

Артем Лисочкин. Фото Романа Баранова и Игоря Криштопина



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

«Wellboat-45M»: подросли в длину – растем вширь

Обычно индекс «М» в названии свидетельствует лишь о так называемой модернизации – довольно незначительных изменениях конструкции существующей модели, не затрагивающих основу основ. «Wellboat-45M» стал исключением из общего правила – по сравнению с «просто 45-м», который мы протестировали в конце прошлого года (см. № 212), это совсем другая лодка.

Представители группы компаний «Литек», более известной на рынке своей торговой маркой «Wellboat», ничуть не скрывали, что основным побудительным мотивом создания 4.5-метрового корпуса было стремление занять ту «бюджетную» рыночную нишу, в которой до недавних пор безраздельно царствовала «Казанка-5M4».

Надо сказать, что схожие задачи ставит перед собой еще целый ряд отечественных судостроителей, по-прежнему рассматривающих выпускающегося поныне «ветерана» советских времен в качестве своеобразного эталона. Базой для сравнений при этом всегда служили даже не столько его основные размерения, сколько определяемая ими цена. Очень долгое время

конкурировать с «Казанкой» по этому показателю было практически нереально, но времена меняются. Одна из самых массовых отечественных «дюралек», сумевшая преодолеть перестроечные и дефолтные катаклизмы, с каждым годом только дорожала, ничуть при этом не меняясь и все меньше отвечая современным реалиям.

На сегодняшний день «ценовой дисбаланс» почти ликвидирован, и детище казанских авиастроителей, уже не выделяющееся в дилерских прайс-листах особо заманчивой цифрой, воспринимается в качестве эталона лишь по традиции. При схожих ценах на ряд лодок примерно одного класса (по привычке хочется сказать «класса «Казанки»!) выбор покупателя все больше определяется их потребительскими качествами,

а не стремлением во что бы то ни стало сэкономить на покупке. Именно за такую привлекательность борются нацеленные на соответствующую ценовую нишу судостроительные фирмы «нового поколения», не останавливаясь на достигнутом и прибегая порой к усовершенствованиям, далеко выходящим за рамки простой модернизации.

Пошаговый метод

Вначале был мальчик. Потом он быстро вытянулся, превратившись в длинного, но худощавого и несколько нескладного подростка. Потом раздался в плечах, возмужал...

Примерно такие «этапы жизненного пути» прошел перед своим появлением «Wellboat-45M». Судите сами: взяв в качестве «эталона» длину

4.5–4.6 м, специалисты «Литека» поначалу попросту удлинители существующую 4.2-метровую модель. Именно эта лодка и побывала в конце прошлого года, практически зимой, на редакционном тесте в Нижнем Новгороде. Тогда и мы не удержались от сравнений новинки с популярной посудиною советских времен. Вкратце напомним свои основные впечатления, сводившиеся к тому, что говорить о полной победе над «старушкой» пока рано.

Да, по своим ходовым качествам «45-й» выглядел определенно более выигрышно, особенно что касается мореходности (условия были далеко не тепличными – мороз, метель и сильный ветер до 12 м/с). На открытых участках Волги, где разгулялась полуметровая волна, удавалось поддерживать скорость, развитую которую на «Казанке» при подобных обстоятельствах мы бы вряд ли рискнули. В «плюс» лодке записали также такие пункты, как стандартное оснащение «дистанционкой» для импортного мотора, электропроводкой с навигационными огнями и отливной электропомпой, а также варианты исполнения транца высотой не только 380, но и 510 мм – под короткую или длинную «ногу» подвесника на выбор. Но при этом кое в чем новинка все же уступала ветерану. Даже если не принимать во внимание ее более аскетичный дизайн и жесткие ящики вместо сидений, на уровень комфорта влияла в первую очередь теснота в кокпите, определенная всего лишь 1.5-метровой шириной корпуса – как и любой

акселерат, «45-й» оказался чересчур «узкоплечим», что сразу обращало на себя внимание.

И хотя времени с того теста прошло порядком, при виде дождавшихся нас у неевского бережка трех экземпляров «Wellboat-45М» первым делом бросились в глаза не какие-то отличия во внешнем оформлении, а «взрослые» пропорции новинки.

Все встало на свои места: 1.7 м ширины против 1.5 на «45-м» – довольно существенная разница (кстати, по этому показателю модель с индексом «М» даже немного превосходит эталонную «Казанку»). В кокпите стало заметно просторнее, и водитель с пассажиром на передних сиденьях не упрутся друг в друга плечами. Вместо крепящегося на барашковых винтах ящика с простенькими вынимающимися спинками теперь пара импортных мягких кресел с двухцветной обивкой, хотя в общем и целом интерьер остался весьма спартанским – алюминиевые да фанерные плоскости без всяких изысков. Впрочем ненароком зацепиться одеждой (леской, тросом) тут не за что – равно как и мудрено уронить какую-нибудь мелочь в трюмное пространство под ровным и «глухим» фанерным пайолом.

Крупногабаритную поклажу можно уложить либо в кормовой рундук, где уже располагаются переносной бензобак и аккумулятор, либо в довольно вместительный носовой багажник с простенькой, абсолютно плоской алюминиевой крышкой (перед ним поя-

вился еще и отдельный самоотливной якорный форпик). Кроме того, небольшой рундучок скрывается под пайолом. Мягкие передние кресла – это хорошо, но, по словам представителей фирмы, многие потребители предпочитают иметь на их месте такой же «ящик», как на «45-м». Согласны, что дополнительный «сухой» рундук не помешает – если только, в отличие от предыдущей модели, у него будет дно, позволяющее при необходимости вынести его на берег вместе с содержимым, и если его можно будет фиксировать в разных положениях по длине лодки, чтобы подобрать удобную позу за рулем.

Увеличенная ширина позволила несколько облагородить ветровое стекло,

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ «Wellboat 45М»

Длина, м:	
– корпуса	4.5
– габаритная	4.6
Ширина, м:	
– корпуса	1.64
– габаритная	1.71
Высота борта на миделе, м:	0.72
Килеватость, град.:	
– на транце	8
– на миделе	13
Сухой вес, кг	260
Высота транца, м	0.51(0.38)
Мощность ПМ, л.с.	30-50
Пассажировместимость, чел.	5
Грузоподъемность, кг	400
Цена, руб.	168 240



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДОК «Wellboat-45М» С ПМ «Honda» МОЩНОСТЬЮ 30, 40 И 50 Л.С.

(нагрузка – 2 чел. плюс 15–20 л топлива, ходовой тент убран (за исключением лодки с «Honda 50»), ГВ – алюминиевые трехлопастные: «Honda BF30» – диаметром 9 ¼ и шагом 12 дюймов, «Honda BF40» – диаметром 11 ¼ и шагом 13 дюймов, «Honda BF50» – диаметром 11 и шагом 15 дюймов; скорость ветра – 3–4 м/с, высота волны – 0.1–0.3 м, темп. воздуха – 18°C, темп. воды – 17°, место испытаний – р. Нева в районе пос. Павлово).

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)		
	«Honda BF30»	«Honda BF40»	«Honda BF50»
750	1.7 (3.1)	1.6 (2.9)	2.1 (3.8)
1000	2.2 (4.0)	2.8 (5.1)	3.0 (5.6)
1500	2.6 (4.9)	3.6 (6.6)	4.8 (8.8)
2000	4.0 (7.4)	4.7 (8.7)	5.5 (10.2)
2500	4.8 (8.9)	5.8 (10.8)	9.1 (16.8)
3000	5.7 (10.6)	9.7 (17.9)	12.6 (23.4)
3500	7.1 (13.1)	11.7 (21.6)	17.1 (31.7)
4000	10.3 (19.1)	15.8 (29.3)	19.4 (35.8)
4500	13.5 (24.9)	19.3 (35.7)	23.0 (42.5)
5000	17.2 (31.9)	22.2 (41.0)	26.2 (48.4)
5500	19.5 (36.0)	24.4 (45.1)	28.7 (53.1)
5800	—	—	29.4 (54.3)
6000	22.5 (41.7)	27.8 (51.5)	—
6200	23.0 (42.6)	—	—

объединенное в общий блок с приборной панелью и постом управления. Теперь оно трехсекционное, с откид-

ной «форточкой», что значительно облегчает вход в лодку с носа, особенно при поставленном тенте (хотя вполне можно пройти и по борту – потопчины достаточно широки, а благодаря хорошей статической остойчивости это не сопряжено с опасными кренами). Выполнено все это хозяйство хоть и чересчур незатейливо с точки зрения истинного эстета (с некоторых ракурсов даже кажется, что абсолютно вертикальные боковые стекла имеют отрицательный «развал», а приборная панель представляет собой попросту отгиб алюминиевого листа), но вполне добротно. Откидные форточки на всех трех экземплярах плотно и без перекосов ложились в проемы ветровых стекол (где, кстати, предусмотрены рифленые ступеньки), и, несмотря на откровенно «рубленные» очертания «надстройки», острых металлических кромок, могущих поранить руку, мы не обнаружили. Если не обращать внимание на дизайн, то серьезная претензия возникла только одна: пристроить на панель даже компактный эхолот или карт-плоттер будет довольно проблематично.

Мягкий «привальник» отсутствует – периметр планширя прикрывает лишь толстая алюминиевая труба. Впрочем, когда швартуются борт о борт два подобных «броненосца», никаких последствий, кроме характерного металлического звука, ждать не приходится, но вот при подходе к какому-нибудь стеклопластиковому красавцу придется вывешивать кранцы. Это здесь не проблема – окаймляющий кокпит невысокий

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ «Wellboat 45М» С ПМ «Honda 30» И НАГРУЗКОЙ 2–6 ЧЕЛ.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
2	23.0 (42.6)
3	23.0 (42.6)
4	21.2 (39.2)
5	18.2 (33.7)
6	15.2 (28.2)

+	<ul style="list-style-type: none"> • приличная для 8° на транце мореходность; • безопасность при экстремальном маневрировании; • возможность эксплуатации с высокой нагрузкой.
-	<ul style="list-style-type: none"> • простенький «рубленный» дизайн; • местами грубоватое исполнение; • мало места для «навигации».

трубчатый релинг удобен не только как поручень (пассажиры, кстати, инстинктивно держатся именно за него, а не за опасный при швартовках планширь), но и в качестве «вешалки» для тех же кранцев или рыболовных садков.

Верткий «капотник»

Хотя сейчас у наших строителей компактных лодок больше в моде различные варианты консольных компоновок, у «автомобильной» планировки с носовой декой-капотом по-прежнему хватает своих приверженцев. Обусловленная ею носовая центровка сказывается и на поведении лодки на воде, требуя соответствующего корпуса. Опробовав «Wellboat-45М» с тремя



моторами, охватывающими весь рекомендованный мощностной диапазон от 30 до 50 л.с., не можем не признать, что «верх» и «низ» этой лодки существуют в полной гармонии.

Выход на глиссирование практически не вызывает кормового дифферента – стартуешь, словно на колесах. Поскольку водитель с пассажиром располагаются впереди, это неудивительно, однако после выхода на глиссирование лодка уверенно принимает оптимальный «скоростной» дифферент, не пытаясь «рыть воду» своим довольно острым носом. При такой же, как и у «Казанки-5М4», 8-градусной килеватости на транце, на «45М» применены совсем иные обводы. Килеватость здесь плавно увеличивается к носу, позволяя лодке мягко, без притормаживаний разваливать волну. Жесткие удары днищем на полном ходу мы испытали лишь при преодолении «усов» от быстро идущей самоходной баржи, да и то на втором-третьем прыжках; на кильватерных следах от однотипных лодок (даже основательно загруженных) можно вытворять буквально все что душе угодно.

Из-за острых носовых обводов и передней центровки лодка на скорости выше 50 км/ч охотно занорит в крутые повороты с минимальной циркуляцией, проскальзывая кормой, словно автомобиль в управляемом заносе. Честно признаемся, что проделывали этот маневр не раз и не два – просто ради удовольствия. И хотя боковые перегрузки весьма ощутимы (особенно по причине довольно умеренного крена), безопасность такого «катания» вскоре перестала вызывать сомнения даже у неподготовленных пассажиров. Не особо управляемое зарыскивание метра на полтора в сторону произошло всего лишь раз – под резкий сброс газа на гребне крутой спутной волны высотой более 0.6 м, разведенной внезапно «притормозившей» перегруженной лодкой, идущей впереди. (Обошлось без навала, поскольку безопасные дистанции расхождения во время редакционных тестов и фотосессий на подобные непредвиденности всегда рассчитаны).

Под нагрузкой «Wellboat 45М» тоже чувствует себя более чем уверенно (для этой части испытаний, результаты которой традиционно сведены в таблицу, мы намеренно выбрали комплект с самым слабым 30-сильным мотором). Тре-



тьего седока лодка попросту не заметила – скоростные результаты «срослись» один в один вплоть до десятых долей. А заключительные заезды вызвали приятное удивление даже у конструктора Павла Чупайло: благополучно прокатившись с полным паспортным экипажем (5 чел.), мы решили взять на борт шестого пассажира и вновь сумели выйти на глиссирование! (Контрольное взвешивание участников теста показало, что при этом лодка «везла» более 470 кг).

А самый мощный вариант из-за сильного ливня пришлось испытывать с поставленным тентом. Идти при таких условиях полным ходом при отсутствии «дворников» – удовольствие ниже среднего на любой лодке. На «Wellboat-45М» немного выручала возможность открыть центральную «форточку» ветрового стекла или откинуть наверх расположенный над ней

«язык» крыши тента (оба эти элемента в открытом виде образуют достаточно широкий проем для доступа в кокпит с носа). Сам же мягкий тент, как и на «45-м» – целиковый. Думается, что возможность отстегнуть боковины многие только приветствовали бы.

Резюме

Вполне достойный претендент на высокий потребительский рейтинг в категории бюджетных лодок «класса «Казанки» (хотя это определение, как тот же «гольф-класс» в автомобильном мире, уже малость навязло в зубах). Не пытаясь заявить о себе броской внешностью, готов продемонстрировать свои способности исключительно на деле. При всей своей практичности не чужд и забав вроде экстремального маневрирования, причем готов простить возможные ошибки даже совершеннейшему новичку.

Мотолодки «Wellboat-45М» предоставлены для испытаний ЗАО «Вельбот»: 187330, Ленинградская обл., Кировский р-н, г. Отрадное, Никольское шоссе, 2, лит. Б, тел. (812) 703-7246, 983-6328, факс (812) 346-5397