



## «Wellboat 45»: поиграем в кубики

Наши постоянные читатели наверняка будут озадачены: «Wellboat» с цифровым индексом «45» появляется на редакционной «мерной миле» уже третий раз, причем в названии то фигурирует приставка «М», то нет. Впору запутаться, поэтому для начала в двух словах припомним, как эта лодка появлялась на свет.

**П**редставители группы компаний «Вельбот» не скрывали, что основным побудительным мотивом создания 4.5-метрового корпуса было стремление занять ту бюджетную рыночную нишу, в которой до недавних пор безраздельно царствовала «Казанка-5М4», и поначалу попросту удлиннили существующую 4.2-метровую модель, запустив получившийся «стретч» в серию. Как показали

и наши испытания, основным недостатком новинки стала небольшая ширина (1.5 м), доставшаяся в наследство от «42-го», и, соответственно, теснота в кокпите. В результате «Вельбот» решил отказаться от практики модернизации существующих моделей и создать 4.5-метровую лодку с нуля. В результате уже в следующем сезоне нам представили «Wellboat 45М» – добротную и законченную посудину

шириной 1.7 м и с совершенно новыми обводами (см. № 217).

### Не думай о секундах свысока

Казалось бы, дело сделано. «Старый» узкий «45-й» сняли с производства, но брешь в модельном ряду ликвидирована. Отпала и необходимость в приставке «М» в буквенно-цифровом индексе. Однако, как говорится, нет предела совершенству. Как выясни-

Артем Лисочкин  
Фото Алексея Евсеева

**ТЕСТ**  
**Кия**



лось, и над полностью законченной, казалось бы, лодкой, тоже можно серьезно поработать. А параллельно возникла необычная концепция формирования модификаций усовершенствованной модели, которое предполагается целиком и полностью возложить не на сам завод, а на конечного потребителя.

Обводы нового «45-го» (будем теперь окончательно называть его так, без «М») остались практически без изменений. Главный конструктор «Вельбота» Вячеслав Чупайло, словно художник, наносящий на свое творение последний завершающий мазок, лишь на несколько минут изменил угол атаки днища (не градусов, а именно минут!). Бортовые потопчины стали уже, и прежде граненое, а теперь получившее округлые формы окрашенное ветровое стекло с откидной центральной «форточкой» «отъехало» чуть вперед – все это позволило увеличить полезную

#### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотолодки «Wellboat 45»

Длина, м:	
– корпуса	4.5
– габаритная	4.6
Ширина, м:	
– корпуса	1.64
– габаритная	1.71
Высота борта, м:	0.72
Килеватость, град.:	
– на транце	8
– на миделе	13
Сухой вес, кг	От 265
Емкость топливного бака, л	50
Высота транца, м	0.38/0.51
Мощность ПМ, л.с.	30-50
Пассажировместимость, чел.	5
Грузоподъемность, кг	400
Цена, руб.	От 188 200

площадь кокпита на 15%. При этом удалось увеличить объем пенопластовых блоков аварийной плавучести с 550 до 700 л.

Как и на прототипе, кокпит

окаймлен невысокими релингами, которые удобно использовать для кратковременных швартовок. Основных швартовных уток три – одна расположена в самом носу строго по ДП, еще пара – на планширях в корму от миделя.

Мы уже не раз указывали в тестовых отчетах, что сплошной фанерный пайол, крепящийся на саморезах, неплотно прилегает к бортам, отчего всякий попавший в лодку мусор вместе с водой может оказаться в междудонном пространстве и там остаться. Особенно неприятны в этом плане рыбы потроха и чешуя, пропитывающие лодку отвратительным неистребимым запахом. Теперь по всему периметру пайола проложен резиновый плитус-уплотнитель, и вода со всякими отходами сливается строго в корму, где установлена помпа (снять ее для очистки можно без проблем, да и вообще прибрататься в кормовой части несложно).

В борта кокпита на протестированном экземпляре были встроены небольшие ниши-полочки, но это, как нам объяснили, вещь опционная. Что понравилось, внутренняя зашивка кокпита выполнена из пластика АБС, что явно прибавляет интерьеру тепла и уюта.

Приборная панель по-прежнему примитивная, плоская, как на бюджетном внедорожнике, но места для всех необходимых приборов хватает – на протестированном экземпляре кроме обязательного тахометра были установлены вольтметр, указатель уровня топлива (на лодке появился 50-литровый топливный бак с выведенной в корму заливной горловиной) и даже указатель «трима». В стандартном блоке из пяти переключателей задействовано только три, еще два – в резерве. Сразу за штурвалом – широкая плоская площадка с невысокими бортиками, куда «не по чину» можно поставить даже о-очень большой многофункциональный навигатор.

Но самое главное обнаружилось на широкой панели слева – большая, запирающаяся на замок крышка, откидывающаяся на газонаполненных упорах и снабженная рукояткой для пассажира. Да-да, доступ в безразмер-

ный носовой багажник «45-го» отныне осуществляется из кокпита! На носовой деке остался лишь лючок небольшого самотливного якорного форпика с предусмотрительно приваренным внутри рымом. А багажник действительно огромный, на 400 л – один из сотрудников фирмы после недолгих уговоров согласился в него залезть и полностью там поместился.

И еще одна, казалось бы, мелкая, но важная деталь – в закрытом состоянии центральная «форточка» ветрового стекла фиксируется не металлической щеколдой, а резиновой петелькой, что полностью исключает дребезжание конструкции на ходу. Плюс к этому петелька служит своеобразным мягким демпфером, в который упирается откинутая крышка багажного люка, исключая соприкосновение металла с металлом.

И тут мы остановимся, упомянув лишь про встроенные в борту подключины для распашных весел. Потому что это ВСЕ. Когда вы придете покупать «45-й», лодку для начала вам предложат именно в таком «голом» виде: стерильно пустой кокпит и рулевое управление. Единственно, поинтересуются, с какой «ногой» у вас мотор – с длинной или короткой, поскольку высота транца

может составлять как 0.51, так и 0.38 м. Чем заполнить пустое пространство, будет исключительно вашим решением.

В принципе, лодку для начала можно купить и в таком виде (если, например, банально не хватает денег). Останется только вырезать доску подходящего размера и использовать ее в качестве перемещающейся по длине кокпита банки (на боковых стенках заранее предусмотрены длинные упоры-стрингеры). Но такой вариант вряд ли будет долго устраивать даже самого непритязательного владельца, поэтому есть смысл присмотреться к набору всевозможных «наполнителей», которые предлагаются к «45-му».

А выбирать есть из чего.

Начнем с передних сидений. Самый легкий, прогулочный вариант – поставить поворотные кресла на классических трубчатых пьедесталах. Кстати, теперь они снимаются вместе с ними, оставляя на пайоле только невысокие круглые наделки с гнездами. Если предполагается наличие багажа, который желательно укрыть от непогоды, можно выбрать кресла, установленные на алюминиевые коробки-рундуки. Такие же отдельные кресла с рундуками можно разместить и в корме. В расчете на большое





количество поклажи лучше выбрать цельный кормовой рундук объемом 160 л, от борта до борта (кстати, его крышка тоже фиксируется газонаполненными стойками), или же пару покороче, расположив их вдоль бортов. Сплошной рундук легко устанавливается и впереди. Все это хозяйство надежно фиксируется в кокпите и достаточно просто снимается, позволяя использовать «меблировку» для обустройства прибрежного бивака. Детали внутреннего устройства легко менять местами, корректируя планировку буквально на ходу. Конструктор «Лего» какой-то, а не лодка!

И, наконец, полный апофеоз — толстый надувной матрас во всю площадь кокпита, позволяющий с удобством переночевать в лодке даже втроем! Правда, тут понадобится тент, которым вас

тоже готовы снабдить, дополнив лодку рядом несложных приспособлений для его постановки.

После наглядного знакомства со всеми перечисленными вариантами мы поняли, почему фирма отказалась от «М» (или «ММ») в названии. Модернизировать здесь, пожалуй, уже нечего. Не хватает пока только съемного столика, посетовал главный создатель «45-го», но это — дело наживное.

#### На воде — без перемен

Поскольку корпус и его обводы (не считая упомянутых уже секунд угла атаки днища) остался прежним, ничего нового в поведении обновленного «45-го» мы не ожидали. Так и оказалось. Лодки, разработанные Вячеславом Чупайло, вообще в большинстве своем отличаются изначальной носовой центровкой,

#### Результаты испытаний мотолодки «Wellboat 45»

(нагрузка — 1 чел. плюс 20 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — «Honda 50», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 11 и шагом 15 дюймов, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 24°C, темп. воды — 18°C, место испытаний — р. Нева в районе пос. Павлово)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	3.0 (5.5)
1000	3.7 (6.8)
1500	4.4 (8.2)
2000	5.2 (9.7)
2500	6.9 (12.8)
3000	12.0 (22.2)
3500	17.4 (32.2)
4000	20.2 (37.4)
4500	24.4 (45.2)
5000	26.9 (49.7)
5500	30.0 (55.5)
6000	32.9 (60.8)
6200	33.1 (61.2)





### Результаты испытаний мотолодки «Wellboat 45M» с ПМ «Honda 30» и нагрузкой 2–6 чел.\*

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
2	23.0 (42.6)
3	23.0 (42.6)
4	21.2 (39.2)
5	18.2 (33.7)
6	15.2 (28.2)

\*Дублируем результаты, опубликованные в № 217 а «капотные» - тем более. Поэтому выход на глиссирование, в особенности с одним водителем – исключительно плавный и ровный, когда и не поймешь, в какой собственно момент ты вышел на режим. Примерно при 3000 об/мин поток начинает постепенно отрываться от транца без единого намека на кормовой дифферент. Наиболее выгодная с точки зрения экономии топлива скорость налегке – порядка 23–25 км/ч. Лодка уверенно глиссирует, а мотор работает вполсилы.

Триммируется лодка не очень охотно, но все же за счет откидки мотора можно увеличить максимальную скорость на 5–6 км/ч, а 60 км/ч для четырехтактной «пятидесятки» и 4.5 м длины – очень неплохой результат. С пассажиром слева «45-й» слегка прилегает на левую скулу, но с помощью кнопок триммера можно устранить и этот эффект. Кстати, поза за рулем при росте водителя 174 см вполне удобна, а при необходимости пройти в корму протискиваться между спинками не приходится.

Откидная форточка – основной источник шума и дребезжания на «45M» – вела себя на удивление тихо, зато надоедливо звенел «язычок» замка, которым запирается багажный отсек. Думается, что если наклеить под него кусочек тонкой резины, проблема будет исчерпана, тем более что сам корпус вел себя на мелкой волне достаточно тихо, почти как пластиковый.

Крутые повороты с полного хода лодка проходит с «заносом», иногда при этом, особенно на волне, наблюдается легкое дельфинирование, причем положение триммера на ее поведение в вираже особо не влияет. При «резаном» развороте (кратковременный сброс газа, поворот руля и вновь резкое прибавление оборотов) можно развернуться с полной скорости практически на месте. А вот «раскрутка» (старт с места на полном газу при положении на борт штурвале) проходит тяжело. Диаметр циркуляции при этом чуть превышает длину корпуса, винт упора не теряет, но стрелка тахометра замирает на делении 4000 об/мин. Внутренний крен при этом не превышает 25–30°.

Испытаний с различной нагрузкой проводить не стали – для сведения приводим прошлогодние результаты, достигнутые на «Wellboat 45M» с 30-сильным мотором.

По традиции попробовали попрыгать с волны, разведен-

😊	<ul style="list-style-type: none"> <li>– проверенные ходовые качества</li> <li>– широкие возможности по созданию и трансформации интерьера</li> <li>– доступ в носовой багажник из кокпита</li> </ul>
😞	<ul style="list-style-type: none"> <li>– примитивный дизайн приборной панели</li> <li>– отсутствие держателей (подстаканников) для мелких вещей</li> </ul>

ной другой лодкой, но высота ее была явно недостаточна для полноценного полета, и преодолевались кильватерные следы довольно мягко. Уложенные на борта распашные весла, вроде бы никак не закрепленные, остались на своих походных местах. Кстати, грести на «45-м» вполне удобно – в качестве сиденья для гребца мы использовали передние кресла, развернутые спинками к бортам. Скорость под веслами оказалась не ахти какой, но лодка все же моторная.

### Резюме

Главная «изюминка» лодки, окончательно ставшей «45-й» без всяких буквенных индексов – в свободе потребителя самостоятельно «построить» себе именно ту модификацию, которая ему нужна, и широкой возможности различных трансформаций. Кое-кто по-старинке по-прежнему сравнивает 4.5-метровые алюминиевые лодки со старой доброй «Казанкой 5M4», но в случае с «Wellboat 45» такой подход явно следует признать устаревшим. Ветеран советских времен безнадежно отстал и претендовать на роль «контрольного эталона» уже вряд ли способен. ■

Мотолодка «Wellboat-45» предоставлена для испытаний ООО «Торговый дом «Вельбот»: 187330, Ленинградская обл., г. Отрадное, Никольское ш., 2, (а/я 10), тел. (812) 703-7246, 983-6328, факс 346-5397, wellboat-spb@mail.ru, www.вельбот.рф

**ТЕСТ  
Кия**