



# «Wellboat-51T»: трансформер, турист, тяжеловоз

Артем Лисочкин. Фото Юрия Моисеева

По какой программе проводить испытания подобной лодки? Ответ не потребовал долгих размышлений – просто отправиться в обычное для волжских водномоторников «путешествие выходного дня» с рыбалкой, посиделками у костра и ночевкой на каком-нибудь живописном острове подальше от цивилизации.

Действительно, сухие цифры скоростных замеров, оценка ходовых качеств, управляемости и мореходности отошли в данном случае на второй план. «Wellboat-51» побывал на нашей «мерной миле» уже не раз и не два – как в самом простом базовом исполнении, так и в модифицированных вариантах. Модификация с индексом «Т» – собственная разработка предприятия «Литек-Самара», входящего в группу компаний «Литек» – тоже прошла редакционные испытания, едва появившись на свет (см. № 206). Правда, во время относительно короткого ознакомительного выхода полностью оценить все качества «Трансформера» нам не удалось, да и лодка, несмотря на отличную задумку, была еще в чем-то «сыровата».

За прошедшее с той поры время самарские судостроители не только довели ее до ума, но и успели подвергнуть некоторому рестайлингу. Впрочем, совершенствование продолжается – одна из двух предоставленных для тестирования лодок, принадлежащая генеральному директору «Литек-Самара» Андрею Жаркову, выступала в качестве своеобразного полигона для «обкатки» новых технических идей (часть из которых уже реализована в доступное обычному потребителю опционное оборудование) и поэтому была «нафарширована» до предела.

## ТУРИСТ И ТЯЖЕЛОВОЗ

Только диву даешься, сколько всевозможного барахла требуется для того, чтобы провести на природе всего лишь



**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

счета, пытаясь их перечислить, можно запросто и в том, и в другом случае.

В процессе погрузки ждал еще один сюрприз: оказывается, половина необходимых в походе вещей – палатки, спальники, газовые плитки и прочее снаряжение подобного рода – уже лежала в лодках! А ведь и впрямь нет нужды каждый раз увозить все это хозяйство домой. Во-первых, все багажники до единого «сухие», а во-вторых, наиболее вместительные из них – кормовой рундук и поистине безразмерный отсек под носовой декой – запираются на ключ, так что их содержимое надежно защищено как от осадков, так и от охотников до чужого добра. Полным-полно места и в трех модулях-«кубиках», из которых состоит переднее сиденье. Ступеньки по бортам – это тоже рундуки, при-



## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ «Wellboat 51T»

Длина, м: – корпуса – габаритная	5.1 5.25
Ширина, м	1.95
Осадка, м	0.25
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	15 21
Сухой вес, кг	410
Емкость топливного бака, л:	55 (108)
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	90 60–70
Пассажировместимость, чел.	5
Цена, руб.	от 314 700



пару дней! Не особо-то маленький «Nissan Qashqai», на котором мы прибыли на лодочную стоянку неподалеку от Самары, был забит вещами под завязку. Однако внушительная гора пожитков, выросшая было на причале, быстро исчезла в лодках, причем, когда был захлопнут последний люк, сторонний наблюдатель и не догадался бы, что мы собираемся в поход – в кокпите «нашей» лодки сиротливо маячил лишь рюкзак автора этих строк, оставленный снаружи исключительно ради быстрого доступа к аппаратуре. Кстати, именно с этим неизменным спутником в поездках у меня с некоторых пор и ассоциируется «Wellboat-51T» – по крайней мере, с точки зрения количества больших и маленьких отсеков, на которые они разделены. Сбиться со

чем в левом легко разместить длинные номера вроде сложенных удильщ и ружей. Кроме того, совершеннейшую мелочевку можно распределить по маленьким бардачкам и полочкам, упрятым под консолями. Не сочтите за преувеличение, но здесь действительно нашлось применение буквально каждому кубическому сантиметру свободного пространства, на компактной лодке довольно ограниченного.

По нашим прикидкам, в лодке оказалось около 200 кг всевозможной поклажи (примерно половина которой была сосредоточена под носовой декой). Если прибавить сюда 120 л бензина в «опционном» стационарном баке увеличенного объема и переносной канистре, а также водителя с пассажиром, вес для 5.1-метровой

лодки вышел довольно внушительный. Впрочем, «Трансформер» будто его и не заметил. Даже при том, что винт был установлен откровенно «скоростной» (трехлопастной стальной «Solas» диаметром 13 3/4 и шагом 23 дюйма), «Suzuki DF90» без натуги выдерживал лодку на глиссирование уже при 3300–3400 об/мин. Минимальная скорость уверенного глиссирования составила чуть более 30 км/ч, а на полном газу мы разогнались примерно до 60 км/ч при 5100–5200 об/мин – и это при далеко не тепличных условиях, которыми одарила нас в те дни великая русская река.

Обычную таблицу скоростных замеров здесь не приводим, поскольку найти участок с более-менее тихой водой и одинаковым течением так и не





удалось – скорость ветра на порывах достигала 12 м/с, а высота короткой ветровой волны составляла от 0.3 до 0.6–0.7 м. Тряска на ходу, конечно, ощущалась, но не доставляла особого дискомфорта, а первые капельки воды из-под форштевня осыпали ветровое стекло, лишь когда я сбросил газ на встречной волне при подходе к берегу – сказала внушительная загрузка носового багажника и носовая посадка водителя с пассажиром (на более-менее быстром ходу изначальная носовая центровка успешно компенсировалась триммером).

Увы, но обнаружилась и небольшая «ложка дегтя», особо заметная в свежую погоду. Хотя сам по себе корпус отличается предсказуемым поведением на воде, иногда (когда, например, возникало желание «похулиганить» и подольше подержаться на кильватерной волне от идущих впереди) руль оказывался чересчур тугим, тем более что правую руку в таких случаях не рекомендуется снимать с дросселя. Виной тому могли быть и не совсем оптимальные радиусы укладки приводных тросов, но при установке мотора максимально разрешенной мощности, думается, и саму рулевую машинку лучше использовать помощнее.

### ТРАНСФОРМЕР

По сравнению с одним из самых первых образцов, протестированным в конце позапрошлого года, «Трансформер» явно похорошел внешне. Ни стеклопластик, ни АБС по-прежнему

не используются, но куда-то волшебным образом девалась львиная доля тех острых углов и режущих руки кромок, на которые мы в свое время обратили внимание. Ответ прост: большинство деталей интерьера (в том числе и алюминиевые дуги тента) теперь окрашены порошковой краской горячей сушки, глянecь которой способен лишь подчеркнуть огрехи сварщиков и сборщиков – вот и пришлось им тоже подтянуться, обращая внимание не только на прочность, но и на эстетику. Помимо того, что интерьер стал более нарядным и «теплым», благодаря окраске большинства внутренних поверхностей можно не опасаться появления серых следов на руках и одежде, которые в определенных условиях способны оставлять ничем не прикрытый алюминий.

И при всем этом желания «трястись» над похорошевшим интерьером не возникает – даже если уронить на пайол из толстой морской фанеры тяжелый якорь, по-прежнему ничего страшного не произойдет. Единственно, возникло предположение, что окрашенные бортовые «ступеньки» могут со временем потерять товарный вид из-за занесенной на обуви песка, так что не помешали бы накладки в «проблемных» местах – например, резиновые.

Некоторые изменения претерпело и оформление самого корпуса. В частности, фирменная «литековская» зиговка бортов, имитирующая клинкерную обшивку, оставлена лишь внизу, в

районе скулы. Большая часть борта теперь гладкая, что позволяет использовать широкие декоративные наклейки, без проблем нанести регистрационный номер, название или эмблему.

Пару часов просто покатавшись по беспокойной Волге, мы подошли к окаямленному песчаным пляжем островку, где и решили встать лагерь. Поскольку намечалась рыбалка, «Трансформеру» предстояло оправдать свое название, подвергнувшись волшебному превращению.

Вещи, упрятанные в безразмерных отсеках лодки, постепенно перекочевали на берег. Большой носовой «капот», фиксирующийся в поднятом положении газонаполненными стойками, удобен, когда нужно залезть в багажник из кокпита, откинув вбок центральную «форточку» ветрового стекла. Но мы его просто сняли – и чтобы лишний раз не заходить с вещами в довольно прохладную воду, и для осуществления «трансформации номер один». Сделать это проще простого – чтобы освободить трубчатую петлю, достаточно потянуть за два подпружиненных язычка. Крышка, кстати, снабжена блоком плавучести, так что ненароком утопить ее попросту нереально. Пустевший багажник превратился... в носовой кокпит (снабженный, в свою очередь, рундукосиденьем поменьше), а после того, как были сложены и разведены по бокам половинки центральной «калитки», лодка из классического «капотника» превратилась в просторный и поэтому



+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Трансформация компоновки в очень широких пределах</li> <li>• Обилие сухих багажных отсеков</li> <li>• Предсказуемое поведение на воде, в том числе и с большой нагрузкой</li> </ul>
-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Акустический дискомфорт при движении на волне</li> <li>• Использование резбовых соединений</li> <li>• Тугое рулевое управление</li> </ul>

столь ценимый рыбаками двухконсольный вариант «ДС».

Средний «кубик» переднего сиденья тоже сняли и вместе с содержимым отнесли на берег, где он присоединился к набору складных бивачных кресел. Отрадно было отметить, что фиксирующие его защелки, отстегивающиеся одним движением, значительно усилены (напомню, что во время испытаний головного образца ваш покорный слуга ухитрился их сломать). Кстати, спинку этого центрального модуля теперь можно закрепить не только на штатном месте, но и в дополнительных трубчатых держателях за водительским сиденьем, где она никому не помешает – если необходим свобод-

ный проход из носовой части кокпита в кормовую.

Когда стемнело и настал час укладываться спать, съемный «кубик» вернули на место, переставили все три передние спинки в горизонтальное положение, разложили кормовое сиденье – и почти все пространство кокпита заняла абсолютно плоская мягкая лежанка. В принципе, длины у нее и так предостаточно, но можно еще и откинуть вверх наклонное изголовье. Места здесь вдоволь и на троих, а уж вдвоем чувствуешь себя и вовсе не по-походному вольготно. При поставленном тенте получается очень симпатичный домик, особенно уютно смотрящийся в темноте с зажженным плафоном, который предусмотрительно укреплен возле штурвала. Даже если вернуть на место носовую деку, роль «двери» успешно играет широкая откидная секция ветрового стекла.

Возвращаясь к «ходовой» части программы, стоит отметить, что при всем обилии всевозможных крышек, шарниров, петель, пружинных фиксаторов и прочих потенциальных возбудителей шума, даже на волне все это хозяйство вело себя довольно тихо. Главным источником шума, как на любой металлической лодке, был собственно корпус – которому, тем не менее, надоедливо вторил какой-то неопознанный источник в носовой части.

Совместными усилиями мы его вычислили – это оказалась толстая металлическая цепочка, ограничива-

ющая откидывание крышки «якорного» форпика. Кроме того, есть основания грешить на межконсольную «калитку», для фиксации деталей которой в том или ином варианте трансформации задействованы барашковые болты. Резьбовые соединения, да еще со скользкими фторопластовыми шайбами – пожалуй, не самый лучший вариант, учитывая тряску на волне и вибрацию от мотора, да и пользоваться ими не столь удобно, как кнопочными или рычажными замками и защелками.

## РЕЗЮМЕ

Повторим вывод, сделанный пару лет назад: конструкторский замысел просто замечательный! Лодка и впрямь в некотором роде уникальна – ни отечественных, ни зарубежных аналогов «Трансформера», проверенный 5.1-метровый корпус которого легко превращается из прогулочного «капотника» в просторный рыболовный «ДС» и далее в компактную «плавдачу», мы пока не встречали. А теперь можно констатировать, что и уровень исполнения заметно приближается к уровню собственно идеи (даже со скидкой на то, что на тест была предоставлена «директорская» лодка) – придираться можно разве что к мелочам. Надеемся, что процесс совершенствования на этом не остановится. Целый ряд любопытных опций, пока что лишь «проходящих обкатку» и рамками данной статьи не охваченных – лишнее тому подтверждение.

Мотолодка «Wellboat 51Т»  
предоставлена для испытаний ООО «Литек-Самара»:  
Самара, Красноярский р-н,  
пос. Новосемейкино, ул. Советская, 38Л,  
тел. (846) 277-2108, факс 266-6065  
info@wellboat.ru, www.wellboat.ru

