



«Velvette 29 Envy»: 800 километров вниз по Волге

После редакционного теста «Velvette 29 Envy» (см. № 216) один из серийных образцов прошел куда более серьезные испытания — сразу после покупки его владелец Игорь К. решил перегнать «Envy» из Казани в Саратов своим ходом. Предлагаем вашему вниманию его отзыв о том, какие впечатления оставил катер после своего самого первого, но весьма серьезного перехода по великой русской реке и образованным ею водохранилищам с почти «морскими» условиями.



Ну вот! Наконец-то дождались! В самом начале октября 2008 г. наш новенький «Velvette 29 Envy» спущен на воду и готов к намеченному 800-километровому походу. Нас долго пытались отговорить от этого путешествия, убеждая перевезти катер на прицепе — ведь на Куйбышевском море было объявлено штормовое предупреждение. Но желание устроить нашему судну настоящий, полноценный тест-драйв все-таки пересилило.

Первый раз бензином заправились еще до спуска на воду — на обычной автомобильной заправке. В «КиЯ» уже отмечалось, что внешний вид «29-го» покоряет с первого взгляда. И на казанской заправке мы нашли этому однозначное подтверждение. Люди отгоняли свои машины в сторону, подходили — и за расспросами и фотографированием напрочь забывали про все свои дела.

Итак, продукты закуплены, сделан запас воды, плита заправлена спиртом, куплен запасной винт. Полностью заправив штатные баки, мы взяли еще 100 л бензина в пяти канистрах, которые с легкостью разместились в рундуках. Изначально планировалось осуществить переход четвером, но одного заболевшего члена экипажа пришлось отправить обратно домой поездом. В итоге на борт «Envy» поднялась ко-

манда из трех человек. Прощаемся с гостеприимной Казанью — и в путь!

В управлении катер оказался прост, к расположению кнопок и приборов на панели управления привыкаешь очень быстро, как и к управлению транцевыми плитами. Все продуманно и интуитивно понятно. Сразу создалось впечатление, что с «29-м» мы знакомы давно. Любые виражи катер закладывал играючи, ни на секунду не давая усомниться в своей надежности. Чувство хоть малейшей опасности при этом никому из нас ощутить так и не удалось. Проверили сразу и работу магнитолы. Звучание и в каюте, и в кокпите — на «отлично».

Идиллию знакомства нарушили три момента. Во-первых, при нахождении в кокпите шум работы двигателя при оборотах выше 3000 сразу показался несколько завышенным. Открыли крышку моторного отсека — так и есть: шумоизоляция выполнена далеко не на высшем уровне. Этот недостаток мы исправили своими силами уже в Саратове — за один день работы добились очень ощутимого эффекта.

Второй момент: на малых оборотах катер начинает заметно рыскать по сторонам, и потребовалось некоторое время, чтобы к этому привыкнуть. Причиной этого, наверное, является недостаточная ширина «29-го» — при длине почти в 9 м разумно было бы увеличить ширину на 30–40 см, но это наше субъективное мнение. Возможно также, что с угловой колонкой «Bravo 3» данный эффект будет не столь заметен (на нашем же катере был установлен 260-сильный «MerCruiser 5.0L» с одновинтовой колонкой «Alpha»).

И, наконец, третье — на посту управления не нашлось ни одной 12-вольтовой розетки под прикуриватель. Как следствие, невозможно было подключить к бортовой сети ни GPS-навигатор, ни ноутбук, ни мобильный телефон. Провод для зарядки картплоттера нам приходилось протягивать до приборной панели изнутри, и при этом он перекрывал вход в каюту. Эту проблему нам пришлось также решать самостоятельно по прибытии.

Положа руку на сердце, эти моменты можно смело считать не недостатками, а придирками — и так хорошо, но хотелось бы еще лучше.

Из Казани мы отправились уже ве-

чером. Стемнело почти сразу, поэтому первую часть пути, до Ульяновска, шли не спеша, со скоростью 20–25 км/ч. Волна тем временем усиливалась — в Казани она не превышала 0.2–0.25 м, а ближе к Ульяновску стала достигать метровой высоты. Однако наш «29-й» уверенно резал волны и никаких проблем не испытывал. Правда, в каюте пришлось убрать все со стола — любая вещь, положенная на него при шторме, подлетала на 10–15 см. Самое удивительное, что рядом, в камбузе на плите всю дорогу стоял чайник с водой — и оставался надежно стоять на своем месте при любой волне. В кок-



пите мы спокойно держали стаканы с чаем в подстаканниках и очень скоро перестали беспокоиться, что чай может расплескаться. Поведение катера при метровой волне оставило самые приятные впечатления. Перед Ульяновском баки опустели, но перелить бензин из канистр на малом ходу получилось легко и просто.

Порадовала работа спиртовой плиты — по общему мнению, она оказалась ничуть не хуже привычной газовой. Единственно, новым владельцам «Envу» советуем заранее запастись спиртом, так как вы получаете катер с незаправленной плитой. В Казани мы долго не могли раздобыть технический спирт и объездили чуть ли не десяток аптек, пока не нашли то, что искали... И вообще внутренние помещения на «29-м» заставляют только поаплодировать дизайнерской мысли. Мы без труда распределили свою немалую поклажу, взятые с запасом продукты и посуду легко нашли свои места на

камбузе. Отдыхать в просторной кормовой каюте оказалось на удивление удобно — равно как и сидеть за столом в носовой.

Что еще хотелось бы отметить — ходовой тент безупречно обеспечивал защиту от ветра и брызг. Учитывая то, что на ночное время пришлось не менее половины пути, а температура опускалась до 2–3°C, этот факт был приятен вдвойне.

В Ульяновск мы прибыли в два часа ночи и с трудом нашли место для швартовки — как оказалось, для маломерных судов оно тут вообще единственное, кругом лишь высокие

бетонные дамбы — защита от постоянных штормов. Заправки на воде в городе нет, но, как ни странно, к нашему появлению там были готовы — «сарафанное радио» сообщило о выходе «Velvette 29» из Казани в Саратов. Так что бензин был уже подготовлен, что стало сюрпризом.

После заправки взяли курс на Тольятти. Условия оставались теми же — волна около метра, сильный ветер. Неудивительно, что до самого Автограда самым маленьким судном из всех увиденных было именно наше.

В Тольятти у нас заранее была договоренность с официальными дилерами «MerCruiser» о выполнении ими техобслуживания двигателя после обкатки. И то, что работники сервисного центра согласились выйти ради нас на работу в выходной день, как выяснилось позже, убергло нас от серьезных неприятностей.

Километров за пятьдесят до города вдруг забарахлил двигатель. Стали па-

дать обороты, а вскоре мотор и вовсе начал глохнуть. Налицо были какие-то проблемы с подачей топлива. Своими силами разобраться с ними не удалось — пришлось кое-как, на малом ходу преодолевать оставшееся расстояние до Тольятти. К счастью, удалось очень быстро переправиться через шлюзы — судя по рассказам местных жителей, это редкостная удача. Сразу за шлюзами вдруг словно попадаем в сказку. Позади, за воротами, остался шторм, а перед нами — абсолютно гладкая, словно зеркало, поверхность Волги. Именно здесь наш поход разделился на две равные части. Штормовая половина пути осталась за кормой, а впереди — полный штиль до самого Саратова.

С трудом добрались до сервис-центра, где специалисты начали разбираться в нашей проблеме. И вскрылась, пожалуй, единственная действительно серьезная недоработка конструкторов «29-го». К моменту написания этого отчета данную проблему производители уже решили, но нас в октябре прошлого года она коснулась.

В кормовой части корпуса по левому борту установлен сапун бензобака. При разгоне катера, до выхода на глиссирование, данная часть корпуса забрызгивается, и через шланг вода попадает в бензин. Сколько в результате наш «Envу» «наглотал» воды — неизвестно. Пришлось отсоединять шланг от сапуна, проводить его вверх по борту и закреплять стяжками. Чтобы не сливать бензин и не терять время, в баки были добавлены специальные присадки для очистки от воды, куплены и два запасных фильтра (теперь, как сообщили нам представители верфи, и на всех серийных «Envу» сапун установлен повыше, что полностью исключает попадание в него забортной воды).

С этого момента все проблемы остались в прошлом. Двигатель заработал как часы, плюс после обкатки можно было использовать его на полных

оборотах. В Тольятти была первая на нашем пути заправка на воде, чем мы, безусловно, воспользовались. Пополнили и запасы воды. Оставшаяся половина пути по речной глади стала просто демонстрацией того, насколько великолепно можно отдыхать на этом катере.

От Тольятти отправились уже полным ходом. Двигатель раскручивался до 5400 об/мин, скорость при этом составляла 62 км/ч. Меньше чем за час добрались до Самары. И выше, и ниже по течению от города есть заправки на воде, и мы предпочли дозаправиться на обеих — особенно учитывая тот факт, что до самого Саратова больше такой возможности не было. В дальнейшем мы пополняли запасы топлива в Сызрани и Балаково, но делали уже это при помощи местного населения.

Вообще, надо сказать, где бы мы не останавливались, повсюду люди проявляли радушие и готовность оказать посильную помощь. Очень помогли сотрудники ГИМС г. Балаково — свободили место для швартовки, помогли с заправкой топливом и водой, обеспечили быстрое шлюзование. Балаковский шлюз вызвал у нас массу эмоций — когда опускаешься вместе с уровнем воды на 12 м, это впечатляет.

Все путешествие заняло чуть меньше трех суток, но непосредственно в пути мы провели меньше половины этого времени. Только в Тольятти нам пришлось провести больше суток. Счетчик моточасов к Саратову остановился на отметке 35. Общий расход топлива составил 1200 л. О реальном расходе топлива можно было судить после устранения вышеописанной проблемы в Тольятти: на полных оборотах (5400) при скорости 60–64 км/ч он составлял 50 л/ч, при средних (4000–4500) удавалось развить скорость порядка 43–47 км/ч, а расход не превышал 33–35 л/ч.

Уже в Саратове мы испытали катер с полной нагрузкой. В «29-м» спокойно поместились 12 взрослых и трое де-

тей. С выходом на глиссирование катер справился, а скорость на максимальных оборотах достигла 43 км/ч. И все-таки я советовал бы новым покупателям комплектовать «Envу» более мощным двигателем (300–320 л.с.) и угловой колонкой «Bravo». Доплата не так велика, но это будет однозначно наилучшее сочетание.

Очень полезными оказались носовые фары. Мы сами были удивлены, но использовать их с толком получалось не только при швартовке, но и на полном ходу в ночное время. И что уж точно необходимо на «29-м», так это якорная лебедка и якорь-плуг. Практика показала, что во многих местах единственный способ швартовки для этого катера — «на растяжку». Еще одно совершенно обязательное дополнение — утки или рымы для крепления кранцев на бортах (4 шт.). Без них, когда на каждый из бортов можно вывесить всего по два кранца, швартовка может быть проблематичной.

В целом создателям «Envу» лично у меня удалось вызвать восторг. Вначале — просто от его внешнего вида, а затем и непосредственно от эксплуатации катера. Единственная серьезная проблема, которую я описал, на мой взгляд, однозначно является недоразумением, присущим лишь экземплярам «пилотной» серии. В Казани мне довелось два дня тесно общаться не только с руководством завода, но и с сотрудниками конструкторского бюро. При виде энтузиазма этих людей, их желания совершенствовать свое детище, к которому они относятся с любовью и трепетом, у меня ни на секунду не возникло сомнений в правильности выбора «Velvette 29 Envу».



«Velvette Marine»: 420061, г. Казань, ул. Чистопольская, 85, офис 9, тел. (843) 264-5228, 527-6948; www.velvette.ru

Москва – «Компас Марин», (495) 500-9971, (909) 927-0688; **Казань** – «Панавто-Казань», (843) 297-3598; **Самара** – «Панавто-Самара», (846) 310-9890, (917) 116-7220; **Нижний Новгород** – «Панавто-Нижний Новгород», (8312) 79-4050, 79-0692; **Уфа** – «Панавто-Уфа», (347) 267-9010, 267-9020; **Набережные Челны** – «Панавто Набережные Челны», (8552) 71-4034; **Новосибирск** – «Аква-Спорт», (383) 266-9581; **Екатеринбург** – (343) 310-4703, (912) 247-7719; **Санкт-Петербург** – «Лайн Марин», (812) 331-3672; **Пермь** – ИП «Корзухин В.В.», (342) 277-8722, (912) 882-0969; **Ярославль** – «Арсенал-Сервис», (4852) 98-2702, 98-2703; **Чебоксары** – «JS Motors», (8352) 67-2113; **Тюмень** – «ИП Захаров А.О.», (3452) 20-3263; **Бердск, Новосибирская обл.** – «Яхт-клуб «Роял Марин», (383) 212-8410; **Саратов** — ИП «Шамонин.А. В.», (8452) 22-8471, 704-704; **Тольятти** – «Альфа-марин», (8482) 77-0401, 61-1250; **Воронеж** – «Капитан-Моторс», (4732) 39-7950, 39-7905; **Иркутск** – «ZIV-Marine», (3952) 40-1150; **Сургут** – «Рокот Мото», (3462) 26-2877, 22-4066