



ТЕСТ
Кия

Wellboat 45: разумен и достаточен

Алексей Даняев

Эта моторная лодка, пожалуй, стала чемпионом по числу проделанных журнальных тестов – вы найдете их в «Кия» №212, 217, 230 и 233. Точнее, это были испытания не одной этой модели, а разнообразных ее исполнений и вариаций, близких по размеру и основным конструктивным решениям, но порой радикально отличающихся компоновкой, оборудованием, а следовательно и центровкой, и нюансами поведения на ходу.

Мы довольно долго, около двух лет, не получали вестей от компании-производителя «Вельбот». Это время она находилась в состоянии очередной реорганизации производства, и вот, с началом его работы на полную мощность, снова «на ринг» выходит старая знакомая «45-я», но в новом двухконсольном исполнении с носовым кокпитом. Легко узнаются ее ровная линия борта, наклонная скула и фирменная «клинкерная» зиговка на некрашеном борту. Релинг протянулся по всей длине борта, добавились кормовые площадки-кринолины.

Молодой конструктор Павел Чупайло, проводивший переоборудование Wellboat 45, так охарактеризовал ее новый вариант: «Благодаря бюджетным размерам и хорошим ходо-

вым качествам «45-я» стала коммерчески наиболее успешной моделью, и мы решили на ее основе разработать вариант планировки с носовым кокпитом, популярной сейчас у рыболовов-любителей». Но современный тренд стал не единственной причиной проведения рестайлинга. Руководство «Вельбота» в прошлом году приняло активное участие в обсуждении нового технического регламента, установившего более жесткие нормы в части некоторых элементов оборудования, и в новой модели они были заблаговременно соблюдены, еще до вступления регламента в полную силу.

Длина 4.5 м, конечно, маловата для реализации полноценного двухконсольника с креслами и кормовым диваном, поэтому носовой кокпит

Основные данные мотолодки Wellboat 45

Длина, м	4.5
Ширина, м	1.64
Высота борта, м	0.72
Килеватость, град.:	
– на транце	8
– на миделе	13
Масса корпуса, кг	от 270
Запас топлива, л	50
Мощность ПМ, л.с.	30–50
Пассажировместимость, чел.	5
Грузоподъемность, кг	400



получился скорее номинальным, чем полноценным. В нем можно побросать спиннинг, сквозь него удобно пройти для высадки на берег, но объемы у него под пайолом и передней ступенькой получились слишком тесными, поэтому организовать там якорный отсек, тем более рыбный садок, как на специализированных «рыболовах», не получится, объемы отданы под запас плавучести. Павел применил новаторское решение: он сделал консоли «двухэтажными» и разместил отсеки для якорно-швартовного оборудования в их нижних частях с вырезами в сторону носа, а не в проход, как это делается обычно. Они, конечно, не защищены здесь от ветров и брызг, зато концы-кранцы в них постоянно под рукой и не требуют для доступа открывать дверцу прохода.

Сидеть за водительской консолью удобно, места для ног под ней предостаточно. Верхний «этаж» полностью отдан кабелям-проводам от панели управления, причем доступа к ним снизу целенаправленно нет; чтобы добавить новое подключение к пятиместной панельке переключателей, придется отвинтить всю приборную доску. Это несложно проделать любому, зато провода снизу теперь не болтаются и не рискуют неожиданным обрывом. У «штурманской» же

консоли, удлиненной в корму сантиметров на 15, так, что даже сдвинуто назад кресло левого борта, объем верхнего отсека получился просто потрясающим: через широкий лючок под Г-образно согнутой крышкой в него можно затолкать стандартную ручную сумку литров на 20. Пожалуй, это единственный по-настоящему сухой отсек на лодке. Кормовой рундук вдвое более вместительный, в него входят два стандартных пластиковых бака для бензина в дополнение к стационарному 50-литровому, скрытому под средней съемной панелью пайола. Рундук тоже съемный – это отдельный модуль-ящик с мягкой верхней крышкой, который вставляется в замки-направляющие у бортов. Не хотите возиться с большим поперечным рундуком – закажите два уменьшенных побортных, такая опция тоже существует.

Сняв рундук, а также кресла со стандартных стоек, вы увеличите длину кокпита до человеческого роста и получите возможность переночевать в лодке под опциональным тентом. Крышка рундука плотно закрывается на уплотнении замками-лягушками, но его водонепроницаемости строитель не гарантирует, так что для особо ценных вещей обзаведитесь гермомешками. Наконец, есть

еще один багажный ящик под люком в пайоле, туда впишутся сложенные удилища и прочие снасти, которые не должны на переходах вольно болтаться по кокпиту.

Подрецессовое пространство за рундуком полностью отдано дивизиону движения – там аккумулятор, выключатель массы, топливные шланги, а также значительная часть требуемого правилами запаса плавучести в виде пенополистирольных блоков. Именно в компоновке кормовых объемов соблюдены новые требования технического регламента, заставляющие отделять аккумуляторные отсеки от топливных и обеспечивать их вентиляцию. Доступ к выключателю массы возможен только сквозь запираемый кормовой рундук – вот вам хорошее решение против несанкционированного запуска энергосистем лодки.

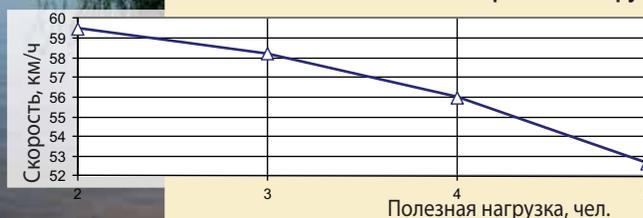
Мы подходим к важному моменту обсуждения новинки. Говоря о популярности «45-й» у потребителя, мы имеем в виду, конечно же, не одни только размерения, практически повторяющие те, которыми обладают многочисленные все еще авиапромские дюралевые лодки под моторы 20–40 л.с. «Вельботы» выглядят довольно просто, у них не скрыты под специальные профили сварные швы, как на европейских и американ-



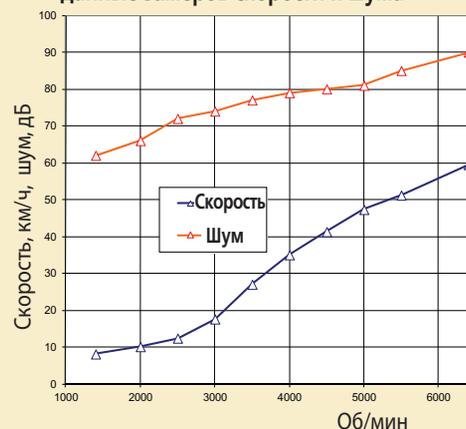
- ✚ Проверенная надежная конструкция
- ✚ Невысокая цена
- ✚ Разнообразие заводских опций
- Непритязательная грубоватая внешность
- Мелкие недоработки опытного образца



Зависимость максимальной скорости от нагрузки



Данные замеров скорости и шума



Небольшая склонность к дельфинированию при нагрузках более двух человек просто компенсируется поджатием мотора. И ни одна деталь в кокпите не выдала себя дребезгом. Бюджетность комфорту не помеха.

Резюме

Wellboat 45 – хорошо отработанная конструктивно и технологически лодка, обладает «честными» характеристиками грузоподъемности и допустимой мощности. Столь же честным выглядит соответствие относительно низкой стоимости судна исполнению его конструкций и деталей оборудования. За их нарочитой простотой и брутальностью отчетливо видна добротность серийного исполнения, решения проверены длительной практикой. Это лодка для тех, кому нужно «ехать, а не шашечки».

ских аналогах, отсутствуют приятные глазу хромированные и цельноформованные детали, подушки скроены и пошиты без затей. Может сложиться впечатление, что строители ради бюджетности готовы пожертвовать многим, в том числе и добротностью в нюансах. Действительно, стоимость лодки весьма скромная: от 200–220 тыс. руб. в стандартной поставке, причем даже швартовное оборудование идет опцией (но не «рулевка» и не электросистема с приборами!). С другой стороны, присматриваясь к деталям, отмечаешь, что и пазы пайолов уплотнены резиновым профилем, и пластик зашивок помимо вытяжных заклепок удерживает еще прослойка герметика, и люки уплотнены резинками-самоклейками, и острых резаных кромок алюминия нигде не видно. Строители не стремятся к идеальности внешнего вида, но ради низкой цены не жертвуют важнейшими эксплуатационными

характеристиками, в том числе водотечностью люков и зашивок, неподатливостью соединений, возможностью доступа в некоторые скрытые полости. В лодке реализован принцип разумной достаточности, позволяющий удерживать конкурентную стоимость не в ущерб репутации изделия у потребителя.

Тестовые пробеги под 50-сильным Suzuki с винтом в 15 дюймов шагом полностью подтвердили выводы предыдущих публикаций. Несмотря на некоторую начальную валкость, придавить планширь до уровня воды удастся лишь тяжестью троих пассажиров на одном борту. Лодка при разных нагрузках, вплоть до максимальной в 5 человек, уверенно выходит на глиссирование и ровно стоит на ходу. В поворотах входит в «правильный» внутренний крен, хотя налегке закладывать резкий вираж с полного хода в 60 км/ч не стоит – нужен некоторый навык, а лучше предусмотрительно скинуть ход.

ЗАО «Вельбот»
 187026, Ленинградская обл.
 Тосненский р-н, г. Никольское
 Ульяновское шоссе, дом №15ц.
 Тел: +7 (812) 703-72-46

Организаторы тест-драйва благодарят компанию «Сова-Марин» за любезно предоставленный двигатель Suzuki 50