

Артем Лисочкин. Фото автора и Данила Богданова

«Velvette 29 Envy»: зависть как двигатель прогресса

Мода на заграничные имена, исторически популярная среди отечественных судостроителей, порой объясняется не одним лишь стремлением замаскировать свою продукцию под «импорт» или же дальним прицелом на иностранные рынки. Вот и в нашем случае: назови казанская компания «Velvette Marine» свое новое детище русским словом «зависть», вышло бы, пожалуй, не слишком-то скромно. А вот английское «envy» (что в данном случае означает скорее «предмет зависти») оказалось вполне к месту.

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ



«Velvette» уже появились не только броские трехмерные модели будущей новинки, но и предложения вносить предоплату. Первый опытный образец был спущен на воду нынешней весной — меньше чем через полгода после того, как образ «Envy» впервые обозначился на экране конструкторского компьютера!

В общем, не успели мы глазом моргнуть (по неторопливым судостроительным меркам, конечно), как вновь очутились на причале казанского яхт-клуба «Локомотив», где нас дожидался один из серийных образцов «Envy».

Первое впечатление о новинке мы составили благодаря компьютерной графике, и оно не оказалось обманчивым. Вкусы свои никому не навязываем, но все-таки вряд ли кто-нибудь оспорит, что лодка попросту красива. Хотя над внешностью «29-го» трудились целых три дизайнерских бюро, «дитя не оказалось без глаза» — облик цельный и гармоничный, без каких-либо чересчур самобытных украшательских деталей, коими порой грешат отечественные ценители прекрасного. И, что немаловажно, никакого «дизайна ради дизайнера» — художники лишь облекли в притягивающую

Лодки оценивают по множеству различных критериев — прежде всего технических. Но есть среди них и такие, которые хоть и не поддаются беспристрастным замерам, но, тем не менее, способны заметно склонить чашу весов потребительских симпатий в ту или иную сторону. Какими цифрами или баллами можно выразить, например, такой параметр, как «способность произвести впечатление на окружающих»? Между тем, в техническом задании, полученном конструкторами «Velvette» перед разработкой «29-го», этот пункт наверняка стоял на самом первом месте.

Сэр? Сеньор? Эфэнде?

Возвращаясь к толкованию слова «envy», нельзя не упомянуть завидную быстроту, с которой «29-й» появился на свет. В конце прошлого года, когда мы испытывали первую и на тот момент единственную модель молодой казанской компании — «Velvette 20» (см. № 209), он существовал еще лишь на уровне замысла. Единственно, что нам тогда могли сообщить, это что лодка будет около 9 м длиной, скоростная, со стационарным мотором и полным набором опций. Зимой, когда в цехах верфи еще готовили оснастку для выклейки корпусов, на веб-сайте



взгляд агрессивную оболочку тот технический «скелет», что предоставили им конструкторы и специалисты по эргономике.

Протестированный в прошлом году «Velvette 20» мы тогда окрестили «космополитом», хотя и с американским уклоном — эта лодка действительно похожа на всех своих зарубежных одноклассников с компоновкой «cuddy cabin» одновременно и при этом ни на одного из них по отдельности. блик «29-го» более узнаваем, хотя и здесь чувствуется нечто «интернационально-знакомое». На сей раз наиболее четко, на наш взгляд, прослеживается влияние итальянской школы яхтенного дизайна, давно претендующей на роль законодателя мод по всему миру. Характерный силуэт «Envu» с дугообразной кромкой боковины ветрового стекла, сбегаящей почти к самому транцу, действительно напоминает нечто уже виденное, однако среди подобных по размеру лодок похожей не нашлось. Наваждение мы объяснили бы тем, что разработчики просто использовали дизайнерское решение, характерное для куда более крупных моторных яхт.

Сама по себе компоновка «Envu»

достаточно стандартна. В принципе, это та же «cuddy cabin» с просторным открытым кокпитом и «интегральной» каютой под носовой декой, но применительно к лодкам подобных размеров чаще используют более солидный термин «sport cruiser» (иногда можно услышать и «кабриолет» — так называют подобные моторные яхты, в частности, в Скандинавии, где, невзирая на климатические особенности, такая открытая компоновка тоже несколько лет тому назад прочно вошла в моду).

При довольно компактных размерах «Envu» можно смело отнести к «яхтенной» категории — прежде всего с точки зрения бытового комфорта и уровня исполнения (указанная в цифровом индексе длина в футах, согласно международным правилам, включает также и все несъемные элементы корпуса — в первую очередь огромный «купальный» кринолин, в то время как собственно корпус здесь 8.2-метровый).

Кокпит с мягкими диванами, которые можно использовать не только в качестве сидений, но и «солнечных» лежаков, условно разделен на две зоны массивной тумбой с мойкой-

СН ВНЫЕ ДАННЫЕ катера «Velvette 29 Envu»

Длина, м:	8,2
– корпуса	9,0
– габаритная	
Ширина, м	2,6
Осадка, м	0,9
Килеватость, град.:	19
– на транце	24
– на миделе	
Сухой вес, кг	2700
Емкость, л:	
– топливного бака	335
– водяного танка	100
– водонагревателя	30
Высота подволока, м:	
– в салоне	1,8
– в каюте	1,6
Марка и модель двигателя*	«MerCruiser 496 MAG MPI»
Мощность двигателя, л.с.:	
– максимальная	375
– минимальная	260
– рекомендуемая	320
Тип привода*	угл. колонка «Bravo III»
Пассажировместимость, чел.	10
Кол-во спальных мест	2+2
Грузоподъемность, кг	1500
Цена, руб.	От 2 290 000

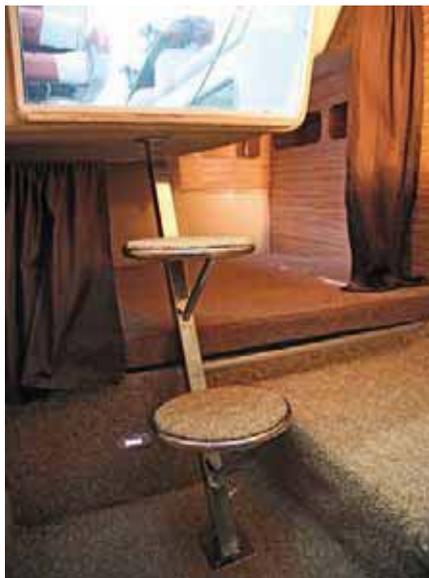
* На тестовой лодке

умывальником. Впрочем, это скорее бар, развернутый в «гостевую» зону со складывающимся столиком, поскольку «нормальный» камбузный уголок с той же мойкой, плиткой и микроволновкой обнаружился в каюте — для 29-футовика такое дублирование, пожалуй, даже излишество! На этом набор «сантехники» отнюдь не заканчивается — полноценный отгороженный галюн с прокачным унитазом и умывальником исполняет также роль душевой кабины (единственный изъян этой стильной «ванной комнаты», на наш взгляд, заключается лишь в отсутствии "в базе" принудительной вентиляции), а из-под лючка на транце извлекается еще один душ, предназначенный для использования на свежем воздухе.

Чтобы покончить с этой стороной дела, обратим внимание еще на один недостаток, способный, в отличие от распространенного мнения, проявить себя не только в какой-нибудь западной марине со строгими экологическими требованиями, но и в отечественных водах. Увы, водопроводно-канализационная система «Envy» не предусматривает накопительной цистерны, содержимое которой можно откачать за борт на открытых участках акватории, а ведь подпортить настроение от отдыха способны даже мыльные разводы, скопившиеся у бортов после мытья посуды...

Набор больших и маленьких отсеков для поклажи более чем достаточен — честно говоря, чтобы обнаружить все до единого, стоит предварительно почитать инструкцию, иначе можно упустить из виду крышечку какого-нибудь очечника, прикрытую декоративной подушечкой в тон подлокотнику. дних только подстаканников в кокпите мы насчитали ровно дюжину. Умиляющая подробность — тот же мобильник, находясь за рулем, можно не только положить в один из подстаканников на панели, но и засунуть в потайной кармашек, заботливо пришитый к откидному валику кресла.

Кстати, понравилось, что пассажирское кресло поставлено вплотную к водительскому — для романтических выходов вдвоем, к чему лодка весьма располагает, это немаловажно, да и вообще водитель (на лодке подобного класса — как правило, сам ее владелец) отделен от прочей компании в кокпите лишь чисто номинально.



При всей продуманности интерьера кокпита одной важной детали, по нашему мнению, здесь все же не хватает. Проход из него на просторный транцевый кринолин постоянно открыт; пол расположен достаточно высоко над ватерлинией, но все же не исключена вероятность того, что в свежую погоду корму может захлестнуть высокой волной (облик «Envy» недвусмысленно намекает, что лодка предназначена не для одних штилевых условий). Понятно, что вода немедленно сольется обратно, но вот промочить ноги на такой манерной посудине не особо-то хочется... В общем, герметично закрывающаяся «калитка» была бы здесь только к стати.

Проход на просторную носовую деку со стандартно установленным мягким лежаком и все теми же подстаканниками осуществляется через откидную «форточку» ветрового стекла. Ведущие к ней ступеньки нешироки, но вполне удобны, тем более что есть за что держаться.

Каюту-салон, скрывающуюся за сдвижной полупрозрачной дверью, не назовешь особо тесной для 9-метрового (а фактически 8,2-метрового) корпуса — даже несмотря на то, что спортивную стремительность придает «Envy» в том числе и большее отношение L/B, чем у многих одноклассников (скажем, хорошо известные на российском рынке «BMB 27 Sport» и «Bayliner 285», имеющие практически ту же длину, заметно шире — соответственно 2,98 и 3,0 м против 2,6 м у «Envy»). Во многом такое впечатление складыва-



ется благодаря удачному использованию имеющегося пространства.

Упомянутые уже камбуз с галюном при своих не особо-то миниатюрных габаритах не загромождают пространство в районе миделя, вполне достаточно здесь и высота подволока (1,8 м). Дальше в нос потолок немного ниже (1,6 м), но клаустрофобии все равно не испытываешь. Больше того — помимо основного V-образного дивана, пригодного в том числе и для посиделок, под пайолом кокпита скрывается еще пара спальных мест! Правда, такую дополнительную каютку обычно именуют «кроличьей норой» — высота в свету в районе ДП составляет всего лишь 0,8 м, но устроиться здесь лежа можно вполне вольготно, причем не только детям.

Полный «фарш» с острой приправой

Комфорт комфортом, но все-таки «Envy» — не простой «круизер», а спортивный. Конечно, сама по себе компоновка «sport cruiser» с ее относительно низким силуэтом, неотягощенным массивной высокой надстройкой, изначально более выигрышна при использовании моторов большой мощности, позволяя меньше ограничивать скорость из соображений безопасности, но, чем компактней лодка такого класса, тем сложнее задача, стоящая перед конструктором — в первую очередь по обеспечению требуемых ходовых качеств. Добиться их на относительно коротком корпусе и без того непросто, а уж с учетом дополнитель-

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ катера «Velvette 29 Envy»

(нагрузка – 1 чел. плюс 120 л топлива, ходовой тент убран, ГВ – стальные трехлопастные противонаправленные шагом 22 дюйма, скорость ветра – 1–2 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 34°C, темп. воды – 24°, место испытаний – Куйбышевское водохранилище, Казань)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.6 (4.9)
1000	4.4 (8.1)
1500	6.4 (11.8)
2000	7.8 (14.5)
2500	12.0 (22.2)
3000	20.2 (37.4)
3500	25.6 (47.3)
4000	32.9 (60.9)
4500	37.2 (68.8)
5000	41.4 (76.5)



ных проблем, которые создает необходимое для яхтенного комфорта оборудование, «удельный вес» и влияние которого только возрастают с уменьшением размеров лодки – тем более. Верные принципу «выбирать лодку с килем», перед выходом на воду мы первым делом заглянули «Envy» под днище – пусть и виртуально, при помощи компьютерной графики. В общем и целом используется «компромиссная» схема обводов переменной килеватости – довольно глубокая, но не запредельная 19-градусная килеватость на транце постепенно увеличивается к носу, достигая на миделе внушительных 24°, но конструкторы дополнили ее элементом, используемым до сих пор весьма редко (а тем более на «круизерах»). Речь идет о поперечном редане обратной стреловидности, причем достаточно высоким.

Для того, чтобы этот давно известный, но, тем не менее, остающийся «вещью в себе» элемент обводов действительно приносил пользу (а не оставался лишь греющим душу владельца бесполезным фетишем), требуется как строгий расчет, так и определенная доля чутья и везения. Немного забежав вперед, скажем, что конструкторам «Velvette», похоже, удалось «попасть в цвет». Бъективно судить об эффективности редана обычно нелегко, но анализ видео- и фотоматериалов после теста показал, что он исправно «работает» – а значит, не может не вносить свой вклад в дело снижения сопротивления и, соответственно, увеличения скорости. Не было отмечено и



каких-либо отрицательных побочных эффектов, нередко вызываемых «поперечником» – например, дельфинирования (лодка испытывалась во всем диапазоне регулировки триммера) или подхватов воздуха винтами в аэрированной реданом воде.

Так получилось, что автор этих строк оказался за штурвалом «Envy» в гордом одиночестве – найти еще хотя бы двоих-троих пассажиров (не говоря уже о полной паспортной нагрузке) в день теста не удалось. Конечно, с дополнительной ношей около тонны (10 чел. плюс их багаж) лодка, не исключено, в ряде случаев повела бы себя немного по-иному, но общее впечатление составить все же удалось.

Имея опыт управления моторными яхтами «компактного» класса, опасались значительного дифферента при выходе на глиссирование и, соответственно, проблем с обзором по курсу, но «29-й» отнюдь не выказывал стремления встать свечой (естественно, если

не откидывать колонку с целью намеренно выполнить «кобру»). Хотя при среднем росте водителя действительно удобнее рулить, устроившись повыше на откинутае наверх валике подушки кресла – из такой позиции в момент выхода на глиссирование нос лишь слегка перекрывает линию горизонта.

С кренами – такая же история. Статическая остойчивость «Envy» оказалась на высоте, гости во время стоянки у берега могут спокойно перемещаться по кокпиту – по крайней мере, ловить ускользающую со стола посуду явно не придется. Хорошую сопротивляемость крену лодка продемонстрировала и в динамике, несмотря на изрядный вес «бытового» оборудования, и уверенно держалась на ровном киле практически на всех скоростных режимах (некоторое прилегание на правый борт было отмечено лишь при полностью «поджатом» триммере). Впрочем, наверняка сказалоь и то, что колонка «Bravo» с противонаправленными



- Отличный дизайн
- Продуманность интерьера с точки зрения функциональности и эргономики
- Набор оборудования, свойственный более крупным лодкам
- Комфорт на стоянке и на ходу
- Предсказуемое поведение на воде



- «Невнятные» транцевые плиты
- Отсутствие накопительной цистерны
- Отсутствие закрывающейся кормовой «калитки»
- Отсутствие принудительной вентиляции гальюна в базовой комплектации

соосными гребными винтами практически не создает бокового увода и, соответственно, кренящего момента.

наличии управляемых транцевых плит мы вспомнили исключительно с испытательскими целями — и, увы, обнаружили, что заметного эффекта от их использования нет. Поначалу даже возникло подозрение, что они попросту неисправны (тем более что указатели положения отсутствовали), но, скорее всего, сказалась недостаточная площадь пластин — требовалась модель «помощнее».

Дополнительное свидетельство того, что «Envy» не так-то легко сбить с пути истинного, было получено при обстоятельствах скорее анекдотических. Безуспешно пытаясь оценить положение скрывающихся под кринолином плит на ощупь, ваш покорный слуга сбросил за борт складной купальный трапик и после по запарке забыл его убрать. промашке просигнализировал лишь высоких пенный «петух», возникший на ходу у левого борта. Но даже такой внушительный «интерцептор» не вынудил «Envy» хоть скольконнибудь накрениться или отвернуть в сторону!

Кстати, трапик, упрятанный внутрь кринолина, вытаскивается из его торца вбок, перпендикулярно ДП — неплохое решение с точки зрения безопасности,

поскольку купальщик оказывается на максимальном расстоянии от гребных винтов. Вместо выступающего дополнительного поручня непосредственно на площадке кринолина отформован ряд выемок

под руку, облегчающих подъем на борт с воды.

Подобные стабильность и уравновешенность, казалось бы, не особо вяжутся со «спортивными» амбициями, однако подсыпать в готовый «фарш» острой приправы не проблема — и, что самое главное, порцию ее можно дозировать по вкусу.

На предоставленном для испытаний «Envy» был установлен мотор максимальной разрешенной мощности — 8.1-литровый 375-сильный «MerCruiser 496 MAG MP». Учитывая его прожорливость, большие расстояния лучше преодолевать в крейсерском режиме («Envy» уверенно глиссировал уже на скоростях порядка всего лишь 26–28 км/ч даже без поддержки транцевых плит), но, если возникнет желание «прохватить» — всегда пожалуйста. Даже с учетом того, что гребные винты 22-дюймового шага были подобраны явно с прицелом на максимальную нагрузку (с одним водителем на борту мотор откровенно перекручивал), скорость для «круизера» оказалась весьма достойной — более 76 км/ч.

По причине обводов переменной килеватости с «острой» носовой частью лодка довольно чувствительна к продольной центровке и заданному триммером дифференту — при поджатой колонке или же сбросе газа в

вираже, вызывающем «кивок» носом, стремится занырнуть в поворот по более крутой траектории, нежели заданное поворотом штурвала. Впрочем, спортивную остроту «Envy» способен проявить только при адреналиновых маневрах — в «обычных» поворотах с полного хода крен и перегрузки не превышают благопристойных величин.

Удовольствие от самого процесса вождения во многом усиливает грамотно организованный и стильно оформленный пост управления — все приборы прекрасно читаются, а благодаря регулировкам кресла и штурвала легко подобрать удобную позу за рулем. Понравилось, что в приборной панели заранее предусмотрено место для встраиваемого навигатора, хотя мы бы предпочли, чтобы оно было рассчитано на более крупный многофункциональный «телевизор» — бортовая сеть, работающая по протоколу

MEA 2000, была бы на такой лодке вполне уместна.

Резюме

Моторная яхта «сверхкомпактного» класса с броской, амбициозной, но ничуть не обманчивой внешностью — форма вполне соответствует содержанию. бладая присущей «круизеру» уравновешенностью и высоким уровнем комфорта, способна проявить и боевой спортивный характер. Выявленные недостатки относятся в основном к отдельным элементам оборудования, «стратегическую» концепцию лодки не затрагивают и достаточно легко устранимы. Без всяких преувеличений, специалистам «Velvette» удалось создать продукт действительно мирового уровня. Не знаем, как там на счет зависти, но гордость за казанских судостроителей испытываем вполне оправданную.

Катер «Velvette 29 Envy» предоставлен для испытаний компанией «Velvette Marine»: 420061, г. Казань, ул. Н.Ершова, 1А, Бизнес-центр «Корстон», офис 870, тел. (843) 264-5228, 279-3348; info@velvette.ru, sale@velvette.ru; www.velvette.ru

