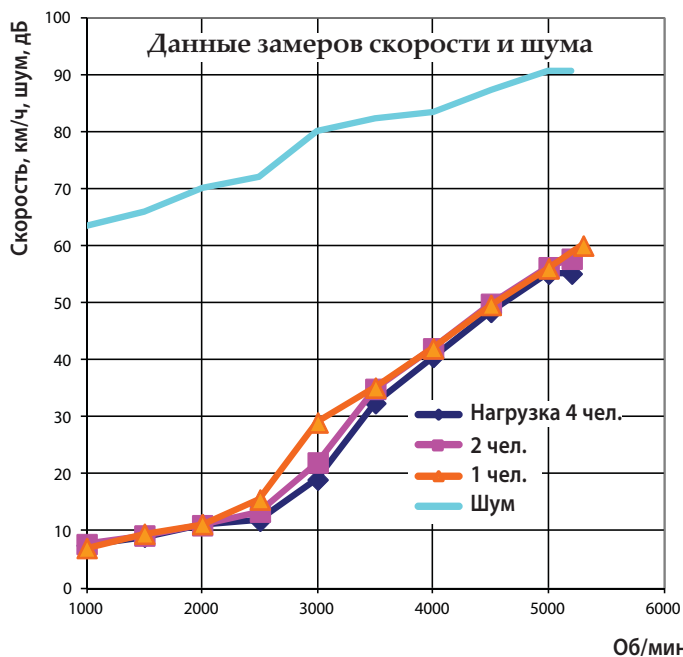
производственникам, ни потребителю. Один из клиентов сравнил Viva Craft с «космолетом». Действительно, выступающая из ровной палубы высокобортного корпуса рубка, образованная модными плоскими гранями, в которые вписаны темные четырехугольники стекол, выглядит «повзрослому» и внешне ассоциируется с кабиной легендарного «Бурана». Нос лодки изящно вытянут, так что при немалой ширине в 2.2 м она не смотрится «обрубленной». Чуть зауженная корма, плавная выпуклость борта, точно угаданные пропорции, а также удачная цветовая гамма с сочетанием кремового, бежевого, светло-серого и черного в корпусе и отделке – все работает на благоприятное впечатление с первого же взгляда.

Несмотря на внешнее стремление судна понравиться покупателю, мы с удовлетворением обнаруживаем в нем присутствие черт, говорящих о знании разработчиками правил хорошей водной практики. Просторная для такой длины корпуса носовая палуба исключительно удобна для пребывания на ней – хоть с удочкой, хоть с якорем или швартовом. Длинные полированные релинги вдоль борта стоят жестко, при проходе можно ухватиться и за стильный козырек на рубке. Также легко подобраться к мотору – с двух выступающих за транец площадок, снабженных отсеками для концов и забортным трапиком. Водитель сидит на небольшом возвышении за прозрачным ветровым щитком с жесткой алюминиевой рамкой. Приборная панель, прямо скажем, невелика – дорогой картплоттер не разместить, разве что компактный эхолот на крыше

рубки. Зато есть удобная полочка для мобильных устройств прямо под рукой.

Более компромиссно устроен кокпит. Его палуба на всей длине абсолютно ровная, самоосушаемая, и пространства открытой части кокпита и каюты-убежища разделены очень условно. Кокпит можно полностью закрыть тентом, который в сложенном виде убирается под крышку в корме. На то, что можно разместиться внутри рубки сидя, указывает только неглубокая трюмная высадка по центру «каюты», в которую можно опустить ноги. Посадка, впрочем, довольно удобна, благодаря мягкой зашивке внутренних поверхностей рубки и значительной высоте подволока. Для ночевки палуба под крышей сплошь застилается подушками, превращаясь в «койку», сидеть же в рубке на ходу пассажирам понравится едва ли. Оборудование кокпита – рундуки, тумба сиденья водителя с небольшой камбузной мойкой сбоку и спрятанной под крышкой газовой плиткой – так же выставлено поверх плоскости палубы на вытяжных заклепках, что свидетельствует о модульном подходе к конструкции «нутра». Это сильная конструкторская идея, позволяющая гибче отвечать на запросы клиентов в части опционального оборудования при таком трудном для модификации материале корпуса как формованный в матрицах стеклопластик. Факти-





чески, две модели – открытую и рубочную, плюс варианты с разными рундуками в корме – Viva Craft выстроила в одном корпусе и даже с той же палубной секцией.

Торопиться не надо...

«В чем главная идея лодки, посыл вашему покупателю, так сказать?» – спрашиваем разработчиков. Отвечают: «Мы хотели сделать лодку не самую дешевую, но очень прочную и долговечную. Для этого в конструкции применены стойкая винилэфирная смола, высокопрочные биаксиальные

ткани и вакуумное прессование; большое внимание уделено надежности крепления оборудования, поставляемого по каталогу Osculati». В подтверждение слов один из них взбирается на крышу рубки и подпрыгивает для убедительности. Обычного характерного потрескивания пластика не слышно. Между днищевой и палубной секциями встроена мощная секция продольного и поперечного набора. Масса корпуса получилась значительной: около 700 кг в готовом изделии. Посмотрим, как она скажется на ходовых качествах.

Мотор установлен достаточно мощный, хотя и не из тех, что предпочитает основная часть любителей скорости на воде – 90-сильная двухтактная Yamaha. Наверняка, большинство сочтет правильным поставить более мощный четырехтактник. Заявленная пассажировместимость – 6 человек, судя по грузоподъемности, без багажа. Грузимся вчетвером с некоторым количеством вещей и полным баком, т.е. около 450 кг нагрузки. Винт не «быстрый», алюминиевый, 17 дюймов шагом. В Самаре чудесная погода, на воде штиль, к сожалению тестеров.

Килеватость корпуса VC180 HT – у верхней границы умеренности, около 18°, но автор применил гидролыжу на киле, которая несколько повышает подъемную силу на ходу без существенного проигрыша в ударных нагрузках при прохождении волн. Можно допустить, что она способствует и лучшему выходу на глиссирование, хотя, видимо, в нашем случае в большей степени работает смещенная в нос центровка и увеличенная площадь днища – лодка выходила на режим без заметного

Основные данные мотолодки Viva Craft 180 HT

Длина габаритная – 5.92 м, ширина – 2.18 м, высота борта на миделе – 1.14 м. Килеватость на транце – 18 град. Масса корпуса – 700 кг. Пассажировместимость – 6 чел. Грузоподъемность – 570 кг. Запас топлива – 120 л. Максимальная мощность ПМ – 140 л.с.



**ТЕСТ
Кия**

Компания Viva Craft
443028, Россия,
г. Самара, п. Козелки,
+7 (846) 205-2455
vivacraft8@gmail.com



дифферента на корму, свойственного грузным глиссерам. Уже при 3000 об/мин (всего около 20 л.с., если исходить из стандартной нагрузочной характеристики) лодка достигла 19 км/ч и начала разгоняться «сама» до начала глиссирования при 25–28 км/ч. Это свидетельство присущего корпусу «экономического» характера поведения. Примерно до 4500 об/мин (50 км/ч) скорость росла пропорционально добавлению «газа», затем разгон становился более трудным: при максимальных 5200 об/мин скорость возростала только до 55 км/ч даже после экспериментов с откидкой. Последовательное уменьшение нагрузки до двух и потом до одного водителя дало возможность раскрутить мотор до 5300 об/мин, и максимальная замеренная скорость составила 60.5 км/ч. Результат, в общем, нормальный для рубочных «крейсеров» под 90 л.с. мощности.

Чувствительной к рулю лодку не назовешь – на резкие его движения корпус сразу отзывается небольшим креном, а затем начинает входить в поворот. В циркуляции с полного хода корпус абсолютно спокоен, не «валится», а рулевая машинка с самоторможением не требует лишних усилий в удержании его на вираже, впрочем, приходится следить за правильным поджатием мотора – он склонен к прохватам воздуха. На разведенной волне никаких неожиданностей и тяжелых ударов не обнаружили. Вытянутый килеватый нос работает как надо. Шумность на ходу совершенно типичная для подвесного двухтактника, корпус о воду не гремит. На крейсерском ходу разговаривать можно спокойно, на полном же с его 90 дБ приходится напрягаться. В каютке, несмотря на ее открытость, на несколько децибел тише – способствовала оклейка ворсистым материалом.

Наши выводы

Потребительские лодки, как правило, претендуют на универсальность назначения и ровные потребительские качества, но как ни крути – у всякой модели свой «характер». Viva Craft 180 НТ в непродолжительном тестировании показала себя лодкой незаурядной, с яркой запоминающейся внешностью и технологически добротным исполнением. Заявленная цена в стандартной комплектации 550 000 р. при массе корпуса 700 кг, учитывая качественные материалы и установленное оборудование для продолжительных путешествий – это нормально.

Компоновка лодки простая, почти спартанская (спим практически на палубе!), но, учитывая внимание строителей к внешнему виду, аккуратность отделки внутренних поверхностей, можно говорить о том, что модель подойдет для активных прогулок «выходного дня», окажется по душе компании друзей-рыболовов, а также молодым людям, не отягощенным бытовыми условиями в путешествиях.

Испытания проходили под мотором рекомендуемой мощности, хотя максимально допустимая, 140 л.с. – существенно выше. Поведение VC180 НТ на ходу показывало, что свои лучшие качества – топливную экономичность, способность длительное время преодолевать высокое волнение при комфортных скоростях – лодка проявила при частичных режимах рекомендуемого мотора, и менее мощный мотор под крейсерскую скорость не более 40–50 км/ч окажется только на пользу бюджету. Хотя мы уверены, и все эту уверенность подтверждает: Viva Craft не подведет и под максимально разрешенной мощностью 