

«Wellboat 46»: един в трех лицах

Артем Лисочкин
Фото Алексея
Даняева

Разные потребители предъявляют разные требования к планировке и комплектации своих лодок — даже если они солидарны в том, что касается размерений и обводов корпуса. Отсюда и достаточно серьезные переделки, которым наши водномоторники нередко подвергают серийные суда. Но все-таки многие были бы не против, чтобы основа их чаяний была заложена непосредственно на заводе-изготовителе, руками профессионалов.

При запуске в серию своей новинки «Wellboat-46» одноименная питерская компания представила ее сразу в трех значительно отличающихся друг от друга модификациях — на основе одного и того же корпуса выпускаются как самая простая румпельная версия, так и варианты с консольной и

«капотной» компоновками. Как показали результаты теста, различия между ними заключаются не только в ряде потребительских качеств, но и в поведении на воде.

Алюминий и пластик

Базовая модификация, рассчитанная на румпельное управле-

ние подвесным мотором, традиционно для продукции фирмы полностью изготовлена из алюминия. Это типичная «рабочая» лодка, разработанная по принципу «ничего лишнего» — в открытом кокпите нет даже центральной банки (хотя опционно в качестве нее можно установить такой же поперечный рундук, на-

«Wellboat-46M»

**Основные данные
мотолодки «Wellboat-46» (в
скобках — отличающиеся
данные модификаций
«Wellboat-46К» и
«Wellboat-46М»)**

Длина, м: – корпуса – габаритная	4.55 4.65
Ширина, м: – корпуса – габаритная	1.44 1.50
Высота борта на миделе, м	0.61
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	8 13
Сухой вес, кг	175 (190, 215)
Высота транца, м	0.38 или 0.51
Мощность ПМ, л.с.	15–30
Пассажиромест., чел.	4
Грузоподъемность, кг	400
Цена, руб.	117 000 (139 200, 152 600)

Базовая модификация – румпельный «Wellboat-46»



«Wellboat-46К»



личие которого предусматривает консольная версия).

Весь кокпит от борта до борта закрыт сплошным жестко закрепленным пайолом и представляет собой практически идеально плоскую рабочую платформу. Впрочем, такой пайол не лишен недостатка — из-под него проблематично удалить попавшие в междонное пространство воду и грязь (в отличие от консольной и капотной версий, трюмной помпы здесь нет).

При довольно компактных размерах здесь имеются закрывающиеся носовой и кормовой рундуки, выступающие также в роли сидений. Понравилось также, что при всей внешней простоте и аскетичности лодки, помимо упомянутых «взрослых» элементов конструкции по бортам в носу и корме имеются и длинные трубчатые релинги, за которые удобно держаться на ходу.

Простор на борту румпельного «46-го» позволяет, помимо всего прочего, разместить и довольно объемистую поклажу. Не секрет, что жители многих местностей нередко используют лодки для перевозки дров, сена и даже домашних животных, так что простейший, чисто «хозяйственный» вариант будет наверняка востребован. Оперативный простор на борту скорее всего приглянется и рыболовам.

Однако многим, кто приветствует свободное пространство в кокпите, больше по душе «цивильный» способ управления при помощи штурвала и рукоятки газа-реверса. Этой категории пользователей, несомненно, адресована модификация с индексом «К», тоже полностью алюминиевая. По сути это практически та же румпельная лодка, снабженная небольшой рулевой консолью по правому борту. Консоль, снабженная ветровым

стеклом, дополненным мощным трубчатым поручнем, максимально смещена в корму, и водитель располагается на кормовом сиденье. Перед ней установлен рундук, выполняющий роль дополнительного сиденья, который при необходимости можно снять и оставить на берегу.

Несмотря на дистанционное управление, лодка эта тоже довольно «спартанская» — в частности, ни одной мягкой подушки здесь в базовой комплектации не предусмотрено.

«Wellboat-46М» с «автомобильной» компоновкой, хорошо знакомой водномоторникам старшего поколения, стоит в протестированной троице несколько особняком. И не только из-за того, что в базовый алюминиевый корпус внесены более заметные изменения, а внутри наконец-то наличествуют опционные мягкие сиденья. Уже второй раз на нашей памяти



фирма-изготовитель не ограничилась одним лишь металлом (в свое время, напомним, испытания на редакционной «мерной миле» прошел «Wellboat-51» с декоративной стеклопластиковой палубой).

На сей раз разработчики лодки предпочли не стеклопластик, а термопласт «АБС» (как поступали, в частности, до недавних пор столь же «упертые» на алюминии создатели финских «Buster»). Из него здесь отформованы декоративная наделка носовой деки вместе с приборной панелью, а также запирающаяся на ключ крышка переднего багажника. Панорамное ветровое стекло, дополнительно окантованное крашенным под цвет пластика алюминиевым профилем, укреплено на специальной отбортовке «капота».

На профилированной приборной панели, усиленной металлической накладкой, установлены пара выключателей и гнездо прикуривателя, но не обнаружилось ни одного прибора. (Впрочем, нам сообщили, что на последующих серийных экземплярах все же планируется выделить место для тахометра). Запирающегося бардачка тоже нет — слева на горизонтальной панели отформована лишь полочка с невысокими бортиками. Правда, для пассажира предусмотрен удобный поручень.

Надо сказать, что пластиковые детали заметно «смягчили» острые углы алюминия и придали лодке более симпатичный и «теплый» вид.

Несомненно, у капотной компоновки есть свои плюсы (в частности, носовая дека с широким стеклом обеспечивают хорошую защиту от ветра и брызг), но есть и свои минусы. В частности, проникнуть не замочив ног в лодку, стоящую носом в берег, не так-то просто — по крайней мере, одна из присутствовавших на тесте дам испытала при этом некоторые затруднения (приходится перешагивать через ветровое стекло и наступать на приборную панель). Пластиковая крышка носового багажника пружинит под ногой, но «АБС» — материал не хрупкий и многократные изгибы допускает.

От кормы к носу

Как уже отмечалось, различия в компоновках трех модификаций вызвали и некоторую разницу в их поведении на воде, хотя в общем и целом можно говорить о наследовании фамильных черт лодок с маркой «Wellboat», которые уже довелось испытывать. В качестве основной причины назовем отличия в продольной центровке, прежде всего при минимальной нагрузке — с одним водителем.

На транце самой простой

базовой версии была установлена двухтактная «Yamaha 25» — силовая установка для лодки подобных размерений вполне оправданная и ничуть не запретельная (в принципе, инструкции по эксплуатации всех трех лодок допускают установку подвесного мотора мощностью до 30 л.с.).

Картина на ходу оказалась знакомой по уже протестированным лодкам фирмы — даже с единственным водителем на кормовом сиденье румпельная лодка выскочила на глиссирование, практически не задирая носа, а при максимальных оборотах (которые с 12-дюймовым винтом показались нам «на слух» немного великоватыми) приобрела наиболее оптимальный с точки зрения скорости дифференциал, уверенно сохраняя курс и мягко ложась в повороты с небольшим внутренним креном. При желании можно было вполне уверенно и безопасно «раскрутить» корпус практически «на пятке», хотя управлять за румпель по определению не столь комфортно, как при помощи штурвала.

Позу водителя можно назвать практически оптимальной — единственно, чуть далековато было тянуться за румпелем, который, вдобавок, задевал за планширь подмоторного recessa (приходилось его немного



**Результаты испытаний
мотолодки «Wellboat-46»**

(нагрузка – 1–5 чел. плюс 15 л топлива, ПМ – двухтактный «Yamaha 25» с коротким дейдвудом, ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 9.9 и шагом 12 дюймов, скорость ветра – 3–4 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 4°С, темп. воды – 4°С, место испытаний – р. Нева в р-не пос. Павлово)

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	24.2 (44.7)
2	24.5 (45.3)
3	22.4 (41.5)
4	22.8 (42.2)
5	21.0 (38.9)

приподнимать, чтобы не прищемить пальцы). На ходу удобно держаться за один из длинных бортовых релингов. А вот весла крепятся лишь посредством подключин и попросту лежат на бортах, поэтому вскоре их пришлось убрать в кокпит, чтобы они не слетали при резких поворотах.

Даже с увеличением нагрузки лодка требовала кормовой центровки – так, например, при расположении пассажира в самой корме, рядом с водителем, скорость оказалась выше примерно на 3 км/ч по сравнению с его носовой посадкой.

Примерно те же зависимости продемонстрировала и консольная версия – единственно, кормовой дифферент при выходе на глиссирование оказался чуть более заметным (наверное, сказался дополнительный вес консоли и четырехтактника «Suzuki DF25» с длинным дейдвудом), а при расположении водителя и пассажира на заднем сиденье стали проявляться некоторые признаки дельфинирования, в том числе и в поворотах (упор подвески мотора был установлен во второе от транца отверстие трубины). Как и на румпельной версии с тем же расположением сиденьев, нос немного сдувало в сторону боковым ветром. С нагрузкой же в 4 чел., равномерно распределенной по длине

корпуса на штатных местах, ходовой дифферент оказался оптимальным.

К сожалению, нас несколько подвел мотор, установленный на «консольку» – зафиксировать скорости во всем диапазоне нагрузок нам не удалось. Единственно, можем привести значения с нагрузкой в 1 и 2 чел., достигнутые с алюминиевым трехлопастным винтом диаметром 10.25 и шагом 12 дюймов – 42.7 и 43.5 км/ч соответственно (зависимость, кстати, оказалась такой же, что и у румпельной модификации, на которой тоже удалось быстрее разогнаться вдвоем, а не в одиночку).

«Капотная» модификация с «поджатым» мотором (двухтактным «Tohatsu 30» с короткой ногой) и одним водителем шла с практически нулевым дифферентом, хотя склонности к за-

**Результаты испытаний
мотолодки «Wellboat-46М»**

(нагрузка – 1–6 чел. плюс 20 л топлива, ПМ – двухтактный «Tohatsu 30» с коротким дейдвудом, ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 9.9 и шагом 13 дюймов, скорость ветра – 3–4 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 4°С, темп. воды – 4°, место испытаний – р. Нева в р-не пос. Павлово)

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	27.1 (50.2)
2	27.6 (51.1)
3	27.7 (51.3)
4	25.9 (48.0)
5	24.6 (45.5)
6	22.4 (41.4)

рыскиваниям даже на волне от других лодок не проявляла. Это и понятно, ведь водитель располагался в носовой части, причем практически вплотную к при-



борной панели. Лодка оказалась довольно верткой — и при раскрутке с места, и при разворотах с полного хода диаметр циркуляции составил порядка полутора длин корпуса при умеренном крене около 20°.

На упомянутую особенность переднего сиденья мы обратили внимание представителей фирмы, присутствовавших при тесте, и нам пообещали, что на последующих серийных лодках будет предусмотрена возможность при необходимости переставлять и само сиденье-рундук, и спинку на 70–100 мм ближе к корме (помимо большего удобства за рулем, такая мера позволит обеспечить более выгодный ходовой дифферент при движении в одиночку).

Перестановка упора подвески мотора всего на одно отверстие сразу принесла ощутимый результат — нос слегка приподнялся, мотор «запел». Наилучшие же скоростные показатели с минимальной нагрузкой были достигнуты при перестановке упора в четвертое отверстие от транца, хотя в поворотах винт стал подхватывать воздух.

Спасли ситуацию опять пассажиры. Как и в предыдущих случаях, за счет пересадки их по длине корпуса можно было

регулировать скорость в пределах 3 км/ч. Надо сказать, что эту лодку мы откровенно перегрузили — пятому и шестому

- ✦ Легкий выход на глиссирование
- ✦ Незначительная зависимость скорости от нагрузки
- ✦ Возможность использования распашных весел
 - Сплошной трудноснимаемый пайол
- Отсутствие утки или обушка в ДП для крепления якоря или буксира
- Отсутствие отливной помпы («46»)
- Тесноватое место водителя («46М»)

докам пришлось располагаться прямо на пайоле между сиденьями. Чтобы выйти на глиссирование шестером, понадобились некоторые дополнительные усилия, но, разогнавшись, лодка с индексом «М» демонстрировала столь же ровную зависимость скорости от нагрузки, что и румпельный «46-й» (правда, при более-менее крутом развороте перегруженная лодка могла опять «свалиться» в переходный режим).

Из объединяющих все три лодки факторов отметим очень небольшую минимальную скорость глиссирования (порядка 22 км/ч), позволяющую при необходимости не только экономить топливо, но и достаточно быстро двигаться по беспокойной воде, а также довольно мягкое преодоление кильватерной волны от других лодок, достигаемую за счет «крученых» обводов переменной килеватости.

Напоследок попробовали всю троицу под веслами. Грести удобно. На румпельной и консольной лодках гребец располагается на носовом рундуке, отчего при гребле, особенно в одиночку, корпус приобретает наиболее выгодный для водоизмещающего режима дифферент — транец не тащит за собой воду. На

капотной версии нужно снять спинку и сидеть на водителско-пассажирской передней банке — здесь скорость под веслами оказалась чуть меньше, а гребля потребовала несколько больших усилий.

Резюме

Строить лодки с различными планировками на основе одного и того же хорошо себя зарекомендовавшего корпуса — практика наверняка оправданная. Тем более когда речь идет о достаточно демократичном и компактном классе судов. Румпельную модификацию мы бы отнесли к числу «хозяйственным» лодкам, консольная версия, практически столь же просторная и вместительная, является ее естественным продолжением, а вариант с «автомобильной» компоновкой, наиболее комфортабельный, скорее всего, больше подходит для прогулок и вообще отдыха на воде. ■

ТЕСТ Кия

Мотолодки «Wellboat-46», «Wellboat-46K» и «Wellboat-46M» предоставлены для испытаний Группой компаний «Вельбот»: 187330, Ленинградская обл., г. Отрадное, Никольское ш., 2, (а/я 10), факс (812) 346-5397, тел./факс (812) 703-7246, 983-6328, wellboat-spb.mail.ru, www.wellboat-spb.ru

