

«Томь-605 Классик» и «Томь-525» как это принято в Сибири



ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

➤ **Артем Лисочкин.**
Фото автора, Алексея Романчука,
Виктора Садовского и Дениса Смагина



Уральский хребет – барьер достаточно условный, особенно в нынешние времена, но раскинувшаяся к востоку от него необъятная территория под названием Сибирь по-прежнему представляется многим обитателям перенаселенной европей-

ской части страны отдельным неведомым государством. Уклад жизни здесь более склоняется к традиции, нежели к сиюминутной моде; о гостеприимстве сибиряков буквально ходят легенды; климат, в отличие от распространённого мнения, характеризуют не только лютые зимние холода, но и чуть ли не тропическая жара летом; могучие полноводные реки нередко отличает коварное мелководье, а пара-тройка сотен верст не считаются серьезным расстоянием. Все эти особенности находят свое отражение и в продукции местного малого судостроения.

А в общем и целом выразить предпочтения сибирского водномоторника можно одним-единственным ключевым словом. Водомет – вот о чем здесь могут рассуждать часами, причем даже обычный пользователь в резиновых сапогах и телогрейке способен проявить при этом такое недюжинное знакомство с предметом, которому позавидует и дипломированный эксперт по пропульсивным установкам. Что же тогда говорить о настоящих специалистах?

С водометами мне приходилось иметь дело не раз и не два, и, честно говоря, до сих пор я относился к этим устройствам с некоторой настороженностью – как к некой «вещи в себе». Если в двух словах, то у меня сложилось впечатление, что по сравнению с обычным гребным винтом они требуют большей мощности, любят в самый неподходящий момент хватануть воздуха и способны вызвать некоторые проблемы с управляемостью, особенно под сброс газа. (Правда, в основном приходилось иметь дело с лодками, на которые водомет был «имплантирован» взамен подвесного мотора или поворотно-угловой колонки). Неужели для достижения «автомобильных» скоростей на 6-метровом корпусе вполне хватает мотора от обыкновенного «уазика», а рулить при этом можно попросту коленкой? Оказывается, да – при условии, что лодка и водомет изначально проектировались как единый комплекс. И уж тем более, если подобный комплекс создан в Сибири, где в водометах действительно знают толк.

Стопроцентные соотечественники

Для судостроителей европейской части России вполне нормально «маскировать» свою продукцию под западную – порой даже вполне русские названия лодок пишутся латиницей, а все материалы и комплектующие вплоть до последнего шурупа закупаются за рубежом. Но Сибирь все же и впрямь особая страна, где не столь охотно расстаются со старыми традициями и связанными с ними убеждениями. Даже по своему названию катера «Томь» (а именно на этой великой

реке стоит город Юрга, где их делают) практически не вытесняются из известной еще с советских времен «обоймы»: «Амур» и «Обь».

Внешне эти лодки тоже вызывают неуловимые «советские» ассоциации. Конечно, облик у обеих серийных моделей «Томь» куда более современный, нежели у упомянутых ветеранов малого флота, но все-таки... Классическая «автомобильная» компоновка с носовым багажником, крепкие, но незамысловатые дельные вещи, далекие от новомодной вычурности ветровое стекло и сдвижной верх, ряды заклепок, ни единой импортной детали – может, это тоже побочное дитя некогда могущественной отечественной «оборонки»?

Нет, предприятию от силы пять лет от роду, и это продукт сугубо частных инвестиций. Цеха его базируются не на каком-нибудь авиазаводе, а на обширной территории бывшей автобазы, ныне активно перестраивающейся. Да и конструкция лодок далека от авиационной, чисто клепаной технологии – корпуса клепано-сварные из АМг (на днище идет «четверка», на борта – «двойка»), и только палуба здесь для экономии веса выполнена из самолетного дюрала толщиной 1.5 мм.

Корпуса и водометы – полностью собственной разработки. Главный конструктор предприятия Виктор Драгун – не только дипломированный судостроитель, но и самодельщик почти с тридцатилетним стажем, которому прекрасно известно, что такая капризная штука, как водомет, требует и инженерного расчета, и кропотливой доводки по результатам многочисленных экспериментов.

Для редакционных испытаний были предоставлены две основные модели – «Томь-605 Классик» и недавно присоединившаяся к ней более компактная «Томь-525». Внешне лодки очень схожи как по планировке, так и по основной концепции корпуса – «525-я» представляет собой пропорционально уменьшенный по всем основным размерениям вариант «флагмана». Умеренно килеватые (11° на транце) обводы с довольно широкой треугольной гидролыжей (наличие которой во многом обусловлено именно водометом, приемная решетка которого расположена в кормовой ее части) призваны обеспечить достаточно высокую скорость и экономию мощности на гладкой речной воде, а более острая носовая часть с развитыми скуловыми отгибами-брызгоотбойниками готова встретить крутую ветровую волну на широких плесах и водохранилищах.

Как уже отмечалось, компоновка обеих лодок способна вызвать у бывалого водномоторника ностальгические чувства – это старый добрый «автомобильный» вариант, да еще и с левым расположением руля. Впрочем, водомет, в отличие от гребного винта, не создает реактивного момента,

вызывающего паразитный крен, так что такое расположение водителя по-своему оправданно. «Томь-605», на которой передний ряд сидений двойной (т.е. рядов фактически три, как на лимузине) позволяет с комфортом разместить семейных; в «525-ю» помещаются пятеро. Подушки сидений и спинки выглядят довольно незамысловато, но спартанская простота сразу оборачивается комфортом, когда минуты за три превращаешь всю площадь копиты в широченную, абсолютно плоскую лежанку, где всякие валики и прочий дополнительный «рельеф» были бы совсем некстати.

Сдвижной верх, как на «Сарепте» советских времен, входит в стандартную комплектацию. Если учесть, что даже летом сибирская погода не знает «золотой середины», вещь это весьма полезная, поскольку благодаря фиксации в трех положениях позволяет приспособиться практически ко всем капризам климата.

Мотор у обеих лодок один и тот же – отечественный УМЗ-4218, причем самый простой, карбюраторный, абсолютно идентичны и водометы с шагом импеллера 240 мм. Конвертация «уазовского» движка в судовую установку проводится только по самому необходимому минимуму. Не заменяют и штатный выпускной коллектор – охлаждение его осуществляется пусть и дедовским, но испытанным даже гонщиками методом – непосредственным впрыском воды в полость выхлопа. Мощность «задушена» во имя ресурса исключительно за счет нагрузки – поджатием струи, и составляет примерно 75 л.с. при 3800 об/мин. В общем, все стандартное, и любую запчасть легко найти за копейки на ближайшем авторынке. Из оригинальных «судовых» деталей мотора – лишь компактный глушитель из нержавеющей стали, упрятанный в моторном отсеке.

Но все-таки самое интересное – это водомет, имеющий два совершенно оригинальных элемента. Напомню, что этот вид пропульсивной установки – далеко не панацея, когда речь идет о мелководье. На стоянке, откуда мы отправлялись в 80-километровый тестовый поход, мне продемонстрировали валун величиной с детскую голову, недавно извлеченный из водовода одного из катеров (не была установлена предохранительная решетка). Импеллер остался цел – трансмиссия предусматривает легко заменяемый срезаемый элемент наподобие забытой уже шпонки на подвесниках. Внимания заслуживает и оригинальная система управления поворотом и реверсом. Да-да, именно так, поскольку классического поворотного сопла и отдельной качающейся вверх-вниз реверсивной заслонки нет и в помине – переключает поток на задний ход здесь непосредственно рулевое перо, переложенное в положение перпендикулярно ДП.

Водовод, практически полностью вынесенный за транец и



При перекладке штурвала до упора влево рулевое перо направляет поток воды на задний ход.



Обводы обеих лодок отличает центральная гидролыжа и развитые скуловые брызгоотбойники.



«Томь-605 Классик»



«Томь-525»

Основные данные водометных катеров

«Томь-605 Классик», «Томь-525» и мотолодки «Томь-475»

	«Томь-605 Классик»	«Томь-525»	«Томь-475»
› Длина корпуса, м	6.05	5.25	4.75
› Ширина, м	2.3	2.08	2.08
› Килеватость, град.:			
на транце	11	11	11
на миделе	17	17	17
› Сухой вес, кг	820	520	380
› Емкость топливного бака, л:	2×80	2×80	
› Двигатель:			
тип	УМЗ-4218	УМЗ-4218	ПМ
мощность, л.с.	75	75	40–60*
применяемое топливо	бензин А-76, А-80	бензин А-76, А-80	
› Тип привода	Водомет	Водомет	—
› Шаг импеллера, мм	240	240	—
› Пассажировместимость, чел.	7	5	5
› Кол-во спальных мест	3-4	3	3
› Цена, руб.	470 000	390 000	290 000

* Рекомендуемая

прикрытый откидной крышкой-ступенькой, не имеет инспекционного лючка – чистку предлагается осуществлять у берега непосредственно через приемную решетку (легкосъемную, поставляемую в двух вариантах – с более частым и более редким расположением продольных «прутьев»). Чтобы облегчить эту задачу, в комплект каждого катера даже входит домкрат, как на автомобиле!

Корпуса крашенные, поверхность хоть и матовая, но выглядит достаточно аккуратно. То, что красят здесь как положено, по специальному грунту, было хорошо видно по разъездному «605-му», на котором вслед за нами отправились фотографы и телеоператоры. По словам представителей верфи, его гоняют в хвост и в гриву уже третий сезон, пересидели на нем практически на всех окрестных мелях (как и любая «разгонка», это, как говорится, «машина без хозяина»), но даже на днище голый металл нигде не просвечивает, хотя белесые полосы грунта хорошо видны.

Лево руля!

Когда лодка стоит, уткнувшись носом в песчаный бережок, такая команда звучит несколько по-дурацки. Но только не на водометных катерах «Томь».

Перед тем, как повернуть ключ стартера, пару раз толкаю ручку газа вперед, чтобы подкачать топливо ускорительным насосом. После этой процедуры холодный «уазовский» мотор оживает практически мгновенно. А вот и первый минус оригинального водомета – «нейтрали», которая на большинстве водометов обеспечивается заслонкой реверса, рассекающей поток из сопла напополам, здесь нет. Конечно, на оборотах холостого хода дальше на берег я не вылезу, но долгое перемалывание взвеси из речного песка и тины на мелководье явно не пойдет импеллеру на пользу. Резкая перекладка руля

влево, слегка газу – и «Томь» послушно отходит от берега кормой вперед, причем в некоторых пределах даже управляется! Главное – не проскочить при правой перекладке штурвала ту тонкую грань, которая отделяет «реверс», определяемый поперечным положением рулевого пера, от переднего хода, на который «Томь» тоже «переключается» не сразу. Впрочем, попытку катера закрутиться на месте на этой промежуточной стадии легко парировать более резким поворотом руля, и наоборот – если обстановка требует разворота «на пяточке», действовать следует более плавно, аккуратно на упомянутой грани. К подобной «универсальной» системе управления, где заднему ходу отведен крайний левый сектор вращения штурвала, надо привыкнуть, но уже после нескольких попыток все идет на лад.

Помнить об этой особенности рулевого управления стоит и при левых поворотах на переднем ходу – если переборщить с перекладкой, «полицейский разворот» неминуем. Натре-



Вместительный носовой багажник – как на классических «советских» лодках

нировавшись, я окончательно обнаглел и несколько раз осуществил этот маневр намеренно, резко переключая руль влево (т.е. на задний ход!) на полном ходу (50–56 км/ч). На автомобиле с использованием «ручника», доложу вам, такое не выйдет, и даже на СВП или аэролодке, где часто применяется способ торможения кормой вперед, все происходит куда более плавно. Лодка, мгновенно крутнувшись вокруг своей оси ровно на 180°, останавливается как вкопанная. При этом подобный цирковой трюк, смотрящийся со стороны весьма эффектно, абсолютно безопасен – нештатных «шатаний» по крену или дифференту я не отметил, а в кокпит, несмотря на взлетающие ввысь картинные брызги, не попало ни капли воды. Лишь раз водомет подхватил воздух – когда этот трюк был исполнен на высокой волне, разведенной в ходе предыдущих экспериментов.

Надо сказать, что и вправо оба катера разворачиваются с полного хода довольно круто – диаметр циркуляции со-



Салон легко трансформируется в идеально ровную «трехспальную» лежанку

ставляет от силы три длины корпуса, хотя, надо признать, во многом за счет скольжения кормы, подобного автомобильному заносу задних колес. Это, как и довольно умеренный внутренний крен, вполне объяснимо – килеватость на транце здесь «речная», да и плоская гидролыжа играет свою роль.

При обычном движении на маршруте чувствуешь себя, как в автомобиле (может, сказывается левое расположение руля?). И управляемость, и устойчивость на курсе на высоте. Штурвал можно придерживать двумя пальцами, а то и вовсе отпустить. При резком сбросе газа лодка просто плавно останавливается, сохраняя первоначальное направление. Не критичной оказалась и нагрузка – лодка сопровождения с шестью седоками на борту почти не отставала на маршруте от аналогичной «605-й», шедшей практически налегке. Особой разницы в поведении между «старшей» и «младшей» моделями я не отметил. Единственно, «525-я» оказалась немного быстрее (56 против 52 км/ч с одинаковой нагрузкой)



На обеих лодках установлен самый простой карбюраторный УМЗ-4218 от «уазика»

и чуть «острее» в управлении – кроме того, после «605-й» мне показалось, что в ней немного тесновато.

Подход к намеченной точке берега даже при сильном течении (в день испытаний на Томи его скорость достигала 10–12 км/ч) не вызывает никаких проблем, главное – не сбрасывать газ до минимума, поскольку для управления водомет требует тяги. Уткнувшись носом в необорудованный песчаный или травянистый берег, обе лодки остаются на ровном киле, так что проходить по борту на носовую деку и рыться во вместительном носовом багажнике можно без риска завалить катер набок. Осмотр со стороны показал, что в этой ситуации роль дополнительных боковых «подставок» начинает играть нижняя пара продольных реданов-брызгоотбойников. И уж совсем покорила такой «элемент роскоши», как откидной носовой релинг с защелкой, превращающийся в удобную ступеньку для схода на берег.

Сдвижная крыша поначалу вызывала у меня некоторые опасения – не отхватит ли пальцы, а то и голову при резкой остановке, словно гильотиной? Но все оказалось продумано: от руки «верх» перемещается довольно легко, но не настолько, чтобы сила инерции увлекала его назад или вперед резком старте или сбросе газа, а кроме того, предусмотрена его автоматическая фиксация в трех положениях (защелка расположена снаружи со стороны водителя): кокпит можно или закрыть полностью (в дождь при этом понадобится хотя бы один «дворник», которого тут нет), или приоткрыть только передний ряд кресел, или же полностью сдвинуть крышу назад. Наконец, ее легко снять совсем, чтобы оставить на берегу – достаточно удалить упор в кормовой части, отвернув пару болтов. Кстати, положение «кабины» на поведении обеих лодок при экстремальных маневрах никак не сказывалось – даже когда она была полностью сдвинута назад и выступала за пределы транца. Увы, не сказывалось оно и на шумности – несмотря на вполне умеренные показатели шумомера, комфортно беседовать по мобильному телефону удавалось лишь после сброса газа и перехода в водоизмещающий режим.

Несмотря на простейшую одноконтурную систему охлаждения (заборная вода поступает в рубашку охлаждения мотора непосредственно из водовода и туда же сбрасывается), двигатели обеих лодок благодаря термостату быстро набирали рабочую температуру и идеально держали 85–90°C на протяжении всех испытаний (правда, в инструкции по эксплуатации имеется предупреждение о возможном перегреве при длительном движении на малых оборотах). На случай засорения система охлаждения оборудована сразу двумя разнесенными друг от друга независимыми водозаборниками.

Кстати, о речном мусоре. Испытав знакомое любому «водометчику» чувство вседозволенности, я удостоился и «щелчка по носу». После очередного отхода от берега



Муфта трансмиссии снабжена срезаемым элементом, предохраняющим импеллер

лодка вдруг заупрячилась, напрочь отказываясь реагировать на повороты руля и меланхолично крутятся на месте. Безуспешно испробовав все доступные способы ее обуздать, я попросту заглушил мотор и тут же завел его вновь. Помогло – очевидно, угодившие в водовод водоросли вперемешку с песком и мелкими камушками попросту провалились обратно сквозь приемную решетку, и все заработало в штатном режиме. А наши фото- и видеомастера на «разгонной» «605-й», фиксируя скоростные прохваты по узкой протоке, где воды было от силы по колено, стали жертвой пластиковой бутылки – водомет так ею «подавился», что срезало шпонку. (Правда, тут следует уточнить, что предохранительная решетка была снята).

Не сказать, чтобы процедура замены оказалось такой уж простой, поскольку работать пришлось склонившись в три погибели рядом с горячим мотором, но лучше уж так, чем тратиться потом на замену недешевого импеллера из нержавеющей стали. Хотя сам по себе доступ в моторный отсек совсем неплох, а расположенные в нем заправочные горловины 80-литровых топливных баков (как и на «уазике», их два) снабжены страховочными «воронками», препятствующими попаданию бензина на корпус при неосторожном обращении с канистрами. Чтобы снять крышки отсека, сдвижной «верх» необходимо предварительно сдвинуть либо вперед, либо назад – в последнем случае обслуживать мотор можно непосредственно из кокпита, из-под крыши.

Напоследок я в порядке первого знакомства прокатился на экспериментальной мотолодке «Томь-475» – укороченном открытом варианте «525-й», рассчитанном под подвесной мотор. Представители компании сообщили, что пока не делают на эту модель серьезной ставки – построили, что называется, «просто чтоб была». Если не считать не слишком удачной эргономики (например, чтобы дотянуться до штурвала, пришлось пристроиться на самом краешке сиденья), и эта лодочка, корпус которой изначально рассчитывался под водомет, оставила довольно благоприятное впечатление – опять-таки применительно к речным условиям (на полуметровой волне, разведенной ее более крупными «сестричками», начинались подлеты с довольно жесткими приводнениями). Первый экземпляр с тестовыми целями экипировали заведомо запредельным мотором (двухтактной «Yamaha 85»), и я полностью согласен с заводскими испытателями, что здесь хватит и в половину меньшей мощности – разо-

Результаты испытаний водометного катера «Томь-605 Классик»

(нагрузка – 2 чел. плюс 80 л топлива, сдвижная рубка – в кормовом положении, скорость ветра – 5–6 м/с, высота волны – 0.2–0.4 м, темп. воздуха – 14°C, место испытаний – р. Томь, г. Юрга Кемеровской обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ(А)*
600	2.3 (4.2)	68
1000	3.4 (6.2)	70
1500	5.0 (9.3)	71
2000	5.5 (10.1)	74
2500	7.5 (13.9)	76
3000	13.0 (24.1)	77
3500	24.3 (45.0)	77
3800	28.2 (52.2)	77

* В кокпите на уровне передних сидений

Результаты испытаний водометного катера «Томь-525»

(нагрузка – 2 чел. плюс 40 л топлива, сдвижная рубка – в кормовом положении, скорость ветра – 5–6 м/с, высота волны – 0.2–0.4 м, темп. воздуха – 14°C, место испытаний – р. Томь, г. Юрга Кемеровской обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ(А)*
1000	3.2 (5.9)	68
1500	4.4 (8.1)	72
2000	5.2 (9.6)	72
2500	6.7 (12.4)	74
3000	16.5 (30.5)	76
3500	24.0 (44.4)	77
4000	30.5 (56.4)	77

* В кокпите на уровне передних сидений

гнаться с использованием триммера и минимальной нагрузкой удалось до 78 км/ч, но долго продержаться в таком режиме было нереально из-за бортовой раскочки и дельфинирования.

Резюме

«Классические» сибирские водометные катера, представляющие собой явный шаг вперед по сравнению с такими известными лодками, как «Восток» – водометный вариант «Амура» (производство приостановлено) и «Обь» (по-прежнему объект экспериментов). Доступных на российском рынке импортных аналогов не имеют – мощные и прожорливые спортивные «джеты» не в счет. Как и упомянутые конкуренты, «Томь-605 Классик» и «Томь-525» вряд ли могут претендовать на роль объектов престижа и вообще пускания пыли в глаза – назначение их в первую очередь утилитарное, даже если речь идет об отдыхе на воде. Благодаря использованию исключительно отечественных комплектующих – прежде всего простых карбюраторных двигателей – в обслуживании недороги и могут без проблем эксплуатироваться в любом месте, где имеется хотя бы захудалая автомастерская или ларек по продаже автозапчастей. Ходовые качества на высоте, но есть и определенные ограничения – например, отсутствие «нейтрали», логика управления реверсом и нелюбовь к длительному движению малым ходом явно затруднят их использование на акваториях с интенсивным движением, изобилующих узкостями, тесными маринами и причальными стенками. Основная стихия катеров «Томь» – крупные и мелкие мелководные реки с дикими берегами. Короче говоря, тот простор, который в Сибири вряд ли когда будет в дефиците. 🏞



Водометные катера «Томь-605 Классик», «Томь-525» и мотолодка «Томь-475» предоставлены для испытаний судостроительным предприятием ООО «Томь»: 652050, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленина, 26, тел./факс (384-51) 541-00, 555-82; info@yurgakater.ru, www.yurgakater.ru