

# Четыре вольных «Вельбота»

**А. Д., фото автора**

Мы не знаем, какие светлые силы водили перьями законодателей, подготовивших два года назад Федеральный закон №36, согласно которому из обязательной регистрации выпали самые малые гребные и моторные лодки с двигателями до 8 кВт (10 л.с.). Хотя налогооблагаемая база владельцев маломерки единомоментно уменьшилась, пожалуй, на десятки процентов, зато теперь многие тысячи счастливых судовладельцев лишены необходимости заполнять декларации, стоять в очередях региональных ГИМСов и ждать как небесной кары очередного технического освидетельствования какого-нибудь картопа или надувной «резинки».



Одновременно такая ситуация породила задачу, сопоставимую по исследовательскому потенциалу с теми временами, когда самым мощным доступным подвесником был «Вихрь-30», под возможности которого был оптимизирован целый класс массовых моторных «дюралек». Какими параметрами может обладать «вольная» лодка с массой корпуса около 150 кг, чтобы дать как можно больше возможностей владельцу 10-сильного мотора? Поле вариантов широкое, в нем можно варьировать и размерения, и конструктивные типы, и различные режимы хода. Мы воспользовались случаем и разработали небольшой «участок» этого поля.

Компания Wellboat предложила на тест сразу четыре близкие по конструкции алюминиевые лодки, допускающие установку тех самых подвесников-«десяток». Если не учитывать конструктивные нюансы, корпуса отличаются только размерениями и вместимостью. Вдобавок на тест были приглашены несколько «присяжных» – потенциальные по-

*Тестовые «Вельботы» очень близки между собой по конструкции. Разница в нюансах и – в размерах и цене*





«Салют-360» – самая легкая и проворная из всех четырех лодок



купатели с различным уровнем водно-моторного опыта и разными намерениями в отношении использования лодок. Сделав необходимые замеры и опросив «народных экспертов», мы постарались выстроить общую картину и предложить ее на суд читателям.

### Участники

Четыре «Вельбота» – это две модели, условно говоря, «моторно-гребные» (Wellboat-42 и -46) и две «гребно-моторные» (Wellboat-37 и «Салют-360»). При том, что по корпусам все четыре – это чистокровные остроносые глассеры с широкими транцами и переменной килеватостью днища, и все обладают чертами «трансформера» в возможности установки банок, все же каждая из групп имеет некоторые особенности. Как видно из характеризующих длину корпуса индексов, «гребнухи» поменьше, полегче – менее 100 кг массой и лишены выгороженного под моторного рецесса ради экономии пространства кокпита.

«Моторки» весят уже 150–175 кг, рецесс у них отделен переборкой, а также наличествуют более развитая носовая палуба и длинные трубчатые релинги по бортам, но, в отличие от «гребнух», у этих лодок отсутствует удобная горизонтальная ручка на носу. Отличается и расположение гребца по длине – на гребных он по классике сидит посередине, на мо-

торных в самом носу, помогая транцу подняться повыше в воде. Впрочем, гребной режим рассматривался как сугубо вспомогательный. Понятно, что глассирующий корпус изначально предполагает движение под мотором.

«Вольный» двигатель – 4-тактный Suzuki 9.9 с винтом 9.25×9 и 12-литровым бачком. Румпель оказался длинноватым для лодок без рецесса и мешал водителю в левом повороте. Расположение весел у «моторной» группы получился излишне близким к носу и не позволяющим сделать размашистый гребок. Хотелось также, чтобы весла в нерабочем состоянии можно было не только положить вдоль планширя, но и как-то их легко зафиксировать, чтобы не сваливались. Но это легкоустраняемые частности исполнения конкретных моделей, просто примем их к сведению. Как сказал директор компании-производителя Игорь Чупайло, «наши лодки по сути необходимы и достаточны для знающего потребителя, но всегда допускают возможность улучшения под личные запросы».

### Покатушки

На Новолодожском канале в районе Кобоны стояла идеальная погода с легким ветром. Тестовый мотор переставлялся с модели на модель, а группы экспертов целый день гоняли лодки под разной нагрузкой, фиксируя свои впечатления. Вкратце они были таковы:

### Юрий, 30 лет.

Опыт владения гребными и моторными лодками – около 3 лет. Цели – рыбная ловля, отдых в выходные, выезды с семьей.



«Нерегистрируемость судна для меня – не самоцель. В лодках Wellboat привлекательны простота содержания неприхотливого алюминиевого корпуса, который прощает недостаток практических навыков, а также простота управления, высокая маневренность».

### Сергей, 40 лет.

Водно-моторного опыта нет. Хотел бы иметь лодку, которую можно постоянно держать на трейлере, время от времени выходя на ближние и дальние рыбалки.



«Был бы наиболее удобен Wellboat-42 – можно выходить и вдвоем, и вчетвером, и документов никаких специальных не требуется. Надувной ПВХ все же не так хорошо подходит для охоты в камышах, и ухода требует более тщательного».

### Юрий, 43 года.

Ходит в Ладогу на «Пелле» уже 18 лет.

«Хороша «42-я» – и по размерам, и по вместимости, и по мореходности, позволяющей выходить в





Wellboat-37 чуть больше «Салюта», но борт его так же невысок

озеро. Конечно, при условии решения проблемы с креплением весел «по-походному». Ручки для вытаскивания носа тоже должны быть у всех моделей».



**Александр Федорович, 59 лет.** Давний читатель «КиЯ», хотя к маломерке реально приобщился только на океанографической службе. Владеет надувной лодкой.

«Алюминий мне понятен по прежней работе с лодкой «Крым». Хотел бы поменять ПВХ на алюминиевую, чтобы ходить по камышам, камням и порогам, перетаскивать лодку волоком. Однозначно «своей» лодки здесь не нашел, но в общем подошло бы что-то вроде «Салюта-360» – быстрое и мобильное».



**Анатолий Сергеевич, 75 лет.** Ветеран со стажем, владеет разными лодками с 1962 г. Постоянно проводит время на реках и озерах Северо-Запада, сейчас у него «Казанка-6».

«Алюминий для корпуса однозначно более практичен, чем ПВХ. Введение предела нерегистрируемости в 10 л.с. – очень правильное решение. Был бы хорош «42-й», но лучше чуть побольше, чтобы разместить всю семью. В Ладогу на таких ходить все же не стоит – слишком опасны быстрые перемены погоды».

### Говорят цифры

Экспертам «КиЯ» не чужды личные пристрастия, но в вопросах оценки качеств «лучше-хуже» они предпочитают доверять разуму и измеряемым величинам. В ситуации, когда есть один мотор и набор различных по массе и размерам лодок, есть смысл поискать эффективность, с которой каждый корпус распрощается выданной ему мощностью. Критерием работает принцип «грузи больше – вези быстрее», оцениваемый замерами скорости при различных полезных нагрузках. Легкий ветер мы учитывали усреднением двух противоположных по направлению пробегов. Результаты отражены на графике.

Отчетливо видно, что близкие по размеру «гребные» обе сразу оторвались от парочки «моторных». Легкие Wellboat-37 и «Салют-360» развили более высокую при всех допускаемых нагрузках скорость, на 3–5 км/ч выше, чем у обеих «моторных», оставаясь при этом на режиме глиссирования. Несомненно, нагрузив их четырьмя пассажирами, мы получили бы в пределе сближение результатов, но ведь тесно там четвером, да и борт невысок... Побочный эффект резвости «малышей» выявлялся при резком сбросе газа, особенно в повороте – кормовая волна настигала низкий транец и, не останавливаемая отсутствующей стенкой рецесса, плюхалась прямо в кокпит.

Относительно тяжелые «моторки» вели себя степенно и предсказуемо.

Уверенное глиссирование обнаружилось с 1–2 седоками, трое на борту уже «роняли» лодки в развитый переходный режим, а допускаемые паяспортом четверо не разогнались быстрее 15 км/ч, что свидетельствует о вдвое большем расходе топлива в полном грузу.

Но вот какой был замечен феномен. Корпуса в каждой паре, несмотря на разницу в длине, обладают практически той же шириной, следовательно, большая по длине лодка получается и более удлиненной. И – по всем канонам теории корабля – версия с большим удлинением  $L/V$  оказывается более терпимой к нагрузке. «46-й» на глиссировании проигрывал «42-у» по скорости доли единицы за счет большей массы, но с тремя и четырьмя седоками побеждал с отрывом около 2.5 км/ч. Та же тенденция прослеживается и у «гребных», но в силу ограничений по нагрузке разница между ними несущественна.

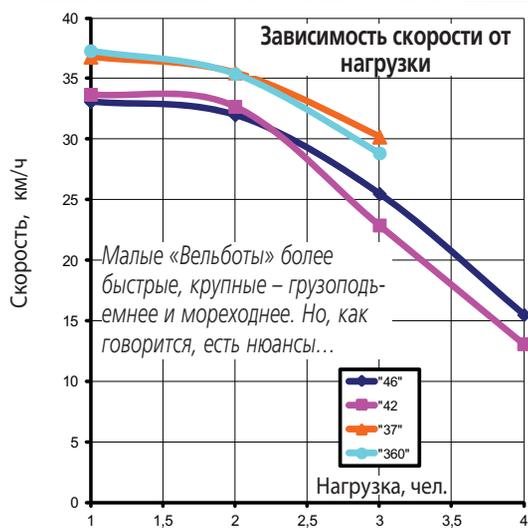
Вот так бывает. «Народные» эксперты предпочли менее ходкий под нагрузкой, хотя и меньший по массе Wellboat-42 – а ведь они ставили в достоинство четырехметровкам именно способность взять на борт больший груз. С другой стороны, экспертов можно понять: разница в стоимости «42-го» и «46-го» составляет около 24 000 руб., а такие деньги сэкономленным бензином окупить едва ли.

### «Выбор редакции»

Так что если говорить о не подлежащей регистрации лодке для рыбо-



Съемная средняя банка-рундук позволяет существенно увеличить используемую площадь кокпита «Вельботов»  
«42-й» не теряет режим глиссирования даже в крутых поворотах



**Основные данные лодок Wellboat**

	Салют-360	Wellboat-37	Wellboat-42	Wellboat-46
Длина наибольшая, м	3.62	3.76	4.10	4.55
Ширина корпуса, м	1.42	1.42	1.44	1.44
Высота борта на миделе, м	0.48	0.50	0.60	0.61
Килеватость на транце, град.	7	8	8	8
Грузоподъемность, кг	250	300	350	400
Пассажировместим, чел.	3	3	4	4
Макс. мощность мотора, л.с.	10	15	20	30
Масса с оборудованием, кг	82	95	155	175
Стоимость, руб.	59 600	68 200	96 400	119 300



Wellboat-46 проходит в «вольную» группу на пределе веса, тем не менее, способен глиссировать с нагрузкой в 1-2 седека



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

лова, выбор редакции будет на стороне модели, максимально близкой к допускаемому правилами пределу «200 кг в снаряженном состоянии». Wellboat-46 под двухтактным Tohatsu 9.8 в него влезает, бонусом вы получаете почти полметра добавочной длины и доброт-

ный переходный режим при типичной нагрузке в два рыбака и багаж. По словам Игоря Чупайло, характеризовавшего лодки в порядке исключения наряду с экспертами, «Wellboat-46 оказался единственной лодкой, в которой мне на пару с братом удалось

при забросах не переломать спиннингов из-за тесноты». Хотя если речь вести о водоемах более спокойных, чем Ладога, и потребностях более скромных, чем рыбалка вдвоем, то с ними отлично справится «Салют» за вдвое меньшие деньги.