



## «Засланный казачок» Wellboat 51

*На Северо-Западе навигация официально объявлена в начале апреля – и мы уже на воде с традиционным тестированием. По предложению петербургской компании Wellboat пробуем совсем свежий образец, вышедший из производственного цеха буквально накануне (а на самом деле именно так и работают многие наши строители – прямо со стапелей и на суд экспертов, тем заметнее врожденные особенности продукции и простительнее мелкие недоработки).*

**Д**ва новых цельноалюминиевых Wellboat 51 в одно- и двухконсольном исполнении единого корпуса, с одной стороны, уже достаточно освоены предприятием в технологическом плане: мы уже тестировали их предшественников – трансформер Wellboat 51Т, выпускаемый сейчас в Самаре, и чуть более крупный Wellboat 53. С другой стороны, известное предприятие показало нечто концептуально отличающееся от прежних лодок.

Представленные новинки и назначением, и компоновкой укладываются в типоразмер «пятиметровок» – универсальных открытых лодок, достаточно вместительных, чтобы взять на прогулку целую семью либо

уйти на лов с ночевками вдвоем. При этом наверняка не возникнет компромиссов ни с ходовыми качествами из-за нюансов размещения нагрузки, ни с мореходностью на открытой воде, потому что надводный борт уже позволяет уверенно ходить в максимально разрешенную для маломерки волну. Новый корпус проектировал с нуля молодой конструктор Павел Чупайло, и опытный глаз различит в дизайне как традиционные для «Вельботов» черты, так и нечто новое и очень важное для его позиционирования в поле предложения на нашем рынке.

Во-первых, Павел радикально отошел от привычной внешности «Вельботов». В прошлом оста-

*Алексей Даняев, фото автора*

лись прямая линия борта, фирменная сплошная зиговка бортового листа обшивки и характерный подъем скулы по всей длине корпуса. Плавностью форм, наличием резинопластикового привальника вместо прежней вваренной трубы и наличием у днища участка с постоянной килеватостью Wellboat 51 стал напоминать финские Buster и Silver и выглядит уже не столь утилитарно, как «53-й» или «51Т». Борт приобрел увеличенный развал под фланцем и заваленную внутрь планширную часть, линия привальника – динамичное понижение в сторону кормы, и даже три зига на борту чистенько его повторяют, создавая радующий глаз цельный образ.

Во-вторых, мы не увидели привычных пайолов из шершавой ламинарованной фанеры; впервые для лодок предприятия кокпит выстелен сплошной алюминиевой «рифленкой» и сделан самоосушаемым. В корме расположена целая система сливных шпигатов: одни ведут за борт, другие – в трюм к помпе. По замыслу конструктора, такой гибридный слив позволит избавиться от недостатков, свойственных каждой из этих схем по отдельности, а мы знаем, что в мире у обеих доста-



Основные данные  
моторной лодки Wellboat 51

Длина наибольшая, м	5.10
Ширина корпуса, м	2.0
Ширина габаритная, м	2.06
Высота борта на миделе, м	0.97
Килеватость на транце, град.	15.5
Масса корпуса, кг	450
Пассажировместимость, чел	5
Грузоподъемность, кг	550
Рекомендуемая мощн. ПМ, л.с.	50...80

точно приверженцев. Будут удовлетворены все.

В-третьих, приняты меры по максимальному увеличению пространства кокпита, прежде всего ценой отказа от внедренных в основную конструкцию емкостей и рундуков. В «базе» только небольшая ступенька в носу, под которую можно прибрать швартовные концы, да так называемый «технический отсек» под крышкой перед рецессом. Длину у кокпита он забирает только под размещение аккумулятора, главного выключателя, разводки питания и пресловутой системы осушения. В этом Wellboat 51 унаследовал от предшественников принцип модульности, когда состав оборудования кокпита определяет заказчик. В его воле иметь или не иметь кормовой рундук, «тумбочки» под креслами и перед консолями. Собственно, и сами обе компоновочные схемы расположения консолей выросли из возможности свободной планировки кокпита, а выбор какой-либо сильно влияет на ощущение,

которые испытываешь, пребывая в лодке, и мы его прочувствовали сполна в прохладный и очень ветреный день тестирования.

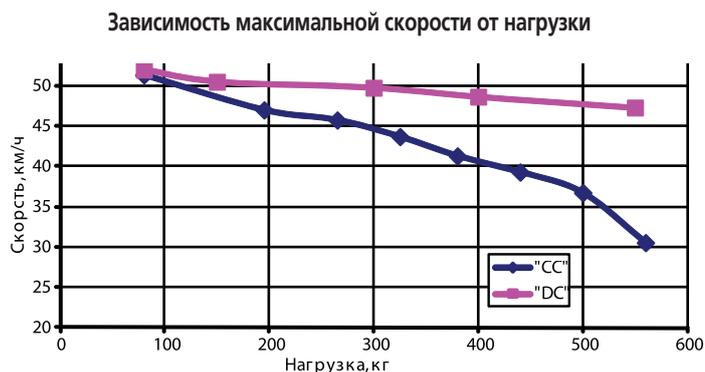
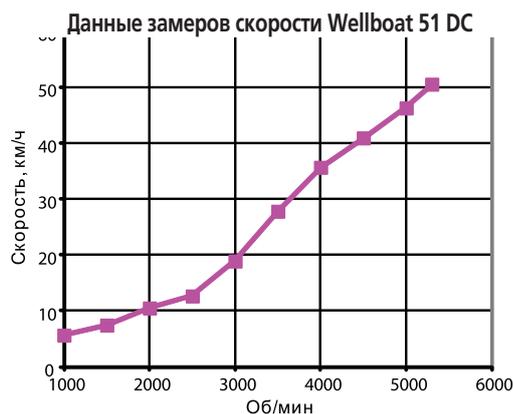
Причину радикальной смены конструктивных решений руководство компании не скрывает. Около года назад фирма-партнер в Финляндии сформулировала пожелания, с которыми продукция наших судостроителей могла бы быть интересной на европейском рынке. В их число вошли и две консоли с ветровым стеклом и «калиткой» между ними, и самоосушение, и отдельный отсек под аккумулятор, а главное – максимальная степень «натуральности» конструкции, в которой нет ни крашенных поверхно-

стей, ни декоративных пластиковых деталей оборудования – всего того, чем обзавелись классические финские алюминиевые лодки за годы работы на экспорт. Забыли они, так сказать, про насущные потребности простого судовладельца, зачастую не желающего заботиться о внешней красоте лодки, теряя в ее практичности и неприхотливости. Оба «Вельбота» выглядят довольно брутально при всей изящности формообразования. Некоторые не влияющие на прочность и непроницаемость детали приварены прерывистым швом с неизбежными зазорами, сплошные швы не прячутся с глаз долой, гнутых из листа элементов обстройки относительно мало. Очень удобная на практике ручка из гнутой трубы на самом носу выступает вперед «грубо и зримо». Угловатость многих деталей оборудования не скрывается, и экономия на трудоемкости оправдана самим техническим заданием – полагаем, с его требованием снижения постройочной стоимости не станет спорить ни европейский, ни тем более наш потребитель. Главное, что сварщики выполняют свою работу честно и квалифицированно.

Разумеется, в полной мере соблюдены европейские стандарты безопасности. Именно поэтому мы увидели на транцах не привычные для наших пятиметровок 75–90-сильные подвесники, а более скромные «полтинники». Европа ценит полную предсказуемость поведения лодки на ходу и минимальные расходы на ее движение, поэтому не склонна преувеличивать значение мощности. Для нашего более горячего потребителя установлен предел в 80 л.с., и его можно считать разумным для такого умеренно-килеватого открытого корпуса.

Лодки стоят, уткнувшись носами прямо в каменистый берег Невы. Свежий ветер то и дело водит корпуса, приходится поправлять их – не заботясь о состоянии новых днищ. Некрашенный алюминий прощает такую небрежность обращения. Несмотря на равенство паспортных мощностей, установленные моторы Honda и Yamaha проявят себя по-





С двумя пассажирами Wellboat 51 DC охотно отзывается на открытие дросселя и легко переходит через «горб». Мотор Yamaha F50, винт с шагом 13 дюймов

Оборотистая Honda BF50 с винтом шагом 15 дюймов проигрывает в способности к нагрузке более тяговитой Yamaha. Налегке оба варианта одинаково быстроходны

различному – первый, на одноконсольной модели «СС», оборотист и меньше весом, и винт у него более скоростной, с 15-дюймовым шагом. Yamaha на «DC» оснащена 13-дюймовым винтом.

Теперь про то самое самоощущение на ходу. Конструктор предусмотрел высокий борт, 600 мм от пайола. Когда видишь, что вода пронесется не у самых ног, а где-то в стороне, это вселяет чувство большей защищенности. Рулевая машинка с невысоким передаточным отношением позволяет закладывать быстрые повороты, обе лодки охотно их отыгрывают, реагируя на малые движения штурвалом. На частой волне в 20–25 см с ветром глубокие выражи с полного хода даются нелегко: легкий корпус как будто спотыкается тремя парами продольных реданов о склоны и его потряхивает, срывая с циркуляции. Вариант

«СС» выглядит более экстремальным: при центральной посадке легче упереться в борта при маневрировании, неширокое стекло защищает от встречного ветра по минимуму, и стихия воспринимается водителем в лицо по принципу «как есть». Пассажиру на кормовом рундуке достается даже больше – он не защищен от ветра совсем. Проходы по обе стороны консоли постоянно готовы к использованию, и быстро пробраться в нос или корму, оперативно достать что-либо из-за легкодоступного борта не составляет особого труда.

Совсем по-другому ощущается двухконсольник. Водитель и пассажир в нем менее мобильны, на них забота по открыванию-закрыванию прохода в нос двумя секциями дверцы-калитки, зато высокое, выше уровня глаз стекло прекрасно защищает от задувания. Хорошо защи-

щены и мелкие вещички, в том числе навигационные карты, которые вы сложите на наклонную приборную надстроечку или в проем «бардачка» в левой консоли. У «СС» совершенно не хватает какой-нибудь полочки на верхней поверхности консоли. Любые положенные на нее предметы легко сваливаются при тряске.

Обнаружился еще один эффект: поскольку загрузка лодок пассажирами производится начиная с наиболее защищенных и комфортных посадочных мест, при двух седах центровка двухконсольника оказывается несколько более носовой, что сказалось на поведении на волне – «DC» вел себя спокойнее, добавив одноконсольнику еще балл за экстремальность.

Что же со скоростью? Казалось бы, одноконсольный вариант должен оказаться чуть более быстро-



Одноконсольный вариант «СС» (слева) обеспечивает максимально легкий доступ к периметру борта, в отличие от более защищенного от ветра и брызг двухконсольника «DC» (справа)

ходным из-за меньшего воздушного сопротивления и более кормовой центровки. Увы, разница в винтах «съела» эти различия. Honda работала определенно с большим трудом, раскручиваясь не более чем до 5500 об/мин под самой малой нагрузкой при дозволённых 6000, а с увеличением нагрузки быстро снижала скорость хода. Yamaha (кстати, почти литровая по объёму против 808 см<sup>3</sup> Honda) тоже чуть недокручивала, но справлялась с добавляемым эки-

более спокойной воде этот рекорд наверняка мог бы быть улучшен.

### Резюме

Как и следует ожидать, снизившийся рубль несет нам не только проблемы. Те, кто могут и хотят работать, изыскивают пути выхода на внешние рынки – и оказывается, тренд «их» потребностей оказывается близким к нашему, с известной поправкой на национальную специфику. Простые и гармоничные кор-

просы при умеренной стоимости – а кто ее сейчас не пытается удержать всеми силами у нижней черты?

Тест-группа готова согласиться, что двухконсольный выбор финских партнеров «ДС» – это действительно наиболее комфортабельный вариант исполнения нового Wellboat 51, пригодный к использованию с тентом, стационарным топливным баком (кстати, увеличенного объема благодаря приподнятому выше ВЛ пайолу). Ход у него наиболее ровный, а возможности установки дополнительных отсеков под багаж – самые широкие.

Но и компоновки с единственной центральной или бортовой консолью, дающие особо удобный доступ к забортному периметру, могут быть одобрены рыбаками, особенно мобильными, предпочитающими автотрейлер длительным переходам по воде. Важно обратить внимание на особенность нового корпуса: благодаря соответствию стандарту ISO его мореходность и безопасность находятся на надлежащем высоком уровне, а умеренная килеватость и развитые продольные реданы успешно держат нагрузку вплоть до предельной 550 кг. Но по той же причине лодку желательно не перегружать мощностью – на высокой скорости ход ее станет слишком жестким, тогда как рекомендованный строителем мотор прекрасно справится с большинством задач ✘

**ООО «Торговый Дом «Вельбот», 187330, Ленинградская обл, Кировский р-н г. Отрадное, Ленинградское ш., д. 110. Тел.: +7 (812) 703-7246**



пажем заметно успешнее, это видно по графику. Видимо, не последнюю роль здесь сыграла умеренная «озерная» килеватость, хорошо воспринимающая нагрузку. В состоянии налегке обе лодки достигли схожей «максималки» – около 52 км/ч, и на

пуса новых «Вельботов» придется в пору и нашему покупателю, а простота модификации цельносварных конструкций позволяет без лишних затрат приспособлять компоновку и состав оборудования «засланного казачка» под индивидуальные за-



Конструкция корпуса грубовата и проста. Фирменная ручка на носу очень удобна в обращении



В соответствии со стандартом ISO технические системы вынесены в отдельный отсек под крышкой