

Артем Лисочкин. Фото Игоря Лагутина



## «Wellboat 50 Jet» и «51 Jet»: лодка плюс «Лада»

Многим наверняка известно, почему согласно законодательству, уходящему корнями в далекие советские времена, мощность стационарного двигателя маломерного судна, поднадзорного ГИМС, ограничивается величиной 75 л.с. — именно столько развивал мотор «Москвича-412», устанавливаемый на серийные «Амуры» и «Стрелы». Эти лодки — пожалуй, наиболее яркий пример использования автомобильных двигателей в отечественном малом флоте. Как ни заманчив внешне подобный альянс, народившиеся в постперестроечные времена «частные» верфи отнюдь не спешили и не спешат воспользоваться продукцией российского автопрома....



Среди нескольких сотен лодок, прошедших испытания на редакционной «мерной миле», суда с отечественными автомобильными моторами выглядят каплей в море, отчего не грех перечислить их поименно: во-первых, это саратовская «Николь-Классик» с жигулевским мотором и угловой колонкой собственного производства (см. № 174), во-вторых, две модели катеров «Томь» из Юрги с двигателями от УАЗа и водометами (№ 203). Кроме того, нам довелось принимать

участие в тестировании экспериментального водометного РИБа «Кальмар» с мотором от «Волги», не отраженном в журнальной публикации. «Камышовая» аэролодка с волговским же 406-м мотором (№ 170) — не в счет.

Тот факт, что отечественные подвесные моторы давно дышат на ладан, даже не обсуждается. Но какими бы обидными словами ни именовали изделия отечественных автомобилестроителей, это вполне жизнеспособная отрасль российской индустрии,



1. Впрысковой 16-клапанный «ВАЗ 21124»

2, 3. Рундуков и багажников на «50-м» побольше, чем на «51-м»



продукция которой пользуется немалым спросом и имеет своих рьяных приверженцев. Кстати, зарубежные лодочные «станции», в первую очередь тот же «MerCruiser», в большинстве своем представляют собой именно конвертированные автомобильные двигатели.

### По пути конверсии

Между тем, данная тема как никогда актуальна именно для России, где «автомобильная» инфраструктура (рынки запчастей, ремонтные мастерские и т.д.) развита не в пример лучше «лодочной». Отремонтировать отечественный автомобиль можно в любом медвежьем уголке (причем зачастую собственными силами) и в то же время потерпеть полное фиаско с забастовавшим подвесником или стационаром зарубежного производства. Именно поэтому совместные детища петербургских

компаний «Вельбот» и «Кроншпиц» вызвали у нас повышенный интерес.

С продукцией «Вельбота» читатели «Кия» очень хорошо знакомы, а вот «Кроншпиц» появляется на наших страницах впервые. Одно из основных направлений деятельности фирмы — разработка и изготовление водометных установок. Одна и та же модель водомета — «Kronjet 180» — была установлена на известный «Wellboat 51», уже не раз побывавший на нашей «мерной миле», а также на принципиально новую экспериментальную лодку «Wellboat 50». Немного отличались и двигатели — 1.7-литровый карбюраторный «ВАЗ 21213», который обычно устанавливают на «Ниву», и 1.6-литровый 16-клапанный впрысковой «ВАЗ 21124», приводящий в движение «Лады» десятого семейства, «Приору» и «Калину».

Оба мотора были подвергнуты

### Результаты испытаний мотолодки «Wellboat 50 Jet»

(нагрузка — 2 чел. плюс 40 л топлива, скорость ветра — 4–7 м/с, высота волны — 0.2–0.3 м, темп. воздуха — 19°C, темп. воды — 17°C, место испытаний — р. Нева в р-не пос. Павлово, Ленинградская обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ(А)*
900	0.0 (0.0)	67
900	2.7 (5.0)	70
1000	2.8 (5.2)	70
1500	4.5 (8.3)	71
2000	5.6 (10.3)	77
2500	7.3 (13.5)	79
3000	10.4 (19.3)	82
3500	19.1 (35.3)	88
3800	23.5 (43.5)	92

\* На уровне водительского сиденья при устранении дребезжания передней двери

соответствующей конверсии, а частота вращения ограничена оптимальной в данном случае величиной 3600–3700 об/мин. Система охлаждения выполнена

### Основные данные «Wellboat 50 Jet» и «Wellboat 51 Jet»

	«Wellboat 50 Jet»	«Wellboat 51 Jet»
Длина, м: – корпуса – габаритная	5.08 5.65	5.18 5.75
Ширина, м	2.07	1.90
Высота борта на миделе, м	0.72	0.85
Осадка, м	0.25	0.30
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	10.5 10.5	15 21
Водоизмещение порожнем, кг	615	647
Емкость топливного бака, л	50	60
Марка и модель двигателя*	ВАЗ 21124	ВАЗ 21213
Мощность двигателя, л.с.: – паспортная/при об/мин – снятая с водомета/ при об/мин	95/5200 70/3800	79/5200 67/3800
Максимальный крутящий момент, Н.м/при об./мин	131/3700	127/3000
Рабочий объем двигателя, л	1.6	1.7
Диаметр/ход поршня, мм	82.0/75.6	82.0/80.0
Кол-во цилиндров	4	4
Кол-во клапанов	16	8
Система питания	Инжектор	Карбюратор
Топливо	АИ-95	АИ-92
Тип привода	Водомет	Водомет
Марка и модель водомета	«Kronjet 180»	«Kronjet 180»
Импеллер: – диаметр, мм – кол-во лопастей	180 3	180 3
– материал	Нерж. сталь	Нерж. сталь
Пассажировместимость, чел.	5	5
Грузоподъемность, кг	500	500
Цена, руб.	572 320	566 500

двухконтурной — забортная вода омывает лишь «холодильник» основного контура, в котором циркулирует незамерзающий тосол; охлаждение выпускного коллектора осуществляется за счет прямого впрыска в него воды — система столь же эффективная, что и водяная «рубашка», но не в пример более простая и технологичная.

Кнопка управления воздушной заслонкой карбюраторного «нивовского» движка выведена в один из кормовых рундуков — в принципе, решение не тянуть боуденовский трос на приборную панель вполне оправданно, так как необходимость в «под-



### Результаты испытаний мотолодки «Wellboat 51 Jet»

(нагрузка — 2 чел. плюс 45 л топлива, скорость ветра — 4–7 м/с, высота волны — 0.2–0.4 м, темп. воздуха — 18°C, темп. воды — 17°C, место испытаний — р. Нева в р-не пос. Павлово, Ленинградская обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ(А)*
800	0.0 (0.0)	68
800	2.4 (4.4)	71
1000	2.9 (5.4)	77
1500	4.5 (8.3)	84
2000	4.9 (9.1)	88
2500	6.1 (11.3)	89
3000	10.4 (19.2)	93
3500	23.6 (43.6)	93
3700	24.9 (46.1)	93

\* На уровне водительского сиденья

сосе» возникает лишь при запуске и прогреве холодного двигателя, к тому же не при минусовых температурах. На впрысковом же моторе за качество топливной смеси отвечают электронные «мозги». Ему, правда, требуется 95-й бензин, в то время как его карбюраторный собрат работает на более дешевом 92-м.

Вопреки ожиданиям, установка стационарных двигателей особо не сказалась на обитаемом пространстве довольно небольших 5-метровых лодок — движки вписались в корпуса на удивление компактно, практически не повлияв на простор в кокпите. Единственно, что нас несколько

удивило — это полное отсутствие шумоизоляции (правда, нам сообщили, что обе модели — чисто экспериментальные, так что не свободны от ряда устранимых недоработок). Доступ к двигателям — великолепный, при поднятом капоте к основным узлам, в том числе масляным фильтрам, можно подобраться без проблем (а вот при периодической замене масла, естественно, понадобится специальный насосик, вставляемый в отверстие для шупа).

Приглянулась и конструкция самого водомета со стеклопластиковым водоводом и стальным соплом, которое вместе с поворотной насадкой и реверсивной заслонкой легко демонтировать, отвернув буквально две гайки, после чего попросту снять с вала импеллер в сборе со спрямляющим аппаратом (для этого даже необязательно отсоединять тросы управления поворотом и реверсом). Для оперативной прочистки водовода от водорослей и прочего мусора предусмотрен инспекционный лючок — понравилось, что и сама его крышка, и пара барашковых гаек снабжены страховочными стропками из тонкого стального тросика, исключаящими возможность утопить эти детали при работе на воде. Правда, лючки в купальных платформах обеих лодок оказались заметно смещены относительно лючков водоводов, отчего отворачивать



4



5

### Результаты испытаний «Wellboat 50 Jet» и «Wellboat 51 Jet» с нагрузкой 2–7 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)	
	«50 Jet»	«51 Jet»
2	23.5 (43.5)	24.9 (46.1)
3	22.8 (42.2)	24.3 (44.9)
4	21.5 (39.7)	21.8 (40.4)
5	20.8 (38.4)	21.2 (39.3)
6	22.2 (41.1)	19.5 (36.0)
7	21.5 (39.8)	16.9 (31.2)

4. Карбюраторный  
«ВАЗ 21213» от «Нивы»

5. Инспекционный лючок  
водовода на обеих  
лодках оказался смещен  
относительно лючка  
кормовой платформы

«барашки» было не очень-то удобно (надо сказать, что заниматься прочисткой водометов от плотных пучков водорослей в ходе испытаний нам пришлось не раз и не два).

Управление газом-реверсом выполнено односторонним, со стопором в условной «нейтрали», когда реверсивная заслонка должна разделять исходящий из сопла поток ровно напополам. В этом положении обе лодки слегка тянуло вперед, но это уже вопрос обыкновенной регулировки.

#### Отталкиваясь от воды

Честно говоря, отношение к водометам у тест-группы «Кия» неоднозначное. Особенно когда ими заменяют подвесной мотор, позволяющий регулировать дифферент при помощи «трима». Большинство подобных «переделанных» лодок — к примеру, финский «Castello Amazon» (см. № 185 и 188), который великолепно управлялся под подвесни-

ком, после имплантации водометной установки начинал рыть воду носом, зарыскивать, а после сброса газа вертеться волчком. (Нечто подобного, честно говоря, мы ожидали от «51-го» с его «кручеными» обводами и изначально носовой центровкой, но, к счастью, оказались неправы).

До сих пор хорошее впечатление от водометов оставили у нас только сибирские катера серии «Томь» (в Сибири вообще знают в этом толк!). Теперь к этому короткому перечню добавились оба «Вельбота», поскольку за рядом исключений по ощущениям от управления мало чем отличались от своих версий с подвесными моторами.

«Нивовский» карбюраторный движок «51-го» хоть и постоял около часа, легко завелся без всякого подсоса. На малых оборотах, чтобы не втянуть с мелководья гальку, отходим задним ходом от берега. Если не оборачиваться назад, все абсо-

лютно привычно — лодка исправно управляется, только вот вместо кормового рундука — капот с парой жестких сидений-багажников по бокам. Какая там носовая центровка! Дифферент на ходу оказался ровно таким, какой подбираешь на подвеснике при помощи триммера для достижения наивысшей скорости. А «с народом» и вовсе возникает желание пересадить кого-нибудь вперед, побольше нагрузив нос.

Некоторую разницу по сравнению с версией под подвесной мотор мы почувствовали на этой очень хорошо знакомой и испробованной практически во всех ипостасях лодке только в крутых поворотах с полного хода — как-никак подводной ча-



- проходимость по мелководью
- хорошая управляемость
- распространенность запчастей, простота ремонта и обслуживания

- высокий уровень шума
- склонность к засорению водовода водорослями
- грубоватый внешний вид



5, 6. Чтобы демонтировать сопло с заслонкой реверса, достаточно отвернуть пару гаек, после чего можно снять импеллер в сборе со спрямляющим аппаратом

сти мотора, исполняющей роль плавника-стабилизатора, здесь нет, и корма охотнее срывается в скольжение. Кроме того, по той же причине при маневрировании на малых оборотах (например, при подходе к причалу или другой лодке) приходится то и дело кратковременно поддавать газку, поскольку для уверенного управления водомет требует тяги. При раскрутке с места на полном газу лодка вертится буквально на месте, а водомет и не думает подхватывать воздух. Выход на глиссирование привычно ровный, лишь с легким намеком на переходный режим.

Правда, сразу обратил на себя внимание довольно сильный шум, передающийся от мотора на корпус, на определенных режимах ощутимы и вибрации. Да, с шумоизоляцией здесь точно стоит поработать, причем не одного лишь моторного отсека, но и всей лодки в целом.

Тупоносый «50-й», несмотря

на минимальную разницу в размерах, представлял собой совсем другую лодку, при той же килеватости на транце по обводам более близкую к моногедрону, отличающуюся и оригинальным внешним дизайном с практически вертикальным высоким ветровым стеклом с дверью посередине. (Надо сказать, что эта дверь надоедливо дребезжала практически на всех режимах хода, и при замерах уровня шума мы придерживали ее рукой). На экспериментальном образце она оказалась «косячной» и в другом смысле: в распахнутом виде не позволяла открыть рундучок на притопленной относительно планширя носовой палубе — досадный, чисто конструкторский промах.

Более «плоскодонный» «50-й» несколько жестче встречал волну, а в поворотах с полного хода проявлял не только склонность к бортовой раскачке, но и стремился после разворота с заносом проскользнуть некоторое расстоя-

ние кормой вперед — прямо-таки дрейфтерский трюк! При прыжках с волны высотой около 0.3 м с водителем и одним пассажиром водомет то и дело подхватывал воздух, и несколько исправила положение пересадка пассажира на кормовое сиденье. Зато эта лодка оказалась более терпимой к нагрузке — немного проиграв по максимальной скорости своему собрату с чуть менее мощным мотором налегке, вполне достойно управлялась с нагрузкой, превышающей паспортную на 2 чел. «51-й» с нагрузкой в 7 чел. мы выводили на глиссирование так долго, что чуть было не разуверились в успехе, но в итоге все же вышли на режим и разогнались до 31 км/ч.

Обратила на себя внимание хорошая приемистость обеих лодок, а также то, что при любой нагрузке моторы исправно выкручивали свои 3600–3700 об/мин: водомет есть водомет — насос, проще говоря!

Катера «Wellboat 50 Jet» и «Wellboat 51 Jet» предоставлены для испытаний ООО «Торговый Дом «Вельбот»: 187330, Ленинградская обл., Кировский район, г. Отрадное, Никольское шоссе, 2, тел./факс (812) 703-7246, 346-5397, wellboat-spb@mail.ru, www.wellboat-spb.ru и ООО «Кроншпиц»: 199106, Санкт-Петербург, ул. Шкиперский проток, 19, тел./факс (812) 961-2374, 305-8312, kronjet@ya.ru, www.kronjet.narod.ru

## Резюме

Думается, что после устранения некоторых «детских болезней», свойственных опытным образцам, эти лодки, вне всякого сомнения, найдут своего покупателя. Даже если помнить о том, что водомет — отнюдь не панацея от мелководья, как принято считать, есть акватории, которым доступен только «джет», тем более с алюминиевым корпусом. И находятся подобные акватории, как правило, в местностях, далеких от таких благ цивилизации, как авторизованные дилеры с сервисными центрами. Между тем, запчасти к отечественным автомобильным моторам можно найти на любом авторынке, а несложный ремонт и обслуживание выполнять собственными силами при помощи простейшего набора инструментов.

— Эксперименты в области создания водометных катеров наша компания проводит на протяжении последних полутора лет, — сообщил по окончании теста главный конструктор ЗАО «Вельбот» Вячеслав Чупайло. — На наших лодках устанавливались зарубежные водометные комплексы («Mercury Sport Jet 250

Optimax»), водометные движители фирмы «Alamarin», а также серийные подвесные водометы («Mercury Jet 65» на «Wellboat-51C», «Mercury Jet 40» на «Wellboat-45M»). По результатам эксплуатации этих катеров ЗАО «Вельбот» совместно с ООО «Кроншпиц» были созданы и испытаны совместно с журналом «Катера и Яхты» экспериментальные катера «Вельбот-51Jet» и «Вельбот-50Jet», которые показали возможность использования отечественных двигателей и водометов. Особенно признательны сотрудникам журнала, которые приняли участие в испытаниях и оценка которых наиболее полно отражает пожелания потенциальных покупателей таких катеров. Благодаря положительным результатам испытаний ЗАО «Вельбот» приступает к созданию модельного ряда водометных катеров с отечественными двигательными комплексами. Какие катера станут наиболее востребованными (не исключено, что это не обязательно будут «Wellboat-51Jet» и «Wellboat-50Jet») — будет зависеть и от откликов читателей журнала «Катера и Яхты».