



Артем Лисочкин. Фото Романа Баранова и Алима Ялышева

«Wellboat 42» и «42К»: румпель против штурвала

Честно говоря, автор этих строк (да и не он один, наверное) отнюдь не относится к ярким сторонникам румпельного управления. Даже на самой маленькой лодке возникает желание принять «автомобильную» посадку и положить руки на штурвал и рукоятку газа-реверса. Но всегда ли такое стремление оправданно? Разобраться в этом мы решили на примере достаточно компактной, но при этом далеко не самой миниатюрной мотолодки «Wellboat 42», хорошо известной российским водномоторникам.

Действительно, все познается в сравнении. Кому-то эта лодочка по нынешним меркам может показаться совсем крошечной, но, если обратить мысленный взор хотя бы на пару десятков лет назад... Как справедливо заметил один из участников теста, и по основным размерениям, и по весу, и по паспортной пассажировместимости «Wellboat 42» практически полностью соответствует популярной в советские времена мотолодке «Крым» (тоже, кстати, сварной из АМг), не казавшейся в ту пору особо маленькой. Были посудины и покомпактней — скажем, всего лишь 3,8-метровый

«Неман-2». Оба упомянутых ветерана с «капотной» компоновкой комплектовались дистанционным управлением, и никого это тогда не удивляло.

Поводом же к разговору на тему «маленькая лодка и «дистанционка» послужила модернизация «42-го», приуроченная к «прибавлению семейства» в группе компаний «Вельбот» (многими по привычке называемой старым именем «Литек»). К головной верфи, расположенной в Ленинградской области, и действующим предприятиям в Самаре и Нижнем Новгороде в конце прошлого года добавилось производство в Великом Новго-

Основные данные мотолодки «wellboat 42»*

Длина, м	4.2
Ширина, м	1.5
Вес с оборудованием, кг	155 (170)
Высота борта на миделе, м	0.6
Килеватость, град: – на транце – на миделе	8 13
Высота транца, м	0.38 или 0.51
Грузоподъемность, кг	300
Пассажировместимость, чел.	4
Мощность ПМ, л.с.	20 (25)
Цена, руб.	90 220 (111 400)
* В скобках — отличающиеся данные «Wellboat 42К»	



роде, которому и был передан «Wellboat 42». Тогда и возникла мысль дополнить модельный ряд модификацией этой лодки с рулевой консолью. Для участия в экспериментах были приглашены и независимые эксперты «КиЯ».

С чем спокойней и удобней?

Опытную версию с индексом «К» нам довелось тестировать дважды: первый раз на декабрьской, но еще свободной от льда Неве, и второй — у новых «хозяев» модели на Волхове. Параллельно, дабы сравнить ощущения, на воду всякий раз спускали и старую добрую румпельную лодку.

Казалось бы, чего уж проще: приварить консоль, провести управляющие тросы — и вперед. Однако процесс затянулся. Подробнее об этом мы еще расскажем, но для начала поделимся своими «водительскими» впечатлениями от базовой модели.

В принципе, это дело вкуса, а также физических данных (в первую очередь роста) водителя, но даже при отсутствии нежной любви к румпелю не можем не отметить, что «42-й» для подобного способа управления вполне удобен. Кормовая банка-рундук достаточно высока, чтобы не поджимать ноги к подбородку, румпель удачно ложится в руку (замысловато изгибать ее за спину нет нужды), и есть за что держаться — в корме имеются длинные поручни, почти что релинги. Все это позволяет не только с удобством перемещаться из точки А в точку Б, но и при желании «покрутить» резкие развороты что в правую (это обычно проще), что в левую стороны.

Кормовой дифферент при выходе на глиссирование практически незаметен даже с одним водителем, нагружающим корму, и никаких дополнительных усилий прикладывать не приходится — просто включаешь передний ход и даешь газ (правда, упор подвески 15-сильного «Suzuki» был установлен в ближайшее к транцу отверстие). Налегке на



полном ходу лодка поворачивает практически без крена. «блинчиком», не пытаюсь качнуться наружу даже на небольшой боковой волне, а при особо резких маневрах корму попросту слегка «заносит».

Пока, как говорится, сам себе хозяин, все замечательно. Однако появление пассажиров способно вызвать определенные сложности, связанные прежде всего к центровкой.

Вообще-то нагрузки лодка не боится, и свидетельство тому — достаточно ровный график скоростных показателей. Однако, чтобы добиться приведенных в таблице цифр и не испытывать сложностей с управлением, помимо функции судоводителя пришлось взять на себя роль «пассажирского помощника», рассаживая прочих членов экипажа на оптимальные с точки зрения распределения веса места.

Наиболее проблемной оказалась носовая центровка — лодка, борта которой начинают активно замыкаться, проявляет при этом излишнюю верткость и склонность к знакопеременным кренам (это и понятно, ведь по

сравнению с тем же «Крымом» «42-я» более дельтавидна в плане, и ширина в носовой части относительно невелика). Наилучшие скоростные показатели с разной нагрузкой были достигнуты при расположении одного из пассажиров на кормовой банке по соседству с водителем (надо сказать, что управлению это практически не мешает), а лодка вела себя достаточно стабильно. За распределением нагрузки стоит следить и для того, чтобы избежать ходового крена, способного вызывать «залипание» скулой, особенно на волне. Между тем, при движении на ровном киле волна высотой 0.2–0.25 м довольно мягко преодолевается даже на полном ходу.

У первого опытного варианта «42К» установленная на правом борту рулевая консоль с рундуком была смещена к транцу, и в роли водительского сиденья выступал все тот же кормовой рундук. Казалось бы, управлять штурвалом несравненно удобнее, однако во время заездов в одиночку пришлось попотеть почище, чем с румпелем — особенно при попытках «экстремального» маневрирования. В

В отличие от лодки, изображенной на фото в начале статьи, на втором варианте «42К» рулевая консоль смещена к миделю



+	<ul style="list-style-type: none"> уверенный выход на глиссирование малая зависимость скорости от нагрузки наличие закрывающихся рундуков
-	<ul style="list-style-type: none"> чувствительность к продольной и поперечной центровке отсутствие средней банки трудности с осушением на воде

Результаты испытаний мотолодки «Wellboat 42K»

(нагрузка — 1 чел. плюс 15 л топлива, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF25», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 10 1/4 и шагом 12 дюймов, скорость ветра — 0–1 м/с, высота волны — 0.0–0.2 м, темп. воздуха — 19°C, темп. воды — 8°, место испытаний — р. Волхов, Великий Новгород)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
1000	2.4 (4.5)
1500	3.3 (6.1)
2000	4.5 (8.4)
2500	5.2 (9.7)
3000	6.9 (12.8)
3500	11.3 (20.9)
4000	15.0 (27.8)
4500	19.3 (35.7)
5000	21.6 (40.0)
5500	22.8 (42.2)

«Wellboat 42» и «Wellboat 42K»

с нагрузкой 1–4 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)	
	«Wellboat 42», ПМ «Suzuki DT15»	«Wellboat 42K», ПМ «Suzuki DF25»
1	21.5 (39.8)	24.2 (44.7)
2	21.0 (38.9)	23.2 (43.0)
3	19.2 (35.5)	22.3 (41.3)
4	16.9 (31.2)	21.5 (39.8)

крутых поворотах идущий «на пятке» «42-й» принимался раскачиваться с борта на борт, то пытаясь ускользнуть с намеченной траектории наружу, то, наоборот, стремясь занырнуть внутрь поворота. Да и при выходе на глиссирование лодка гораздо заметнее задирает нос. В общем, езда была на грани фолла, отчего надетая на руку стропка безопасности была явно не лишней. Понятно, что свою лепту внес и более мощный 25-сильный мотор, позволяющий развивать более значительные скорости, однако не оставляло ощущение, что оказался на борту совсем другой лодки.

Представителей верфи увиденное явно не устроило, и в самом начале нынешней навигации нам предложили испытать версию с консолью, смещенной к миделю, и отдельным водителем сиденьем-рундучком (надо сказать, весьма простеньким).

Честно говоря, после первого же выхода на воду вспомнилась поговорка «Хвост вытащили — нос увяз». Вместо попыток выскочить из воды лодка стала наоборот зарываться в нее нагруженной правой скулой, а при резком сбросе газа и вовсе откровенно заваливаться на борт. Некоторый положительный эффект дала перестановка упора подвески мотора в более «высокое» положение, но кардинально это проблему не решило — изначальный крен, вызванный ве-

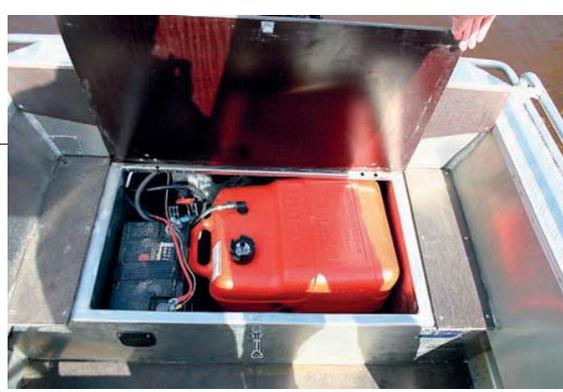
сом водителя, остался прежним. Деваться с крошечного сиденья у борта было некуда, и спас положение только пассажир, расположившийся на левой части кормовой банки.

Короче говоря, когда после испытаний консольной версии мы пересели в обычный румпельный «42-й», то не без удивления обнаружили, что нам на нем спокойней, комфортней и безопасней. Это ощущение опять-таки можно списать на меньшую мощность мотора, но решающим моментом, на наш взгляд, оказалось все же то, что мы вновь обрели контроль над центровкой — в первую очередь по крену. Тем более что разница скоростных показателей, достигнутых с 15-сильным и 25-сильным моторами, оказалась отнюдь не драматической, а менее мощный движок столь же уверенно вытаскивал лодку с полной паспортной нагрузкой на глиссирование.

Маленький — как большой?

При своих весьма компактных по нынешним меркам размерах «42-й» — это все-таки именно моторная, а не гребно-моторная лодка. По уровню внутреннего оборудования, даже в самом простом румпельном варианте, он практически не уступает своим более крупным «братьям» с маркой «Wellboat».

Имеются два довольно вместительных закрывающихся



рундука, кокпит устан сплошным пайолом из «морской» фанеры с нескользящей насечкой и окаймлен гладким внутренним фальшбортом, прикрывающим шпангоуты. Это, конечно, очень хорошо, но порой создается впечатление, будто конструкторы попросту забыли, что имеют дело с румпельной малюткой — скажем, о том, что на борту может и не оказаться аккумулятора...

К примеру, мы так и не поняли, каким образом предполагается удалять из корпуса попавшую в него воду — например, дождевую. Пайол хоть и сплошной, но далеко не герметичный, и по его краям вода будет беспрепятственно скатываться в междудонное пространство, куда с тем же черпаком не подобраться. Открыв рундук, на дне его мы обнаружили такой же «мини-пайол», привинченный саморезами.

В общем, выход один — вытаскивать залитую водой лодку на берег и откручивать сливную пробку снаружи транца, хотя при наличии встроенной где-нибудь в районе транца ручной отливной помпы с грамотно проведенным в междудонное пространство приемным патрубком о проблеме можно забыть раз и навсегда.

Просторный кокпит — это тоже хорошо, но во время испытаний румпельной версии с различной нагрузкой мы не раз пожалели об отсутствии средней

банки, хотя бы самой простенькой, съемной (правда, нам сообщили, что банка со встроенным рундуком доступна в качестве опции). Как уже упоминалось, лодка довольно чувствительна к центровке, поэтому нередко возникает необходимость усадить кого-то из пассажиров в районе миделя, а на пайоле долго не усядешь.

Вряд ли кто оспорит, что мотолодка таких размерений должна быть рассчитана и на весла, причем нормальные распашные. На модификации с румпельным управлением с этим все в порядке — в расчете на вес установленного на транце мотора подключины смещены в нос, и при расположении гребца на носовом рундуке корпус приобретает оптимальный для неспешного водоизмещающего плавания дифферент.

Скорость под веслами в одиночку (гребец отнюдь не перенапрягался) составила 4–4.5 км/ч — очень неплохой результат для моторной лодки, пусть и небольшой! С пассажиром, которого приходится усаживать в корме, транец начинает «тащить воду», и скорость ощутимо падает — средняя банка пригодились бы и в этом случае.

Резюме

Можно сколько угодно проводить параллели с лодками схожих размерений, однако далеко

не значения длины и ширины делают лодки одинаковыми или разными. В результате двух тестов, проведенных совместно с конструкторами и технологами компании-изготовителя, мы пришли к общему мнению, что по причине ряда особенностей как обводов, так и конструкции «Wellboat 42» наиболее органичен именно в румпельной версии, каковую мы и рекомендуем читателям «КиЯ» (кстати, с 15 июня 2009 г. все серийные лодки будут комплектоваться ручной отливной помпой).

А по результатам экспериментов, проведенных совместно с независимыми экспертами журнала, от запуска в серию модели «Wellboat 42К» компания решила отказаться и приступила к разработке нового проекта лодки под ПМ мощностью 25–30 л.с. с дистанционным управлением.

Мотолодки «Wellboat 42» и «Wellboat 42К» предоставлены для испытаний ООО «Торговый Дом «Вельбот-Марин»: 187330, Ленинградская обл., Кировский р-н, г. Отрадное, Никольское ш., 2, тел./факс (812) 703-7246, 346-5537, 346-53-97, wellboat-spb@mail.ru, www.wellboat-spb.ru

