

UMS – развитие и уровень







На отечественном рынке мало-го судостроения украинская компания UMS, производитель лодок и катеров из алюминия, работает с 2000 года. В конце сезона 2015 года, в ноябре, UMS устроила для дилеров и журналистов презентацию своих новых лодок серии Tuna. В формате мини-бот-шоу гости имели возможность протестировать их на воде. Новое семейство было представлено четырьмя моделями самого распространенного в Украине размера – длиной 4 – 5 м. Некоторые из них относятся к серии, предназначенной для продажи в скандинавских странах. Особенно ярко выделялись две большие модели с подвесными двигателями – Tuna 500TT с Yamaha- 100 л. с. и Tuna 460TT с Suzuki 60 л. с.

Эти, спроектированные для спортивной рыбалки лодки продуманы до мелочей. О способах превращения просто лодки в «специалиста на воде» нужно говорить отдельно. Имея, например, корпус базовой модели 500, UMS разработал различные варианты обустройства. В небольших универсальных моторных лодках под подвесные моторы, потребительские качества отдельных моделей определяются нюансами, но, тем не менее, они имеют решающее значение при покупке.

Все знают преимущества лодочного корпуса из алюминиевого сплава – это стойкость к износу, неприхотливость в эксплуатации и признанная надежность в экстремальных ситуациях. В конструкции новых лодок Tuna эти качества морского алюминия реализо-

ваны на все сто. Удачная конструкция, отработанная технология сварки при сборке корпуса – давно завоевали доверие владельцев в Украине и за рубежом. Эргономика обитаемости тоже на высоте. Но все-таки это не главное, что выделяет новинку из модельного ряда UMS, а может и из всего отечественного малого алюминиевого судостроения.

По крайней мере, все опытные судоводители, которые пробовали лодки на воде, отметили прекрасные ходовые характеристики. И пускай не делали замеров с секундомером, GPS и тахометром, можно с уверенностью сказать, что корпуса 500TT и 460TT могут смело конкурировать в своем раз-мере с любым известным (по крайней мере мне) корпусом из стеклопластика и даже любой лодкой RIB. До знаком-



ства с новинками от UMS сравнение алюминия и пластика даже не приходило в голову – ведь стеклопластик это единственный применяемый в малом судостроении материал, технология работы с которым позволяет создать корпус с лучшей гидродинамикой. Серийные корпуса UMS (да и всех известных производителей) привязаны к изготовлению корпуса с алюминиевого листа. Крой листа обшивки всегда должен разворачиваться на плоскость – такова технология. И она позволяет строить прочные и практичные корпуса. Но учесть все особенности движения корпуса с точки зрения гидродинамики очень сложно. Корпус в нашем размере становится сразу экономически не интересным и излишне трудоемким. Практика показывает, что

постройка судов из листового алюминия (без штампов и выкатки) с учетом всех требований гидродинамики возможна только после 12-метровой длины корпуса. Были, правда, исключения. Американской судостроительной компании Tracker, в начале двухтысячных, удалось создать и предложить рынку в диапазоне 6 -- 7 м легендарную алюминиевую «Тундру». Лодка произвела фурор. Интересная, непревзойденная гидродинамика, необычный, запоминающийся дизайн, отличные ходовые характеристики. Лодки изготавливались из листового алюминия, но из крупногабаритных штампованных элементов, соединенных сваркой. Изюминка проекта была, конечно же, штамповка. По слухам, для этого были подключены авиастроители и, вро-

де бы, это была штамповка взрывом. Для придания товарного вида на производстве не стеснялись применять и шпатлевку, и многослойную покраску. Лодка получилась уникальная, спрос зашкаливал – правительством США даже накладывались ограничения на экспорт. Лодка присутствовала на рынке Украины. Автору доводилось вдоволь попробовать «Тундру» в деле. Все впечатляло – подобрав положение двигателя и гребной винт, скорости уверенно переваливали за 100 км/час. Ни до того, ни после ничего даже похожего в алюминиевом судостроении в таких размерах не появлялось. Да кончилось все плачевно. Модели «Тундры» не получили развития – подвела сложная технология. Если первые экземпляры можно было выпускать и без прибыли,



то в дальнейшем вынужденное упрощение и удешевление производства сыграло злую шутку – в погоне за спросом бренд стремительно потерял качество. Современный рынок этого не прощает – лодку выпускали менее десяти лет.

Вспомнить для сравнения «Тундру» было нужно -- Tuna 500TT вызвала у меня похожие эмоции. И пусть лодка от UMS уступает в размерах и мощность двигателя не та, но в поведении лодки чувствуется порода. Tuna 500TT имеет непревзойденное сочетание мяг-

кости, эластичности и агрессивности, имеет свой характер и он у нее прогнозируемый, послушный. С первых минут за штурвалом начинаешь получать удовольствие от отзывчивости на перемещение рукоятки дросселя и поворот штурвала. Самое интересное,



что при осмотре лодки на берегу днище не впечатляет—ничего особенного : умеренная килеватость, по две пары реданов, S-образная скула – ничего нового, ничего революционного, просто не за что зацепится глазу. Расспросы конструктора тоже мало что прояснили – да считали, да рисовали, да испытывали, да есть опыт в водномоторном спорте. Думаю, в этих нескольких «да» и кроется весь секрет. В рекламных материалах скромно отмечено: «гидродинамическое качество и вес корпуса позволяет...» и далее по тексту. Так вот – на сегодняшний день лодки UMS Tuna 460TT и особенно Tuna 500TT позволяют владельцу использовать все преимущества лодки по максимуму. И основная заслуга здесь, безусловно, принадлежит конструктору. Во всем чувствуется опыт, умение считать и гидродинамику и весовую нагрузку, и умение убедить в своей правоте производителей, технологов и руководство. Лодки удались в полной мере и получились без всяких экзотических приемов и решений.

Очень приятные впечатления остались и от модели 410 . На воде были представлены две лодки Tuna410-DCAL с двумя консолями и Tuna410-



MAL для мотора с румпельным управлением. Вторая модель получилась легкой и экономичной с отличными ходовыми характеристиками и впечатляющей вместимостью. Двухконсольная модель конечно повышает комфортабельность – особенно это чувствовалось в ноябре, да и по ходовым характеристикам --можно было более уверенно выполнять любые маневры абсолютно безопасно, к тому же лодки выпускают с высотой транца 390 и 508 мм. Хочется надеяться, что наши водно-

моторники, рыбаки, дайверы наконец-то откажутся от советского наследства в виде «Казанок», «Прогрессов» и т.д. Новые модели -- абсолютно отличный уровень безопасности, комфорта, эстетики. Может это и несправедливо сравнивать «Казанку» с современным алюминиевым корпусом – все-таки, лодки разной эпохи, разных технологических возможностей, да и разных задач. Но ментальность наших людей штука забавная и, часто, не поддающаяся логике. Вот уже больше двадца-





ти лет находясь в лодочном бизнесе, не удалось убедить ни одного владельца советской лодки не устанавливать современный «подвесник». Ну не заслуживает советская МКМ установки даже тридцатки -- эти вечные разговоры о переделке и тюнинге. Невозможно на старой лодке изменить высоту борта, добавить ширину это будет лодка совсем с другими характеристиками и не в лучшую сторону. Да и качество материала корпуса: сварные или клепанные соединения со временем только ухудшаются – ведь усталость металла никто не отменял.

И очень приятно, когда будет реальная альтернатива приобретения взамен сорокалетнего, пусть и легендарного корпуса современной отечественной лодки по реальной, адекватной цене с высокими потребительскими свойствами:

- нахождение экипажа в кокпите алюминиевой лодки избавляет владельца от травм от кокпита с острыми углами металла;



- заливка «морской пеной» увеличивает жесткость корпуса, обеспечивает непотопляемость и делает его не «греческим»;

- использование полиуретановых эмалей придает нарядный, современный вид и индивидуальность;

- тщательно изготовленный сварной корпус из алюминия смотрится великолепно и без лакокрасочного покрытия, что придает ему одновременно, при всей утилитарности, и определенную элитарность;

- современные сплавы АМГ в сочетании с анодной защитой имеют высочайшую стойкость к коррозии;

- гидродинамика корпуса позволяет реализовать весь потенциал допустимой силовой установки, а это кроме

скорости и безопасности еще и экономичность;

- несколько вариантов исполнения одного и того же корпуса с различной комплектацией позволяет приобрести лодку под свои потребности.

Наблюдая за продукцией компании UMS с начала ее основания, а это напомним, 2000 год, могу сказать: для меня в ноябре 2015 состоялось лишь первое знакомство с лодками семейства Tuna, настолько сильное было впечатление.

Лодки семейства Tuna интересны отечественным и зарубежным водномоторникам. Победа Tuna 500TT в «Кубке Украины на судах народного потребления 2015» – яркое тому подтверждение. Участие компании UMS в

ключевых европейских бот-шоу в Дюссельдорфе, Хельсинки и Варшаве способствует продвижению продукции на новые рынки и способствует успеху новых моделей. Во время посещения в этом году выставки в Дюссельдорфе, обратил внимание, что стенд UMS с лодками Tuna пользовался большой популярностью.

В преддверии сезона 2016 года на выставке Бот-Экспо, которая будет проходить в Киеве с 17 по 20 марта, в международном выставочном центре на Броварском проспекте, компания UMS предоставит для ознакомления свою продукцию, включая и новые модели Tuna.



вул. Електриків, 26, 04176, м. Київ, Україна
+38 044 351 75 71, +38 050 411 85 20
ums@ums.com.ua; www.ums.com.ua

