

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Velvette 29 Envoy

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
600	2,5	4,7
1000	4,4	8,2
1500	6,2	11,4
2000	7,4	13,6
2500	8,5	15,8
3000	13,5	25,0
3500	20,8	38,5
4000	25,5	47,1
4500	29,9	55,4
5000	34,3	63,4
5200	35,9	66,4

Нагрузка — 1 чел. плюс 140 л топлива и 60 л воды, силовая установка — бензиновый Volvo Penta V8-320-E (320 л.с.) с угловой колонкой DuoProp, температура воздуха +25 °С, температура воды +17 °С, скорость ветра 1–3 м/с, высота волны 0,0–0,2 м, акватория — р. Волга в районе устья р. Казанки, Казань.

НИКАКОГО ФАСТФУДА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Не буду скрывать, что в модельном ряду казанской верфи Velvette эта лодка ходит у меня в любимчиках. Если отбросить в сторону эмоции и объяснить причину сухо и по существу, то дело, скорее всего, в том, что 29-й не просто декларирует свою принадлежность к весьма популярному классу, а полностью, без всяких перекосов в ту или иную сторону, соответствует его довольно противоречивым требованиям: коктейль из контрастных ингредиентов под названием «sport» и «cruiser» смешан здесь практически в идеальной пропорции.

По своей сути sportcruiser — это фактически тот же «полуоткрытый» cuddy cabin с интегрированной под носовую деку каютой, только достаточно большой, обычно порядка восьми–десяти метров длиной, что позволяет разместить на борту такие «яхтенные» атрибуты, как камбуз, санузел с душем и даже вторую каютку, пусть и чисто «спальную». Наиболее популярен этот класс лодок в США, откуда соответствующий термин и распространился по белу свету. Конечно, бывают исключения, но большинство его тамошних представителей — гипертрофированно пухлых посудин с характерным горбатым силуэтом — лично у меня вызывает ассоциации не со спортом, а скорее с их заокеанскими обладателя-

ми, чрезмерно увлекающимися фастфудом. Стремление всеми силами «надуть объем» во имя комфорта и обитаемости на относительно коротком корпусе, конечно, похвально, но вот спортивная составляющая при этом основательно страдает. Не всегда спасает и запредельная мощность двигателя — получается, как у того бодибилдера,



который накачал себе на анаболиках такие огромные бицепсы, что даже известный неприличный жест-то как следует изобразить не в состоянии: рука на положенный угол не сгибается.

Дизайн лодок Velvette традиционно интернационален (хотя и немного с американским уклоном), и по внутренней компоновке Envoy действительно во многом схож со своими заокеанскими одноклассниками. Но по части экстерьера лодка скорее напоминает стройного подтянутого итальянца. И при всей своей космополитичной внешности, тем не менее, безошибочно узнаваема — пожалуй, во многом за счет характерной полукруглой конфигурации длинных боковых стекол, не только надежно прикрывающих значительную часть кокпита с бортов, но и придающих силуэту лодки схожесть с более крупными моторными яхтами.

Первый образец этой модели мне довелось протестировать еще в 2008 году. За прошедшее с той поры время конструкторы Velvette не внесли кардинальных изменений в удачный проект, вот разве что носовая пара иллюминаторов теперь встроена в большие тонированные «окна», что заметно прибавило света в каюте, а ажурную отклоненную назад дугу над кокпитом сменила более мощная «тарга» с обратным наклоном, позволяющая накрыть кормовой кокпит жесткой «солнечной» крышей. Тем самым внешний облик лодки несколько «американизировался», но по-прежнему остался цельным и органичным.

Появление этого довольно массивного и высоко расположенного элемента практически не сказалось на главной фирменной особенности 29-го — ходовых качествах и, прежде всего, возможности абсолютно безопасно



и предсказуемо «крутить» любые скоростные маневры. Вынудить Envoy занырнуть с полного хода на меньший радиус, нежели тот, что был задан поворотом штурвала, можно лишь резким кратковременным сбросом газа, но даже после такого чисто гоночного приема не ждите ни удара бортом, ни заваливания на планширь — просто держитесь крепче, ибо перегрузки не детские. Настоящая «зажигалка»!

В ходе недавнего теста Envoy мне достался довольно умеренный, с точки зрения мощности, вариант исполнения (320 л.с.), но 35-узловой результат для почти что трехтонной лодки считаю вполне достойным. Подняв архив тестовых результатов, я уточнил, что с 8,1-литровым MerCruiser 496 Mag MP (375 л.с.) и двухвинтовой же колонкой Bravo III в свое время без труда преодолел 40-узловой рубеж. В скоростные показатели и стабильность хода, несомненно, вносит свою лепту и довольно редко применяющийся на потребительских лодках поперечный редан (из зарубежных одноклассников, использующих этот элемент обводов, с ходу могу назвать разве что американский Regal).

На полном ходу лодка ведет себя совершенно стабильно, и скоростной лимит корпуса далеко не исчерпан, так что указанная в технических данных максимально допустимая мощность более 400 л.с. никаких сомнений не вызывает. В качестве дополнительного свидетельства курьезный случай с предыдущего теста, когда в рабочей запарке забыл убрать из воды складной купальный трапик, который прячется в левый боковой то-

рец купальной платформы. Даже такой внушительный боковой «интерцептор» не сбил лодку с пути истинного — промашку я засек только по небольшому падению скорости и огромному пенному «петуху» за кормой.

РЕЗЮМЕ

Очень цельная и хорошо сбалансированная по потребительским качествам лодка: обитаемых объемов вполне достаточно для «путешествий выходного дня» даже довольно большой компанией, и при этом приставка «sport» в названии класса полностью соответствует ее поведению на воде — смело рекомендую Envoy любителям «острой» езды. Название модели, кстати, переводится с английского как «зависть» или, скорее, «предмет зависти», что тоже очень к месту. Ведь лодка еще и просто красива, хотя на вкус и цвет, как говорится, товарищей нет. ❄️



+7 (843) 227-52-28
sale@velvette.ru
www.velvette.ru

Velvette 29 Envoy

Длина, м	8,90
Ширина, м	2,70
Высота борта на миделе, м	1,85
Килеватость на транце, град.	19
Сухой вес, т	2,78
Запас топлива, л	415
Запас воды, л	100
Пассажировместимость, чел.	10
Кол-во спальных мест	4
Мощность двигателя, л.с.	280–430