

«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 просторством 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°С, 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 ¼ 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