

«UMS-450», «500» и «600»: Товарищи иностранцы

Артем Лисочкин. Фото автора и Владимира Архипова

С формальной точки зрения, лодки киевской компании «UMS Boat» – для нас иномарки, но у кого повернется язык назвать этим словом, например, автомобиль «Таврия»? Надеемся, что наши украинские читатели не воспримут подобную параллель за ехидство: пришла она в голову только по той причине, что у наших стран по-прежнему очень много общего. В числе прочего объединяет Украину с Россией и то, что лодки здесь умеют делать все же лучше, чем автомобили.



К лодкам «UMS» мы присматривались уже давно – в основном на специализированных выставках. Опробовать их потребительские качества на деле удалось лишь в прошедшем сезоне, но зато «по полной программе» – на редакционный тест, проведенный в шхерах Выборгского залива, были предоставлены три самые «серьезные» модели, возглавляющие производственную программу верфи (в активе предприятия имеются также гребно-моторные лодочки «Язь» длиной 2,8–3,8 м, серия плоскостонных 2,8–3,9-метровых джонботов «Sprinter», а кроме того, здесь выпускаются специализированные трейлеры на основе импортных комплектующих). Несмотря на существенную разницу в размерах, да и по такому важному показателю, как килеватость днища, фирменную принадлежность всех трех лодок можно опознать без труда, причем не только благодаря узнаваемому дизайну – как мы убедились в ходе теста, объединяет их и схожесть поведения на воде.

С оглядкой на «заграницу»

Малое судостроение Украины тоже развивается во многом по схожему с российским сценарию. Если сначала здесь, как и у нас, в основном доминировал стеклопластик, то в последнее время

все больше верфей начинает отдавать предпочтение алюминию. «UMS», начавшая строить такие лодки задолго до наступления полномасштабного «алюминиевого бума» и успевшая обрести достаточно большой опыт в этом деле, находится в изначально более выгодной позиции, хотя новички-конкуренты все заметнее наступают на пятки. Не стоит сбрасывать со счетов и иностранцев – представители «UMS» не скрывают, что одним из основных соперников компании является финский гигант «Buster», позиции которого на украинском рынке весьма сильны.

Помимо прочих потребительских качеств, немалое внимание в подобной борьбе приходится уделять внешнему виду – а металл при всех своих достоинствах требует для достижения этой цели не только высокой квалификации сварщиков, но и конструкторских ухищрений. Те же «Buster» и «Silver» выходят из положения благодаря использованию клепадно-сварных бортовых «призм», заполненных вспенивающимся полиуретаном; специалисты «UMS», которые предпочли классическую схему с продольно-поперечным набором, поначалу пошли по иному пути.

Наши постоянные читатели, скорее всего, припомнят, что еще при первом «выставочном» знакомстве нас в первую

очередь привлекла примененная украинскими мастерами оригинальная технология, благодаря которой эти чисто сварные лодки выделялись аккуратным внешним видом и идеально гладкими бортами – для обшивки использовался не лист, а профилированный алюминиевый прокат с небольшими ребрами жесткости, обеспечивающий плавный изгиб и менее подверженный короблению при сварке.

Борта предоставленных на тест лодок тоже радовали глаз чистотой поверхностей и полным отсутствием сварочных бугринов, но, как сообщил присутствовавший при испытаниях коммерческий директор «UMS» Владимир Умрилов, от профилированного проката с недавних пор пришлось отказаться – по той банальной причине, что металлурги попросту сняли его с производства. Теперь предприятие по примеру прочих использует для обшивки обычный алюминиевый лист (на днище – толщиной 4 мм, а на бортах – «тройку», что является в нынешнем малом судостроении едва ли не общепринятым стандартом). Чтобы по меньшей мере не «снижать планку», пришлось немного подкорректировать технологию и обеспечить более жесткий контроль за качеством как сборки, так и самого используемого материала. А роль своеобразного «ребра жесткости» теперь

**Основные данные
мотолодок «UMS-450», «500» и «600»**

| | «450» | «500» | «600» |
|----------------------------|----------|----------|-----------|
| Длина, м: | | | |
| – корпуса | 4.55 | 5.05 | 5.92 |
| – габаритная | 4.7 | 5.2 | 6.03 |
| Ширина, м | 1.98 | 2.2 | 2.23 |
| Осадка, м | 0.305 | 0.32 | 0.435 |
| Высота транца, м | 0.508 | 0.508 | 0.508 |
| Килеватость, град.: | | | |
| – на транце | 13 | 14 | 16 |
| – на миделе | 19 | 22 | 22.5 |
| Сухой вес, кг | 392 | 488 | 605 |
| Емкость топливного бака, л | 60 | 80 | 150 |
| Мощность ПМ, л.с.: | | | |
| – максимальная | 70 | 90 | 150 |
| – рекомендуемая | 50 | 70 | 90 |
| Грузоподъемность, кг | 420 | 520 | 720 |
| Категория СЕ | С | С | С |
| Цена, евро | от 7 760 | от 8 930 | от 12 700 |

возложена на зиговку бортовой обшивки под планширем, несущую также декоративные функции.

С деталями же внутреннего оборудования дела обстояли не столь радужно – в частности, на «500-м» и «600-м» обратили на себя внимание грубоватые сварные швы алюминиевых полуконсолей. Впрочем, нам сообщили, что в ближайшее время эти детали будут изготавливаться из стеклопластика, так что мы имели дело, что называется, с «последними из могикан». Такими консолями был уже оборудован самый маленький «450-й» – впечатление они производят и впрямь более отрадное, хотя их граненые очертания наводят на мысль, что разработавший их дизайнер больше привык иметь дело с металлом.

Дабы покончить с этой стороной дела, стоит упомянуть, что довольно примитивные ветровые стекла тоже

не особо гармонируют с нарядными аккуратными корпусами, а крошечные зазоры между окаймляющими их мощными трубами и прозрачными поликарбонатными щитками не позволяют в полной мере использовать окантовку в качестве поручня. Несколько сомнительным представляется также решение перекрывать проход между консолями исключительно мягким фартуком, а не жесткой «калиткой», особенно на «500-м» и «600-м» – подобная экономия их имиджу не к лицу, тем более что все лодки были оборудованы опционными ходовыми тентами. На «500-м» сложенный и откинутый назад тент практически перекрывает заливную горловину встроенного бензобака. Мягкий чехол, конечно, можно отжать в сторону, чтобы вставить воронку, но соседство бензина с тканью, представляющей собой в момент заправки потенциальный фитиль, все же не особо радует.

Кстати, о стеклопластике. В отличие от тех же чисто металлических «Buster», «UMS» использует этот материал в довольно серьезных масштабах, и сферу его применения в ближайшем будущем намечается еще более расширить. На «UMS-450», к примеру, из него изготавливаются уже не только консоли и рундуки, но и «ванна» кокпита (на всех лодках самоотливного), снабженная длинными побортными «карманами» для всякой мелочевки. Поскольку пластик применяется в основном в интерьере, при «виде сбоку» это совсем не бросается в глаза – параллели возникают скорее не с алюминиево-пластиковыми «Silver», а с «американцами» вроде «Tracker», «Alumocraft» и иже с ними, рассчитанными в первую очередь на любителей рыбалки.

Прежде всего это касается «450-го» с «500-м», имеющих в носовой части характерную «палубу», расположенную выше основного пайола, но ниже планширя. Места под этой декой, казалось бы, вагон, но отформованные в ней «ванночки» рундуков на поверку оказались довольно тесными и мелкими. Хорошо, конечно, что предусмотрена возможность их использования в качестве заполняемых водой живорыбных садков, а между крышками заботливо оставлено место для установки поворотного рыболовного кресла, но даже с учетом этих условий имеющимся пространством можно было бы распорядиться, наверное, более рационально. Такая же картина и на «флагмане», оборудованном носовым V-образным «диваном» из пластика со столь же скромными по объему углублениями-рундуками.

А вот кормовое сиденье весьма приглянулось: во-первых, там никаких «ванночек», конструкция самая что ни на есть классическая, а во-вторых, рундук под ним разделен на две независимые секции с отдельными люками – те, кому приходилось сгонять с заднего дивана всех пассажиров, чтобы достать какую-нибудь ерунду из-под одной широкой крышки, сразу оценят удобство такой конструкции. Кроме того, аккумулятор, как положено, надежно отделен

**Результаты испытаний
мотолодки «UMS-450»**

(нагрузка – 2 чел. плюс 35 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Yamaha F60», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 11 1/8 и шагом 13 дюймов с поврежденной лопастью, скорость ветра – 3–4 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 21°C, темп. воды – 18°, место испытаний – Выборгский залив)

| Об/мин | Скорость, уз (км/ч) |
|--------|---------------------|
| 750 | 2.3 (4.3) |
| 1000 | 3.7 (6.9) |
| 1500 | 4.8 (8.9) |
| 2000 | 5.8 (10.7) |
| 2500 | 6.6 (12.3) |
| 3000 | 8.6 (15.9) |
| 3500 | 14.8 (27.3) |
| 4000 | 18.6 (34.4) |
| 4500 | 22.5 (41.6) |
| 5000 | 25.9 (47.9) |
| 5200 | 27.2 (50.3) |





Результаты испытаний мотолодки «UMS-500»

(нагрузка – 2 чел. плюс 60 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – двухтактный «Yamaha 90», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 13 ¼ и шагом 17 дюймов, скорость ветра – 2–3 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 21°C, темп. воды – 18°, место испытаний – Выборгский залив)

| Об/мин | Скорость, уз (км/ч) |
|--------|---------------------|
| 500 | 1.7 (3.2) |
| 1000 | 4.0 (7.4) |
| 1500 | 5.3 (9.8) |
| 2000 | 6.3 (11.6) |
| 2500 | 10.1 (18.7) |
| 3000 | 15.8 (29.2) |
| 3500 | 19.8 (36.7) |
| 4000 | 23.7 (43.9) |
| 4500 | 27.6 (51.0) |
| 5000 | 30.9 (57.1) |
| 5100 | 31.5 (58.2) |

от тех же запасных канистр с топливом, которые обычно и укладываются в кормовой рундук.

Блин не комом

Обычно к склонности лодок поворачивать «блинчиком» мы относимся с некоторой настороженностью, но три модели компании «UMS» заставили нас в чем-то пересмотреть устоявшиеся принципы.

Еще в гавани у подножия знаменитого Выборгского замка, размещаясь по лодкам, мы обратили внимание на их прекрасную статическую остойчивость. Килеватость здесь, конечно, довольно умеренная (от 16° на транце у «600-го» до всего лишь 13° у самого маленького «450-го»), но, с другой стороны, к носу днище становится заметно более «острым» – сама по себе концепция обводов переменной килеватости, за исключением ряда мелочей, на всех лодках применена одна и та же. Позже выяснилось, что есть и еще один объединяющий фактор – широченные скуловые отгибы, которые, судя по всему, и обеспечивают повышенный восстанавливающий момент, причем не только в статике. Все это предопределило схожесть поведения участников теста на воде, заметную, что называется, невооруженным глазом.

Чтобы получше прочувствовать сходство и разницу, порядок испытаний определили по «принципу контраста». Первым прошел обязательную испытательную программу флагманский «UMS-600», за ним – наиболее компактный «450-й», а «закрывающим» поставили «UMS-500».

Прежде всего обратила на себя внимание изначальная носовая центровка всех испытанных лодок, благодаря чему

обеспечивается очень легкий выход на глиссирование. Особенно это было заметно на «450-м», консоли которого смещены в нос – кормового дифферента при разгоне у него не было вообще. Минимальная скорость глиссирования тоже впечатляет – «сваливание», границу которого определить довольно трудно, начинается на скоростях всего лишь порядка 20–25 км/ч, словно на старинном плоскодонном «Прогрессе». Разогнавшись, лодки все же реагируют на триммер (самая маленькая – чуть менее охотно), что позволяет прибавить по сравнению с «занутренным» положением мотора около 4–5 км/ч, но все же достигнутые показатели максимальной скорости чемпионскими не назовешь. Результаты замеров приведены в таблицах, но следует отметить, что на «450-м» был немного поврежден гребной винт (для Выборгского залива это в порядке вещей), поэтому соответствующие цифры указываем только для справки.

И при этом все три лодки оказались самыми что ни на есть «драйверскими» – выяснилось это на том этапе испытаний, который мы условно именуем «скоростным маневрированием».

Даже самый массивный и высокобортный «500-й» при «раскрутке» с места никакими стараниями не удавалось накренить больше, чем примерно на 15° – и это в левую сторону, когда упору положенного на борт мотора помогает реактивный момент винта правого вращения; при поворотах на более высокой скорости порой создавалось впечатление, что крена нет вообще. Поначалу мы осторожничали, опасаясь опрокидывания наружу, но, когда раз за разом лодка уверенно держалась на ровном киле, в том числе и при встрече бортом



с волной, дали себе волю. Выяснилось, что, резко переложив руль на борт при скорости более 60 км/ч, «500-й» можно вогнать в циркуляцию порядка всего лишь двух длин корпуса!

Благодаря носовой центровке лодка охотно «заныривает» в поворот, но заданную штурвалом траекторию удерживает четко – даже при том, что при определенных условиях корма может проскользнуть в плавном кратковременном «заносе». Подобные маневры производят впечатление и на сторонних наблюдателей, не говоря уже о пассажирах (один из них потом заметил, что по ощущениям такая езда напоминала ему «американские горки»). Перегрузки, стаскивающие с сиденья, и впрямь весьма ощутимы, ведь составляющая действующих на седека сил направлена строго вбок, но это, пожалуй, единственный минус – при наличии на борту детей и вообще неподготовленных пассажиров крутить «адреналиновые» повороты не рекомендуем в основном по той причине, чтобы кто-нибудь не вылетел за борт.

«450-й» с «500-м» продемонстрировали похожее поведение при экстремальных маневрах – разве что у последнего и крены в поворотах, и дифферент при разгоне оказались несколько более выраженными. Кроме того, при настройке на кормовой дифферент обе лодки иногда подхватывали воздух вин-



Результаты испытаний мотолодки «UMS-600»

(нагрузка – 2 чел. плюс 140 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF140», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 13 1/4 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 4–5 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 21°C, темп. воды – 18°, место испытаний – Выборгский залив)

| Об/мин | Скорость, уз (км/ч) |
|--------|---------------------|
| 750 | 1.9 (3.6) |
| 1000 | 3.0 (5.6) |
| 1500 | 4.6 (8.6) |
| 2000 | 5.8 (10.8) |
| 2500 | 7.2 (13.3) |
| 3000 | 10.6 (19.6) |
| 3500 | 16.1 (29.8) |
| 4000 | 20.3 (37.6) |
| 4500 | 24.3 (45.0) |
| 5000 | 27.5 (50.8) |
| 5500 | 30.4 (56.2) |
| 6000 | 32.5 (60.2) |
| 6400 | 34.8 (64.3) |



том, что может объясняться излишне высокой установкой моторов.

Здесь стоит отметить, что все протестированные «UMS» прошли сертификационные испытания по европейским правилам (на заводских шильдиках со значком «CE» указана присвоенная категория «С»), и надо думать, что обязательный при этом динамический тест на прохождение поворотов был пройден с более чем солидным запасом.

Увы, но в бочке меда все же обнаружилась ложка дегтя. После нескольких крутых разворотов мы вдруг учуяли явственный запах бензина. После короткого осмотра обнаружилось, что топливо выплескивалось непосредственно из-под крышки заливной горловины – не иначе, как под воздействием центробежной силы, тем более что бак на тот момент был залит «под завязку». Поскольку все баки и горловины устроены по одному и тому же принципу, не исключено, что при полной заправке подобный неприятный эффект мог проявиться и на двух моделях поменьше. Мы сразу поставили в известность об этом представителей верфи, присутствовавших при испытаниях, и они пообещали оперативно разобраться с выявленной проблемой.

Дизайн консолей особыми изысками не блещет, но с точки зрения эргономики нареканий к ним практически нет. Разве что на «450-м» из-за низкой

посадки водителя и близко расположенного штурвала, который оказывается между коленями, чувствуешь себя словно за рулем игрушечной машинки в луна-парке – хотя эта особенность, скорее всего, выявилась прежде всего «на контрасте» с более крупными и высокобортовыми моделями.

Высота волны в Выборгском заливе не превышала 0.3–0.4 м, но, благодаря наличию небольшого «каравана», для оценки мореходных качеств можно было использовать также искусственную волну – в том числе довольно серьезную «толчею», образованную наложением друг на друга двух кильватерных следов от параллельно идущих лодок. Даже компактный «450-й» с умеренной 13-градусной килеватостью чувствовал себя в таких условиях уверенно и шел довольно мягко – обводы переменной килеватости, более острые в носовой части, плюс носовая центровка позволяли легко, без ударов, резать волну.

Плюсы:

- качественное исполнение корпусов;
- привлекательное внешнее оформление;
- хорошая статическая остойчивость;
- уверенное исполнение экстремальных маневров.

Минусы:

- неаккуратное исполнение отдельных элементов оборудования;
- малый объем стеклопластиковых рундуков;
- выплескивание бензина из горловины полного бака при резких поворотах.

Резюме

Добротные и внешне привлекательные в основе своей алюминиевые лодки, не свободные, увы, от общего как для российского, так и украинского малого судостроения недостатка – малого внимания к проработке мелочей и уровню исполнения деталей внутреннего оборудования. Впрочем, «UMS» продолжает совершенствовать свою продукцию, и, судя хотя бы по предоставленным редакции фотографиям и эскизам, ряд перечисленных проблем уже решен на модификациях с полностью стеклопластиковой палубной секцией и консолями, выпуск которых недавно освоен киевской компанией. Благодаря хорошей статической остойчивости, открытой компоновке с просторными кокпитом и ряду специализированных элементов оборудования могут быть адресованы в первую очередь любителям рыбалки. Способны подарить удовольствие и просто от самого процесса управления – в частности, при своей высокой сопротивляемости крену допускают запредельные маневры на высоких скоростях.

Мотолодки «UMS-450», «500» и «600» предоставлены для испытаний компанией «Force Marine», Москва, ул. Панферова, 7, корп. 2, тел. (495) 730-5332, 585-0777, info@force-marine.ru, www.force-marine.ru