



“WELLBOAT-36”: алюминевая пушинка

Артем Лисочкин. Фото автора и Алексея Даняева

Наверное, дело было и в том, что название “Wellboat” (оно же “Вельбот”) мы подсознательно связывали с более крупными сварными лодками компании “Литек”, уже бывавшими на редакционной “мерной миле”, и даже самый маленький из них, “Бриз”, выглядел вполне по-взрослому — дистанционное управление, мягкие сиденья и т.д. В свою очередь “36-й” относится к самому простому и демократичному классу полностью открытых моторно-гребных лодок, рассчитанных на румпельное управление.

На берегу

Несмотря на небольшой вес (всего 86 кг), позволивший нам с легкостью осуществить погрузочно-разгрузочные операции, практически полное отсутствие внутреннего оборудования и некрашенную алюминиевую обшивку, новый “Вельбот” вовсе не выглядит этакой примитивной “консервной банкой” — двойной объемный борт с довольно широким планширем, окаймленным трубчатым привальником снаружи и уголкового окантовкой внутри, сразу добавляет лодочке солидности. Кроме конструкции борта, производимому впечатлению надежности, несомненно, способствуют и интегрированные в корпус коробчатые

И почему только любой металл ассоциируется с непомерной тяжестью? Вообще-то мы ожидали, что эту 3.6-метровую алюминиевую лодку — по размерам далеко не “картон” — доставят обычным порядком, на трейлере, и спускать ее на воду придется автомобилем. Однако серебристый нос “Вельбота-36” высовывался из кузова обыкновенной бортовой “Газели”. Тяжело вздохнув, мы засучили рукава. Раз, два, взяли! Однако особо напрягаться не пришлось — оказалось, что снять лодку с машины и отнести к воде нетрудно и вдвоем.

банки. Увы, рундук с открывающейся крышкой имеется только в средней — носовая и кормовая, как и фальшборт, служат вместилищами для пенопластовых блоков плавучести общим объемом около 200 дм³, так что размещать габаритную поклажу придется прямо в кокпите. Конструкция оказалась жесткой не только на первый взгляд — кантуя “Вельбот” в ходе разгрузки, мы не заметили, чтобы корпус, выполненный в основном по системе поперечного набора, “играл” или скручивался, как это нередко случается с легкими лодочками схожих размеров. Килевая и скуловые линии дополнительно усилены мощным алюминиевым уголком

— правда, на киле он почему-то не доходит до среза транца, зоны тоже довольно проблемной при вытаскивании лодки на берег.

Жесткость жесткостью, но намертво приклепанный к стрингерам пайол вызвал у нас некоторые сомнения. Стрингеры приварены к днищу не сплошным швом, а отдельными “прихватками”, да и пайол прилегает к ним не идеально плотно. В общем, соединение далеко не герметично. Удалить попавшую в “глухую” полость воду удастся только на берегу, отвернув капроновую сливную пробку со шлицами под гаечный ключ, но что касается, например, той же рыбьей чешуи, неизбежно попадающей в

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ "WELLBOAT-36"

Длина, м:	
– корпуса	3.62
– габаритная	3.71
Ширина, м	1.38
Высота транца, м	0.38
Килеватость, град.:	
– на транце	6
– на миделе	12.5
Вес, кг	86
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	15
– рекомендуемая	10
Пассажировместимость, чел.	3
Цена, руб.	36 140

кокпит во время рыбалки, есть подозрение, что там она вместе с сопутствующими ароматами и останется.

Внешне "Вельбот-36" показался нам узковатым, хотя относительное удлинение (2.6) особо не выделяет его из общего ряда моторно-гребных лодок. Наверное, подобное впечатление создают сама форма корпуса в плане, близкая к дельтавидной, и широкий планширь, зрительно уменьшающие ширину. Прибавляет "стройности" и характерная для корпусов "Литека" зиговка — на бортах она по фирменной традиции имитирует клинкерную обшивку. На днище этим методом тоже выполнено нечто вроде набора продольных реданов, хотя, учитывая более чем умеренную килеватость, потребовались они больше как дополнительные усилители, повышающие продольную жесткость обшивки. Толщина листа АМг и на бортах, и на днище составляет всего лишь 2 мм — отсюда и небольшой вес при всех конструкторских "наворотах".

Хотя дизайн самой лодочки на высоте, исполнение наверняка способно вызвать нарекания у истинных эстетов — грубоваты и местами неоднородны сварные швы (правда, бухтин на плоскостях довольно тонкой обшивки мы не обнаружили), бросаются в глаза бе-



лесые пятна технологических зачисток и царапины разметки.

В процессе переноски должную оценку получили трубчатые ручки, не врезающиеся в ладонь и обеспечивающие нормальный хват. Их же, кстати, удобно использовать для крепления якорного, буксирного и швартовных концов.

На воде

Еще при первом выходе вдвоем мы обратили внимание на заметный кормовой дифферент — даже когда пассажир располагался на носовой банке. Очевидно, сказывалась компромиссность

обводов, рассчитанных не только на глиссирование под мотором, но и на более-менее легкий ход на веслах, и причиной такого поведения "Вельбота", скорее всего, стал практически незаметный глазу подъем килевой линии к корме. Короче говоря, мотор пришлось максимально "поджать" к транцу, переставив упор подвески в крайнее нижнее положение. Это, конечно, принесло свои плоды, но дифферент на корму все равно никуда не девался. Особенно это было видно в момент выхода на глиссирование — "Вельбот" с одним водителем буквально вставал свечой, пусть и всего на пару секунд.

В режиме глиссирования, несмотря на ветер и короткую волну высотой около 0.3 м, он был вполне прогнозируем и послушен, хотя и не без спортивного "перчика". В общем, сразу чувствовалось, что лодка легкая и идет "на пятке", хотя некоторую верткость в этих условиях мы бы списали и на излишне "легкий" румпель (фрикцион узла поворота подвесного мотора был полностью отпущен). В крутых поворотах заметны проскальзывания кормой наподобие автомобильного заноса — при 6-градусной килеватости на транце удивляться нечему. Безопасность "Вельбота" даже при резких маневрах сомнений не вызывала, а некоторая доля "экстрима" вызывалась разве что неудобной позой водителя,





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ “WELLBOAT-36”

(нагрузка — 1–3 чел. плюс 10 л топлива, ПМ — двухтактный “Yamaha 9.9” со снятым ограничителем, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0.2–0.3 м, темп. воздуха — 2°C, место испытаний — р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Нагрузка, чел.	1	2	3
Скорость, уз (км/ч)	22 (41)	(20) 38	(19) 34

особенно при левых поворотах — кормовую банку хотелось бы видеть более сдвинутой в нос, а то и V-образной, позволяющей устроиться боком. Свободной от румпеля рукой приходилось держаться прямо за край борта — специальный поручень на планшире, увы, слишком смещен в корму.

Установленный на транце “Yamaha 9.9”, по правде сказать, был немного доработан. Удаление ограничителей, конечно, не превратило его в базовую “пятнашку”, но реальная мощность наверняка была поднята до 12–13 л.с. Даже с учетом подобной “форы” скоростные показатели для 3.6 м длины оказались весьма достойными, в том числе и с пассажирами — как показывает наше знакомство с более крупными “Вельботами”, ровная зависимость скорости от нагрузки вообще является фирменным признаком корпусов, разработанных главным конструктором “Литека” Вячеславом Чупайло.

Волна высотой около 0.3 м — практически предел для движения полным ходом налегке, на более высокой практически плоские кормовые участки днища начинают испытывать ощутимые удары. Заметно улучшает ситуацию устроившийся впереди пассажир, что не только увеличивает общий вес, но и изменяет центровку, благодаря чему лодка встречает гребни более острой частью днища в нос от миделя. Впрочем, не проблема преодолеть и кильватерный вал высотой 0.7–0.8 м, разведенный тяжелым катером — естественно, под сброс газа. Высоко под-



нятый нос в такой ситуации, понятное дело, только кстати.

Попрыгав по волнам, “испортили хорошую вещь” — участок днищевой обшивки по правому борту вмялся внутрь и принялся пружинисто гулять под ногой. Видно, даже усиливающей зиговки на 2-миллиметровом листе здесь оказалось недостаточно. С подобным явлением (на профессиональном жаргоне оно именуется “хлопун”), мы несколько лет тому назад столкнулись на алюминиевой же лодке “Кейс” воронежского производства. Тогда завод-изготовитель укрепил слабое место дополнительным шпангоутом, а представители “Литека” буквально через пару дней после наших испытаний сообщили, что вышли из положения другим способом: стали наваривать



на половины днища снаружи еще пару уголковых усилителей длиной 1.5 м, одним ударом убив двух зайцев — и подкрепив обшивку днища, и увеличив сопротивление боковому скольжению в повороте.

И, напоследок, “весельная” часть программы. С одним гребцом и поднятым из воды мотором на транце ход на веслах оказался довольно легким; при появлении же на борту пассажира, пожалуй, лучше сажать его вперед, чтобы транец не тащил воду. Каждому свое, но все же одному из нас показалось, что подключины расположены близковато к банке, отчего вальки при завершении гребка упираются в грудь — в то время как дотянуться ногами до намертво приклепанного упора на пайоле удается буквально на пределе.

Резюме

Класс лодок, к которому принадлежит “Вельбот-36”, в последние годы несколько потерялся на фоне более крупных посудин, но, тем не менее, по-прежнему востребован. Ведь в ряде случаев лодка попросту не нужна — например, новинка “Литека” станет неплохим дополнением к загородному дому, расположенному на берегу не очень обширного озера. Из общего ряда моторно-гребных лодок, который по-прежнему возглавляет неувыдающая “Пелла”, “Вельбот-36” выделяет даже не столько материал корпуса, сколько сама концепция, ориентированная в первую очередь на использование под мотором в режиме глиссирования. Несмотря на небольшой вес, это все же не “картоп”, но с “сезонной” транспортировкой проблем не будет — для этой цели сойдется и легкий развозной грузовичок, и обычная легковушка в паре с обычным “хозяйственным” прицепом, особенно если он оборудован удлиненным дышлом.

Тест-группа “КиЯ” выражает признательность Сергею Лебедеву за содействие в проведении испытаний

Мотолодка “Wellboat-36” предоставлена для испытаний ЗАО “Верфь малого судостроения “Литек” (187330, Ленинградская обл., Кировский р-н, г. Отрадное, Никольское шоссе, 2, тел./факс (81362) 45-066, тел. (901) 302-4648, 302-4549; chupailo@mail.ru), ООО “Литек-Самара” (тел. (846) 277-2108, 241-7936, (927) 207-2108; info@wellboat.ru) и ООО “Литек-Нижний Новгород” (тел. (8312) 34-9918, 34-9062; seaman777@yandex.ru). Дистрибьютор — ООО “НПП “Жест” (тел./факс (495) 527-4238, 527-4670, 522-0770; info@jest.ru)