



Артем Лисочкин. Фото Игоря Лагутина

## «Uksi Kasandra»: на трех килях

Тримаран — это экзотика? Для многих, пожалуй, да, особенно в последние десятилетия. Хотя в свое время такие обводы пользовались в мировом прогулочном судостроении немалой популярностью. Не рановато ли списывать их со счетов? Не забыты ли на фоне некоторых минусов совершенно очевидные плюсы, которые при определенных условиях способны дать тримарану солидную фору перед прочими типами обводов?



Как показывает опыт редакционных испытаний, большинство как отечественных, так и зарубежных судостроителей является сторонниками старой доброй однокорпусной схемы — к глиссирующим тримаранам почему-то принято относиться с некоторой опаской. Лодки с «трехкилевыми» обводами, которые побывали на нашей «мерной миле», стали скорее исключением, подтверждающим общее правило. Да и к тримаранам их можно отнести разве что формально, поскольку боковые «спонсоны» являлись здесь скорее придатками основного центрального корпуса, выполняя роль развитых брызгоотбойников. С настоящим, «классическим» тримараном, представляющим собой

### Основные данные мотолодки «Uksi Kasandra»

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Длина, м:                  | 3.85      |
| Ширина, м:                 | 1.50      |
| Осадка, м:                 | 0.18      |
| Сухой вес, кг:             | 110–130*  |
| Высота борта на миделе, м: | 0.58      |
| Высота транца, м:          | 0.38      |
| Мощность ПМ, л.с.:         |           |
| – максимальная             | 30        |
| – рекомендуемая            | 25        |
| Пассажироместимость, чел.  | 4         |
| Грузоподъемность, кг:      | 400       |
| Цена, руб.                 | 147 000** |

\* В зависимости от комплектации

\*\* В исполнении с постом управления



практически прямоугольные в плане «сани» на трех «полозьях», дела мы не имели очень давно. Именно поэтому к предложению опробовать на воде лодочку «Uksi Kasandra», выпускаемую ижевской компанией «Формопласт», редакционная тест-группа отнеслась с повышенным интересом.



### Полный комплект

Первый же взгляд на «Касандру», прибывшую к месту испытаний на самом простеньком трейлере (наличия которого «на хвосте» вряд ли заметил бы даже и менее мощный буксировщик, чем «Subaru Outback»), вызвал у автора этих строк нечто вроде приятной ностальгии. Сразу припомнилась картоп-лодка «Онега» (тоже тримаран), на которой в далеком детстве гонял чуть ли не до головокружения... «Онегу», несмотря на ее микроскопические размеры, до сих пор считаю одной из самых стильных отечественных лодок. Дизайн «Касандры» тоже оказался весьма привлекательным, и немалую лепту в создаваемое впечатление вносят, пожалуй, именно классические тримаранные обводы, играющие на контрасте остроконечных форштевней и тупого носа «палубы».

Посмотрев на лодку с высоты причала, кое-кто может обозвать ее «мыльницей», но вот вам первый плюс подобной схемы: где вы еще видели лодку длиной всего лишь 3.85 м с таким просторным кокпитом? Скорее, к нему больше подходит определение «платформа». Для рыбалки — самое то (проверено еще на упомянутом картопе), тем более что благодаря полноценным боковым спонсонам, килевые линии которых лишь незначительно приподняты относительно основного центрального киля, статическая остойчивость у «Касандры» на поря-

док выше, чем у однокорпусной посудины подобных размерений — когда я рискнул встать прямо на планширь в районе миделя, лодка и не подумала зачерпнуть воду бортом.

Кроме того, эта «платформа» весьма грамотно обставлена. Под мягкими подушками отформованного в носовой части кокпита П-образного сиденья обнаружили три довольно объемистых рундука; еще один, самый большой, скрывается под кормовым диваном. Особых слов заслуживает стильная и эргономичная рулевая консоль — расположившись за рулем, чувствуешь себя словно на лодке классом повыше. Предусмотрена даже плоская панель для установки карт-плоттера или эхолота методом «in-dash»! По бокам от штурвала отформованы две ниши-подстаканника, надежно удерживающие на ходу карманный навигатор или мобильник. При всей своей «навороченности» консоль довольно компактна: слева от нее остается достаточно широкий проход, да и зрительно лодку она не загромождает. Единственно, здесь не помешал бы невысокий прозрачный щиток, защищающий водителя от ветра и брызг, тем более что на консоли имеется отформовка, явно предназначенная для его крепления.

Да и вообще всем своим видом «Касандра» будто намекает: «Не смотрите, что я маленькая. У меня все как у взрослых!». Мягкий привальныйник,

словно на большом катере, плавно сбегает у транца к ватерлинии, предохраняя борт при отходах от причала; есть даже настоящие швартовные утки, а не простенькие рымы, причем носовая — системы «pull-up», т.е. в нерабочем состоянии утапливается заподлицо с палубой, что исключает риск зацепиться за нее одеждой или запутать снасть на рыбалке...

Но самое интересное скрывалось у «Касандры» в подпалубном пространстве, хотя сразу скажем, что система, о которой пойдет речь, показалась нам несколько спорной. Избалованные общим уровнем «наворотов», не особо характерных для лодочки подобных размерений, электрическую отливную помпу с поплавковым автоматом мы восприняли уже как должное (правда, следует отметить, что лодка нам досталась в практически самой дорогой комплектации). Однако и подумать не могли, что под пайолом скрывается целая «канализационная сеть» из силиконовых шлангов, протянувшихся от шпигатов (не только кокпита, но и каждого из носовых рундуков!) до специального рецесса в кормовом рундуке, где и установлена помпа.

Теоретически задумка вроде хороша, но вот на практике... Как прочищать систему в случае засора? Вантузом? Что делать, если один из шлангов соскочит со штуцера? Ведь все это хозяйство упрятано в намертво «запаянный» корпус... Во время испытаний





лил дождь, а шикарная помпа-автомат почему-то оказалась неподключенной. Слить накопившуюся в «служебном» рецессе воду решили попросту после подъема лодки на слип, тем более что на транце обнаружили целых две сливные пробки. Из-под одной не вылилось ни капли — собственно между-донное пространство было свободно от воды. Но и со второй пробкой нас ждал тот же результат!

Заглянув в оба отверстия, ничего, кроме путаницы полупрозрачных шлангов, мы не разглядели. То ли какой-то из них действительно отсоединился, то ли лег как-то не так, то ли осушение рецесса подобным способом просто не предусмотрено конструкцией... Короче, пришлось кидать провода от аккумулятора напрямую и откачивать воду помпой, оставшись при мнении, что с «канализацией» конструкторы лодки малость перемудрили. А помпу, кстати, мы бы дополнили переключателем на три положения: «включено вручную», «включено в автоматическом режиме» и «выключено». Не помешал бы в стандартной комплектации и общий выключатель «массы», который на лодке с аккумулятором — не опционный «фетиш», а абсолютно необходимая вещь.

### Гидрокартинг

На транце нашей «упакованной от килля до клотика» красавицы был установлен, тем не менее, выдавший виды двухтактный «Mercury 30» (из тех, что встречаются еще под именем «Tohatsu»), не подключенный к тахометру и без гидрооткидки (нормальный, в общем-то, комплект для теста, устраиваемого практически в пред-

зимнюю пору!). Жаль, конечно, что не удалось объективно оценить, насколько соответствует 13-дюймовый гребной винт той или иной нагрузке, но с подбором дифферента проблем не возникло — установка упора подвески в треть от транца отверстие обеспечило наиболее «скоростной» режим с одним водителем, а далее мы регулировали продольную центровку простой пересадкой пассажиров.

Первая любовь не забывается, но при всех своих нежных чувствах к упомянутой «Онеге» ваш покорный слуга относится к тримаранам, как к «вещи в себе». Помнится, что на прямой этот крошечный картоп с «Ветерком-8» проявлял завидную резвость, но на разгоне вставал свечой, в крутых поворотах норовил «вывалиться» наружу, требуя принудительного откренивания, а в более-менее крупную волну втыкался своим тупым носом, словно бульдозер, выплевывая вперед воду. Примерно тем же грешили и другие «классические» тримараны, которыми довелось управлять. В чем-то прогнозы поведения «Касандры» оправдались, в чем-то не совсем.

Максимальная скорость оказалась вполне «на уровне» (см. таблицу), причем нам показалось, что при малой нагрузке работает не только гидродинамика, но и аэродинамика. При движении против ветра показатели оказались немного выше — не исключено, что за счет образующейся в тоннелях «воздушной подушки».

При кормовом расположении водителя и заранее откинутом в «скоростное» положение моторе лодка, несмотря на относительно короткий корпус, выходит на глиссирование без чрез-

## Результаты испытаний мотолодки «Uksi Kasandra»

(нагрузка — 1–4 чел. плюс 20 л топлива, ПМ — двухтактный «Mercury 30», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 9.9 и шагом 13 дюймов, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0.1–0.3 м, темп. воздуха — 7°C, темп. воды — 6°, место испытаний — устье р. Малая Невка, Санкт-Петербург)

| Нагрузка, чел. | Скорость, уз (км/ч)* |
|----------------|----------------------|
| 1              | 30.1 (55.7)          |
| 2              | 28.4 (52.2)          |
| 3              | 25.8 (47.7)          |
| 4              | 21.9 (40.6)          |

\* При оптимальной продольной центровке, достигнутой за счет расположения пассажиров

мерного кормового дифферента, резво преодолевая «горб сопротивления». Крутые развороты с полного хода действительно проходит «блинчиком», но стремления качнуться наружу не выказывает ни при каких обстоятельствах — вместо этого корму просто заносит, словно на автомобиле. Хотя по ощущениям от «экстремального» вождения лодку можно сравнить скорее с такой шустрой машинкой, как карт. «Плоские» повороты чреватые лишь дополнительными усилиями для того, чтобы удержаться на сиденье, в остальном же ситуация полностью под контролем.

Однако «Касандра» вполне способна самостоятельно лечь и в привычный внутренний крен — на относительно небольших скоростях и при значительной перекладке штурвала, хотя стоит хоть немного распрямить траекторию, как лодка опять становится на ровный киль. Кроме того, была обнаружена зависимость крена от нагрузки — с полным экипажем лодка «автоматически» кренится внутрь в поворотах даже на максимальной скорости. Это несколько снижает вероятность потерять кого-то из пассажиров из-за влияния центробежной силы — но сразу предупредим, что при подобных маневрах все равно необходимо знать меру!

В общем, тримаран тримарану рознь. Такое поведение ижевской лодки можно, наверное, объяснить тем, что в кормовой части днища имеется довольно широкая гидролыжа, а «тоннели», в носу по-тримаранному внушительные, к транцу превращаются в чисто номинальные. В общем, в корме это если и не плоскодонка, то нечто очень близкое.

Компромиссность обводов сказа-



- привлекательный дизайн
- простор на борту и грамотное использование полезного пространства при компактных размерах
- достойные скоростные качества



- сложная, отличающаяся рядом потенциальных слабых мест и необслуживаемая система осушения
- вероятность заливания с носа при сбросе скорости с полной нагрузкой
- невозможность нормального использования распашных весел

лась и на мореходности. В открытом заливе на волне высотой 0.2–0.3 м идущая полным ходом на практически плоской «пятке» лодка с одним водителем испытывала довольно жесткие удары, однако уменьшение скорости примерно до 30 км/ч сделало движение более комфортным. С «народом» на борту ход на волнении тоже был заметно мягче, причем настолько, что в тех условиях можно идти на полном газу со скоростью порядка 45–47 км/ч — наверняка сказались не только увеличенная масса, но и более носовой дифферент, при котором волну стали встречать острые форштевни.

Поскольку высота тоннелей уменьшается по длине корпуса довольно плавно, ожидаемого от тримарана «бульдозерного эффекта» мы не отметили — преодоление особо высокой волны не сопровождалось подтормаживаниями, хотя при движении против ветра экипаж все же пару раз

обдало брызгами, выброшенными из-под широкого носа вперед (кстати, пассажиры заодно пожаловались и на то, что держаться на ходу не за что — даже планширь, гладкий и ускользящий из-под пальцев, для этого не особо-то приспособлен).

Выход на глиссирование с полной паспортной нагрузкой несколько огорчил — вывести лодку на режим удалось лишь совместными стараниями, но достигнутая в итоге скорость оказалась весьма неплохой (чуть более 40 км/ч), а поведение «Касандры», которая наконец-то стала сама накреняться внутрь в поворотах, оставалось уверенным и безопасным. Единственно, некоторую осторожность следовало проявлять при сбросе газа, особенно на волне — килеватая носовая часть отличается и меньшей плавучестью, отчего при двух пассажирах, расположившихся на переднем сиденье, был риск черпануть воды через широкий носовой планширь.

## Резюме

Компактная лодка для небольших водоемов с относительно спокойной водой. Благодаря использованию тримаранной схемы отличается завидным простором на борту (которым конструкторы, вдобавок, грамотно распорядились) и хорошей статической остойчивостью. Скоростные качества, особенно с малой и средней нагрузкой — на высоте. Свойственные тримаранам особенности поведения на воде проявляет, но не в той степени, при которой они превращаются в серьезное неудобство. По уровню насыщения всевозможным оборудованием протестированный экземпляр даже превосходит многие лодки более высокого класса, хотя «Касандра» доступна и в самом простом варианте под румпельный мотор. Единственно, что действительно вызвало некоторые сомнения — это система осушения с упрятыми внутрь корпуса шлангами.



Мотолодка «Uksi Kasandra» предоставлена для испытаний компанией «Uksi Boats»: г.Ижевск, ул. Телегина, 49, тел. (3412) 617-616, sales@uksi.ru, www.boats.uksi.ru; тел. представительства в Москве (495) 380-3060, (915) 308-7223; тел. представительства в Санкт-Петербурге (951) 689-9696