



# «WELLBOAT-45»: В ПЕРВЫХ СТРОКАХ ПРАЙС-ЛИСТА

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

Артем Лисочкин. Фото автора и Вадима Одинцова

Однако заслуженный ветеран советских времен, и по сей день выпускающийся практически в том же виде, что и двадцать, и тридцать лет назад, в последнее время изрядно подрос в цене, что сразу обострило конкурентную борьбу в соответствующем секторе рынка.

В группе компаний «Вельбот» не скрывают, что «45-й», серийный выпуск которого освоен ее нижегородским филиалом, целенаправленно создавался в качестве современной альтернативы старой доброй «Казанке». Параллель тем более близка, поскольку и лодка казанских авиастроителей, до сих пор остающаяся для многих своеобразным эталоном, и новый «Wellboat» изготовлены из легкого алюминиевого сплава – единственное «технологическое» отличие состоит в том, что первая по самолетному собирается из дюрала на заклепках, а второй выполнен сварным из АМг-5М. Практически одинаковы они и по основному размерному показателю – длине кор-

пуса («Wellboat» короче на каких-то 5 см), а также имеют схожую «автомобильную» концепцию компоновки с багажником под носовой декой и носовым расположением водителя, по-прежнему весьма популярную среди водномоторников центральной части страны.

Как поступить, если финансы ограничены, а из румпельной надувнушки вы уже «выросли»? До недавних пор хит-парад «бюджетных» жестких мотолодок, обеспечивающих приемлемую обитаемость и позволяющих оборудовать мотор дистанционным управлением, прочно возглавляла «Казанка 5М4».

## Что прибавилось и где убавилось

Цены на «классику» советских времен, конечно, немного отличаются, но даже при этом «45-й» действительно попадает в ту же ценовую категорию – новая лодка обойдется дороже «Казанки» всего на 800–2000 руб. в зависимости от региона. Впрочем, мало какая покупка обходится ровно в ту сумму, что указана в прайс-

## Основные данные мотолодки «Wellboat-45»

Длина, м:	
– корпуса	4.55
– габаритная	4.65
Ширина, м	1.50
Осадка, м	0.22
Килеватость, град.:	
– на транце	8
– на миделе	13
Сухой вес, кг	195
Высота транца, м	0.38 или 0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	40
– рекомендуемая	25–40
Грузоподъемность, кг	400
Пассажировместимость, чел.	4
Цена, руб.	125 800



листе, и с этой стороны «Wellboat» выглядит весьма привлекательно.

Отечественные подвесные моторы, увы, все ощутимей сдают свои позиции – даже в «медвежьих уголках». Большинство потребителей, в том числе не располагающих лишними средствами, все чаще предпочитает иностранную технику, но казанцы с упорством, заслуживающим лучшего применения, продолжают стандартно комплектовать свои лодки неудобным и, что греха таить, небезопасным в использовании тросовым ДУ, рассчитанным исключительно на «Вихрь» и «Нептун». Как правило, все это хозяйство просто выбрасывается – но, тем не менее, стоит денег. Как стоит денег и рулевая машинка с штурвалом и тросами для импортного мотора, которая на «Wellboat-45» входит в базовую комплектацию и, соответственно, в общую цену. Такая важная деталь оборудования, как отливная электропомпа – тоже в стандарте.

Кроме того, моторы мощностью 30–50 л.с., наиболее востребованные владельцами компактных моторных лодок, чаще встречаются в исполнении с увеличенной длиной дейдвуда, под транец высотой 510 мм – они, кстати, и безопаснее на водоемах с беспокойной водой. На «Казанке», рассчитанной исключительно на короткую «ногу», наращивание транца требует дополнительных усилий и расходов, в то время как «45-й» выпускается сразу в двух вариантах – как под «короткий», так и под «длинный» дейдвуды.

А вот за тент придется заплатить дополнительно. Правда, изделие нижегородского «Тентсервиса» мало чем напоминает простенькую «палатку» «Казанки» – это высокий «домик» с обилием прозрачных

вставок, под которым можно выпрямиться во весь рост. Боковины отдельные, и при желании можно оставить одну только крышу. Несмотря на современный внешний вид, «бюджетность» поставленной задачи все же сказалась на удобстве использования – крепление осуществляется только шпешками, никаких молний, и для того, чтобы убрать тент, нам пришлось изрядно повозиться. Сделаем скидку на то, что тест проводился при минусовой температуре, отчего синтетическая ткань основательно задубела, но, думается, и летом отстегнуть его изнутри будет не столь просто. Красиво уложить тент «по-походному» из-за мороза тоже не удалось, так что, отвернув пару винтов, мы сняли его вместе с дугами и оставили на берегу.

При практически тех же габаритной длине и высоте борта, что и у «Казанки», «Wellboat-45» выглядит более компактным и не столь вместительным – прежде всего из-за относительно небольшой ширины корпуса (1.5 м против 1.65 м у ветерана советских времен). Разница в 15 см на лодке подобных размерений – это не так уж и мало. В толстой зимней одежде и спасательных жилетах располагаешься с пассажиром на переднем сиденье «плечо в плечо», простенькие трубчатые спинки при перемещениях по лодке лучше вынимать из гнезд, чтобы не цепляться за них ногами, да и передний рундук под «капотом» здесь не столь вместителен – вследствие как меньшей ширины, так и более дельтавидной формы корпуса в плане (кроме того, значительная доля пространства под декой отведена под блоки аварийной плавучести). Понравилось, что периметр багажника защищен от попадания воды не только высо-

ким буртиком, но и толстым резиновым уплотнителем, хотя сама по себе крышка «проста, как мычание». Если встать на нее всем весом, скорее всего образуется вмятина – несколько ребер жесткости тут явно не помешают, да и «передок» будет смотреться привлекательней.

И вообще лодка не пытается скрыть свою металлическую сущность – хотя бы под слоем краски, которая коррозионно-стойкому АМг ни к чему. Брутальность «граненого» экстерьера лишь немного смягчает характерная для литейных лодок зиговка бортов «под клинker», интерьер тоже отличается обилием острых углов – внешность и кокпит «Казанки» кому-то могут показаться более уютными.

Переднее водительско-пассажирское сиденье представляет собой прямоугольный алюминиевый ящик с крышкой из «морской» фанеры и круглыми гнездами для спинок, крепящийся к фанерному же пайолу парой винтов с петельчатыми головками. Можно обойтись и без инструмента, но фиксируется этот рундук только в одном положении, не позволяя подобрать более удобную позу за рулем. Впрочем, на стоянке его можно просто задвинуть под приборную панель, освобождая пространство, что будет полезно во время рыбалки или для устройства спальных мест (а вот вынести его на берег вместе с содержимым не выйдет – две трети «дна» почему-то отсутствуют). Подобный рундук-сиденье, только несъемный, установлен в кормовой части кокпита. Хотя в нем располагаются переносной бензобак и аккумулятор, общий объем под сиденьями в некоторой степени компенсирует ограниченный размер носового багажника.



**Эх, мороз, мороз...**

У нас в «Кия» давно стало доброй традицией проводить редакционные испытания в то время года, когда нормальные люди на воду не выходят. Главное, чтобы ее хоть немного оставалось. На улице – минус шесть, температура воды – тоже шесть, хотя и «в плюсе». Большая часть нижегородского гребного канала покрылась льдом, но на Волге было еще чисто.

«Бюджетной» оказалась не только лодка, но и весь комплект в целом – на транце был установлен двухтактный «Suzuki DT40» с короткой «ногой» и без гидрооткидки, хотя и с электрозапуском. С учетом изначальной носовой центровки, присущей лодкам с носовой декой и передним расположением водителя, еще перед спуском на воду мы посильнее откинули мотор, переставив упор подвески в предпоследнее отверстие.

Рабочее место водителя – самое что ни есть спартанское. Кроме штурвала на голом металле панели находились только вольтметр и блок переключателей – оценить, в насколько оптимальном режиме трудится мотор с «родным» сузуковским винтом диаметром 11 1/2 и шагом 13 дюймов в отсутствие тахометра нам не удалось. Позу за рулем не назовешь особо удобной, но подобные лодки обычно не используются для продолжительных переходов, так что с этим вполне можно смириться.

На стильную волжскую воду, время от времени посыпаемую снежными зарядками, вышли вдвоем; из прочей нагрузки имелись только аккумулятор и 20-литровый бензобак. Как и ожидалось, «Wellboat» быстро и практически без приседания на корму вышел на глиссирование даже с «задранной» мотором, а уже на режиме мы убедились, что с углом откидки «попали в цвет» – лодка шла с оптимальным «скоростным» дифферентом, не делая попыток рыть воду носом.

Сильный ветер (9–12 м/с согласно анемометру) развел на открытых местах крутую волну высотой 0.5–0.6 м, и мы обнаружили, что по ней вполне можно двигаться практически на максимуме – со скоростью более 50 км/ч. Конечно, без отдельных прыжков не обошлось,

но в общем и целом ход оказался довольно мягким и комфортным. Если продолжить сравнения с «классической», то здесь «Wellboat» выглядит заметно выигрешней – «Казанка» с ее 8.5-градусной килеватостью вряд ли позволила бы в таких условиях дать полный газ.

При этом более узкий и килеватый «Wellboat» не отличается чрезмерной валкостью, уверенно сопротивляясь крену как на стоянке, так и на ходу – при «раскрутке» с места на полном газу крен составлял порядка 25° при диаметре циркуляции в полтора-два корпуса.

Под прикрытием острова обнаружился участок с более-менее спокойной водой (высота волны не превышала 0.2–0.3 м), на котором провели скоростные замеры. Усредненный показатель с водителем и пассажиром на переднем сиденье составил 28.7 уз (53.1 км/ч); когда пассажир пересел назад, скорость увеличилась до 29.3 уз (54.2 км/ч). Благодаря носовой центровке минимальная скорость глиссирования оказалась весьма достойной – «сваливание» из режима начиналось лишь при 26–27 км/ч.

Вернувшись на берег и вытащив лодку из воды, мы обнаружили, что борта обросли сантиметровым слоем прозрачного льда, но ветровое стекло

**Плюсы:**

- достойные мореходные качества при умеренной килеватости;
- предсказуемое поведение на воде;
- минимальный, но достаточный набор стандартного оборудования

**Минусы:**

- простенький дизайн;
- грубоватое исполнение отдельных узлов и деталей;
- тесноватый кокпит

осталось девственно чистым – даже на высокой волне и при шквалистом ветре брызги исправно разлетались по сторонам.

**РЕЗЮМЕ**

Испытанную лодку действительно можно рассматривать как альтернативу старой доброй «Казанке», причем не только по цене, хотя следует учитывать, что речь вовсе не идет о полном повторении потребительских свойств. Несмотря на практически одинаковую длину, лодки эти все же разные. Несколько уступая «эталону» советских времен вместительностью и простором на борту, «Wellboat 45» превосходит его по ходовым качествам – прежде всего по мореходности, что может представлять особый интерес на крупных реках и внутренних водоемах с большими участками открытой воды.



Мотолодка «Wellboat-45» предоставлена для испытаний Группой компаний «Вельбот»

**ЗАО «Верфь малого судостроения «Литек»:** 187330, Ленинградская обл., г. Отрадное, Никольское ш., 2, (а/я 10), тел./факс (812) 703-7246, (901) 302-4648, office@wellboat-spb.ru, www.wellboat.ru;

**ООО «Верфь малого судостроения «Литек-НН»:** Нижний Новгород, ул. Деловая, 1, тел. (831) 434-8753, 434-9062, (904) 922-0491, kater52@mail.ru;

**ООО «Литек-Самара»:** 446379, Самарская область, Красноярский р-н, п.г.т. Новосемейкино, ул. Советская, 38Л, тел. (846) 277-2108, факс 266-6065, info@wellboat.ru.