

➤ *Артем Лисочкин. Фото автора, Андрея Жаркова и Алексея Даняева*



# «Wellboat-51»

**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ

## история с географией

*За три с лишним года, что миновали после испытаний одного из первых экземпляров «Wellboat-51» на редакционной «мерной миле» (см. № 188), лодка успела завоевать немалую популярность и прочно заняла в производственной программе компании «Литек» одно из ведущих мест. Познакомиться с ней воочию и составить собственное мнение сумели уже многие отечественные водномоторники, но под занавес прошедшего сезона у нас вновь появился весомый повод обратиться к модели, относящейся по нынешним меркам уже к старожилам отечественного водно-моторного рынка. Похоже, что с недавних пор ее владельцам в разговорах с любопытствующими придется уточнять, какой именно у них «51-й» – «питерский» или «самарский». Как вы сейчас поймете, подробность эта – не только географическая.*



**З**а прошедшие годы существенные изменения произошли и в самом «Литеке», который в дополнение к самому первому заводу в Ленинградской области обзавелся дочерними предприятиями в волжских регионах – многие лодки с торговой маркой «Wellboat», окончательно утвердившейся в латинском написании, позиционируются в первую очередь как суда для крупных рек и озер, так что запустить дополнительные производственные мощности поближе к потребителям на великой русской реке было вполне логичным делом. При этом отцы-основатели новой группы компаний усадили за работу отнюдь не простых «копиистов». Дабы продукция наиболее полно отвечала местным запросам, «Литек» применил управленческую политику, о других примерах которой в отечественном малом судостроении мы пока не слышали.

Сохранив общий контроль за соблюдением технологии, качества и основных потребительских показателей, головная фирма предоставила своим региональным подразделениям широкий простор для самостоятельного



Широкие возможности для трансформации предусматривает не только кокпит «Wellboat-51T», но и сама лодка. Это вовсе не «багажник в багажнике» (внизу слева) – если полностью снять носовую декау, классическая «автомобильная» компоновка превращается в открытый «DC» или «bowrider».

творчества, разрешив в значительной степени модифицировать базовые модели. Первым воспользовался этим правом филиал в Самаре – причем воспользовался, что называется, на полную катушку.

### Поиграем в кубики

При виде пристроившейся у бона одной из самарских стоянок лодки с броскими бело-синими сиденьями, синим основанием обтекаемого ветрового стекла и серебристой носовой декой из профилированного алюминия

мы не сразу догадались, что перед нами старый добрый «51-й». Если бы не характерная зиговка на алюминиевых бортах, имитирующая клинкерную обшивку – элемент

как конструктивный, так и дизайнерский, в некотором роде признак фирменного

стиля всех литековских лодок – наверное, и вовсе прошли бы мимо.

Прежде всего сбита с толку именно упомянутая носовая палуба, словно на классических мотолодках с «капотной» компоновкой. Да и вообще самарский «51-й» выглядел несравненно богаче самого первого испытанного нами «Wellboat-51» – который, равно как и множество последовавших за ним серийных образцов, представлял собой сугубо утилитарную посудину с практичной, но простенькой двуконсольной компоновкой и, кроме пары ковшеобразных пластмассовых сидений, другими «предметами роскоши» похвастаться не мог.

Более подробный осмотр показал, что одними только мягкими двухцветными сиденьями, новым «аэродинамическим» ветровым стеклом, использованием краски и носовой палубой дело не ограничилось. Для начала мы попросту сбились со счета, открывая большие и маленькие рундуки в кокпите – в дополнение к имевшемуся на базовой версии кормовому рундуку (установленный здесь аккумулятор предусмотрительно отделен от «ба-

гажного» пространства продольной переборкой) имеются два довольно вместительных «бардачка» по бортам плюс целых три в передней панели, да

### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотолодки «Wellboat 51С» (в скобках – отличающиеся данные «Wellboat 51T»)

Длина, м:	
– корпуса	5.1
– габаритная	5.25
Ширина, м	1.95
Осадка, м	0.25
Килеватость, град.:	
– на транце	15
– на миделе	21
Сухой вес, кг	370 (410)
Емкость топливного бака, л:	55
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	85
– рекомендуемая	60–70
Пассажировместимость, чел.	5
Цена, руб.	256 650 (314 000)



## Результаты испытаний мотолодки «Wellboat-51T»

(нагрузка – 3 чел. плюс 35 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF70», ГВ – стальной трехлопастной шагом 17 дюймов, скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 6°C, место испытаний – р. Самара и Волга, Самара)

Об/мин	Скорость, км/ч (уз)
800	4.6 (2.5)
1000	7.2 (3.9)
1500	9.3 (5.0)
2000	11.6 (6.3)
2500	13.8 (7.5)
3000	21.2 (11.5)
3500	29.4 (15.9)
4000	39.0 (21.1)
4500	45.3 (24.5)
5000	51.8 (28.0)
5500	55.8 (30.2)
6000	58.7 (31.7)



В бортах есть и небольшие «бардачки», и отсеки для длинномеров



Багажный отсек кормового рундука отделен от аккумулятора продольной переборкой

есть еще пара побортных узких отсеков для длинномеров – разобранных ружей или сложенных спиннингов в каждый запросто влезет по несколько штук. В полуконсоли перед водителем и пассажиром встроены неглубокие ниши для всякой мелочевки и съемные (например, для удаления воды) подстаканники, в которых так удобно держать на ходу мобильный телефон или GPS-навигатор.

Кроме того, три объемистых багажных отсека скрываются в основаниях передних сидений. Эти сваренные из алюминия «кубики» с монтажными отверстиями на гранях до крайности напоминают детали некоего детского

«конструктора» и устроены довольно замысловато – помимо верхней откидывающейся крышки с мягкой подушкой на «липучках», каждый снабжен еще одной фанерной секцией на петлях. Их назначение вскоре прояснилось: откинутые вперед, они образуют изголовье спального места, в которое быстро превращаются сиденья в кокпите – для этого достаточно расположить передние спинки по горизонтали, переставив их трубчатые рамки из верхних отверстий в задние, и переложить вперед спинку кормового дивана.

Правда, нас несколько насторожило, что спинки, превращенные в среднюю часть лежанки, практически висят в воздухе, не имея дополнительной опоры. Выдержат ли вставленные в отверстия «кубиков» трубы? Чтобы это проверить, один из нас залез на середину «кровати» с ногами, осторожно подпрыгнул и... Трубы-то выдержали, что им сделается – оторвалась хлипенькая защелка наподобие дверной, призванная фиксировать основание сиденья от опрокидывания назад. Представители предприятия сразу согласились, что подобная ситуация вполне может иметь место и в реальной жизни, пообещав основательно усилить конструкцию.

Но в целом задумка удачная – на устройство спального места уходит не более минуты (естественно, без учета времени на установку тента), а сама получившаяся лежанка – абсолютно плоская и занимает практически всю площадь кокпита. Кроме того, «модульный» принцип конструкции предусматривает и иные компоновочные превращения – например, на стоянке боковые спинки легко переставить «задом наперед», а среднюю использовать как импровизированный столик... Да и вообще центральный «кубик» можно просто оставить на берегу, когда нужен большой простор в кокпите.

Но и это еще не все – недаром буква «Т» в названии самарской модификации «51-го» расшифровывается как «Трансформер», и способностью к самым неожиданным перевоплощениям лодка даст хорошую фору известному игрушечному роботу.

Носовая дека на газонаполненных стойках поднимается вперед, словно автомобильный капот, открывая огромный багажник (кстати, на стоянке его можно запереть на замок, как и кормовой рундук). Достать из него что-либо нетрудно даже на воде – центральная «форточка» ветрового стекла откидывается вбок, а переборка между консолями снабжена сверху довольно широкой прочной потопчиной. Внутри, в свою очередь, обнаруживается еще один закрывающийся багажник – прямо не трансформер, а русская матрешка! Все становится ясно, когда с той же легкостью полностью снимаешь дека с блоком плавучести (возможность утопить эту деталь при подобных манипуляциях на воде исключена) и, отстегнув пару замков, межконсольную переборку. Раз, два – и перед вами лодка с привычной по базовому «51-му» компоновкой «DC»!

Сам принцип «трансформера», использующего съемные многофункциональные модули, заслуживает похвалы, но вот к исполнению есть ряд замечаний. За исключением пары защелок, выглядит все это хозяйство довольно добротно (на первый взгляд производя впечатление даже излишней массивности), но грубовато. Попадаются острые кромки, о которые можно в спешке поранить руки, бросается в глаза обилие чересчур уж замысловатых петель, пружинных фиксаторов и прочих мелких деталей. А ведь чем сложнее конструкция – иными словами, когда «есть, чему ломаться» – тем больше шанс, что какая-нибудь мелочь выйдет из строя.





«Wellboat-51C»

### В новых декорациях

Планомерная работа по созданию новых модификаций велась в прошлом сезоне и головным предприятием «Литека» на берегах Невы, где появились сразу две усовершенствованные версии – «Wellboat-51P» с полурубкой (который в конце навигации еще только проходил заводские испытания), и предоставленный на редакционный тест «Wellboat-51C». Эта модификация тоже представляет хорошо знакомую лодку в новом свете, хотя в данном случае внесенные питерцами усовершенствования не столь масштабны и сводятся в основном к чисто «косметическим».

При всех своих положительных качествах, отмеченных еще в ходе нашего

### РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ мотолодки «Wellboat 51C»

(нагрузка – 2 чел. плюс 20 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Honda 90», ГВ – алюминиевый трехлопастной «Solas» шагом 19 дюймов, скорость ветра – 1–2 м/с, высота волны – 0,0–0,1 м, темп. воздуха – 2°C, место испытаний – р. Нева, Петрокрепость)

Об/мин	Скорость, км/ч (уз)
800	5.6 (3.0)
1000	6.7 (3.6)
1500	10.2 (5.5)
2000	11.3 (6.1)
2500	15.3 (8.3)
3000	28.1 (15.2)
3500	36.1 (19.5)
4000	42.8 (23.1)
4500	50.7 (27.4)
5000	56.9 (30.8)
5500	62.8 (33.9)
5900	65.6 (35.5)

первого теста, «51-й» в самом простом базовом исполнении отнюдь не мог похвалиться броским внешним видом. Прежде всего это лодка для дела, и этим все сказано – некоторое оживление в унылое царство ничем не прикрытого металла вносят разве что пайолы и крышка кормового рундука из фанеры темно-коричневого «текстолитового» цвета, да пара белых пластиковых сидений. Подобное больше ассоциируется с резиновыми сапогами, ватниками и горой бесформенных рюкзаков, заляпанных рыбьей чешуей, нежели с дамскими купальниками, счастливым детским лепетом и несущимся позади воднолыжником. Можно сколько угодно твердить о прочности сварного алюминиевого корпуса, допускающего самое варварское обращение, но даже рьяные ценители его достоинств наверняка не отказались бы от того, чтобы лодка имела более привлекательный внешний вид.

Способ прикрыть большинство технологических подробностей вроде сварных швов и «прихваток» давно известен – с этой целью применяется стеклопластик, который смотрится не в пример выигрышной металла и дает куда большую свободу дизайнерам. Лодки с металлическим корпусом, в который «вложена» стеклопластиковая секция палубы и кокпита, получают в последнее время все большее распространение и не раз бывали на нашей «мерной миле». Знакома подобная схема и специалистам «Литека», воплотившим ее в свое время на 4-метровой лодочке «Бриз» (см. № 189). Но когда «сверху» лодка становится фактически пластиковой, ее и эксплуатировать приходится соответственно, дабы не поцарапать, а то и вовсе не проломить каким-нибудь тяжелым предметом сверкающую глянец внутреннюю обшивку. Многим профессионалам (да и «полупрофессионалам») такие условия





*Дизайн консолей на протестированном экземпляре «Wellboat-51С» намекал на то, что разработчики лодки больше привыкли работать с металлом, хотя нам сообщили, что в начале нынешнего года стеклопластиковая секция полностью переделана*



не подходят – обычно они не привыкли задумываться перед тем, как швырнуть в кокпит якорь или массивную цепь...

Облагороженный пластик питерский «Wellboat-51С» такую возможность по-прежнему допускает. «Литек» нашел компромиссный вариант, выполнив из этого эстетичного материала лишь «палубу» с невысоким планширем, отформованную заодно с верхушками консолей и наполовину срезанными стенками кокпита – в общем, только то, что видно прежде всего со стороны. Кроме того, подобная конструкция палубной секции преследовала также цели повышения надежности – за счет отказа от самого проблематичного на композитной лодке узла соединения стеклопластикового дна кокпита с алюминиевыми флорами. Органично вписалась в общий дизайн и крышка якорного форпика, которая на чисто металлической лодке выглядела откровенной самоделкой. Ниже – все те же алюминиевые зашивки бортов и несгибаемый фанерный пайол.

Впрочем, ярко-желтый пластик, словно возмещая недостаток тепла и солнца в промозглый октябрьский денек, ощутимо добавлял комфорта и внутри предоставленного на тест «51-го» – нередко это ощущение достигается не только благодаря мягким сиденьям и обилию сервисных «наворотов», но и просто за счет соответствующего настроения. Кстати, мягкие подушки тоже появились, пусть и довольно скромные – ими прикрыты кормовой и носовой рундуки, играющие роль пассажирских сидений. Третий багажник, как и на базовой версии, встроен в пол кокпита (на «Трансформере» его нет, поскольку из-за особен-

ностей компоновки пользоваться им было бы затруднительно).

Прочие изменения, как уже отмечалось, минимальны и в основном сохраняют узнаваемость силуэта – обилие поверхностей, разворачивающихся на плоскость, по-прежнему наводит на мысли о металле. Вместо простеньких ветровых щитков появилось панорамное ветровое стекло с откидной центральной «форточкой» (хотя и более близкое к вертикали, чем на самарской лодке). Верные привычному материалу, создатели модифицированного варианта выполнили трехсекционную складную «калитку» между консолями из алюминия, хотя, учитывая ее основное назначение – защищать от встречного ветра – наверное, можно было бы обойтись чем-нибудь не столь фундаментальным.

### Стоит ли «подхлестывать лошадей»?

Поведением на воде обе новые модификации практически не отличались от прототипа, с ходовыми качествами которого мы успели основательно ознакомиться еще в ходе самого первого теста. Но были и свои тонкости, о которых чуть ниже.

Главный конструктор «Литека» Вячеслав Чупайло применил на «51-м» свою излюбленную концепцию «компромиссных» обводов с умеренной 15-градусной килеватостью на транце, постепенно увеличивающейся к носу (на миделе она составляет уже 23°). Относительно «плоское» днище в корме обеспечивает легкий выход на глиссирование и достойные скоростные показатели с очень ровной зависимостью от нагрузки, не требуя запредельной мощности мотора; при этом острая

носовая часть уверенно режет волну, разваливая ее напополам и смягчая толчки и удары. При помощи триммера лодку легко настроить на конкретные условия движения – на тихой воде, откинув мотор, можно идти «на пятке», развивая максимальную скорость, а в свежую погоду лучше немного прижать нос к воде, чтобы встречать волну килеватыми участками корпуса.

Наибольшим разнообразием условий порадовала нас самарская акватория. Несмотря на сильный ветер, в устье реки Самары вода была практически гладкой, в то время как совсем рядом, на широком волжском плесе, высота крутой волны достигала метра. Привычная схема настройки триммером успешно работала и на «Трансформере» с 70-сильным четырехтактным «Suzuki». По тихой воде мы разогнались почти до 60 км/ч, хотя нам показалось, что лодка, невзирая на более мощный и тяжелый движок (четырёхтактный 70-сильный «Suzuki» против 60-сильного двухтактника), не очень охотно откликается на кнопку «Up» даже по сравнению с прототипом, отличающимся изначальной носовой центровкой – излишний уровень откидки мотора знаменовался не подхватом воздуха винтом или дельфинированием, а обычным падением скорости; кроме того, лодка практически не реагировала на сильные боковые шквалы, в то время нос самого первого «Wellboat-51» при аналогичных условиях ощутимо «сдувало» вбок. Может, сказывались особенности новой компоновки, из-за которых центр тяжести еще более сместился к носу?

В пользу этой версии говорит и тот факт, что «занутрение» мотора при движении в волну (при почти метровый



- достойные ходовые и мореходные качества при использовании моторов умеренной мощности;
- ровная зависимость скорости от нагрузки;
- неприхотливость к условиям эксплуатации;
- «Wellboat-51T»: «модульная» конструкция, обеспечивающая широкий набор трансформаций, большое число багажных отсеков;
- «Wellboat-51C»: улучшение внешнего вида за счет пластика не сказалось на неприхотливости к тяжелым условиям эксплуатации.

- «Wellboat-51T»: грубоватое исполнение ряда узлов и деталей, излишняя сложность конструкции некоторых «модулей»;
- «Wellboat-51C»: возможности стеклопластика не полностью реализованы с точки зрения дизайна и функциональности – в частности, можно было бы улучшить эргономику консолей и увеличить число «сухих» рундучков\*.

\* Вскоре после завершения испытаний нам сообщили, что матрица для изготовления стеклопластиковой палубы доработана с учетом замечаний, выявленных в ходе теста «Кия». Изменена также и конструкция «калитки» между консолями.

волновой толчее мы продолжали уверенно глиссировать со скоростью около 30 км/ч, хотя и не без тряски) вызвало, по сравнению с прототипом, несколько большую рыскливость – лодка стала бодрее прототипа «заныривать» в повороты, стремясь уйти на меньшие радиусы, нежели те, что задавались переключением штурвала. Кроме того, заметнее стали крены в повороте, особенно при резком развороте на месте с прибавлением газа.

Превращать «Трансформер» в некое подобие изначального варианта «DC» мы не стали, но, думается, демонтаж носовой деки и двух-трех передних сидений наверняка вернул бы все на круги своя.

Впрочем, все эти изменения в поведении лодки минимальны, и обычный потребитель, ни разу не прокатившийся на самом первом варианте «51-го» и не имеющий базы для сравнений, скорее всего, не обратит на них внимания. Тем более что в общем и целом «Трансформер» практически полностью сохранил спокойный и уверенный характер прототипа – выход на глиссирование по-прежнему легкий, без ярко выраженного «горба» и запредельного кормового дифферента, а зависимость скорости от нагрузки – столь же ровная. Публики и поклажи в кокпите он тоже не боится: аналогичный «Трансформер» с 60-сильным мотором, который мы использовали в качестве базы для фотосъемки, с четырьмя сиденьями и горой бензиновых канистр на борту

практически не сдерживал двигавшуюся практически налегке тестовую лодку с «семидесяткой» – скорость при этом уверенно переваливала за отметку 50 км/ч. С точки зрения фотографа модифицированный «51-й» смотрится на ходу все столь же «неэффектно» – волнообразование, на которое бесполезно тратятся лошадиные силы мотора, по-прежнему минимально.

В свое время мы по достоинству оценили технически грамотный подход «Литека» и лично Вячеслава Чупайло, не пошедших на поводу у амбициозных водно-моторных неопитов, искренне верящих в то, что скорость лодки, равно как и их личная «крутизна» в глазах окружающих, должны напрямую зависеть от имеющейся в цилиндрах «дури». Разрешенная мощность мотора на «51-м» ограничена довольно умеренной по нынешним меркам величиной – 85 л.с., поэтому 90-сильный четырехтактник на транце лодки с ярко-желтым пластиковым «верхом», которую мы испытали на практически штилевой воде Большой Невы, нас несколько удивил. Нам сообщили, что более мощный и тяжелый мотор установили лишь с испытательскими целями, чтобы оценить возможные последствия такого шага.

Тестовые выходы подтвердили, что приведенный в руководстве по эксплуатации лимит действительно взят не «с потолка». Достигнутый даже по сравнению с 60-сильным мотором рост максимальной скорости оказался не столь велик – не более 7–8 км/ч, причем временами лодка стала прозрачно намекать на то, что «подхлестывание лошадей» ей не по нутру – при 3500 об/мин корпус немного залегал на левый борт, а при крутом повороте с полного хода и откинутым мотором мы отметили не очень-то приятную боковую раскачку, хотя, убрав газ где-то на четверть (примерно до все тех же 60 л.с.!) не менее адреналиновые пово-

роты можно было крутить без опаски. Думается, что уменьшение смоченной поверхности корпуса при скоростях, на которые «Wellboat-51» с его спокойным характером изначально не рассчитан, еще более усугублял реактивный момент гребного винта мощного мотора – отсюда и ходовой крен, и некоторая нестабильность поведения при маневрах.

## Резюме

Достаточно успешная попытка расширить модельный ряд за счет существенных модификаций удачной модели, позволивших получить ряд новых качеств при сохранении основных потребительских характеристик прототипа. Заслуживает внимания и сам «географический» принцип, учитывающий сложившиеся в различных регионах водно-моторные традиции и предпочтения. На Волге, скажем, до сих пор в чести классическая «автомобильная» компоновка, напоминающая о старых добрых «Казанках» и «Прогрессах» – создатели самарского «Трансформера» не только отдали дань традиции, но и сделали существенный шаг вперед, воплотив в привычной оболочке немало инновационных решений. Разумный компромисс являет собой и питерский «Wellboat-51C», который хоть и обрел внешний глянец, но все равно остался все той же прочной и неприхотливой «лодкой для дела».

**Мотолодки «Wellboat-51C» и «Wellboat-51T» предоставлены для испытаний группой компаний «Литек»:**

**ЗАО «Верфь малого судостроения «Литек»**, Ленинградская обл., г. Отрадное, Никольское ш., 2, тел./факс (812) 703-7246, (901) 302-4648, 302-4549, chupailo@mail.ru;

**ООО «Литек-Самара»**, Самарская обл., Красноярский р-н, п.г.т. Новосемейкино, ул. Советская, 38Л, пригород Самары, тел. (846) 277-2108, тел./факс (846) 266-6065, info@wellboat.ru;

**ООО «Верфь малого судостроения «Литек-НН»**, Производство: г. Нижний Новгород, ул. Деловая, 1, тел. (8312) 34-8753, (910) 795-2191

