



Мастер 521: быстрое прибавление В НОВОМ ПОКОЛЕНИИ

Артем Лисочкин ■ Замысел если и не полностью разрушить, то хотя бы основательно модифицировать устоявшийся имидж «лодки для сапог» (это определение было неофициальным рекламным слоганом лодок «Мастер») возник у «Адмиралтейских верфей» уже достаточно давно, еще в 2007 году. Первенцем их новой модельной линейки, предусматривающей большее внимание к эстетике и комфорту, стал «Мастер 651» (единица в цифровом индексе как раз и означала принадлежность модели к новому поколению). Однако потребовалось почти пять лет, чтобы идея получила дальнейшее развитие.

На сей раз, судя по всему, специалисты верфи действительно всерьез взялись за дело – едва мы успели откатать на нашей «мерной миле» «Мастер 571» (см. № 234), как в расписании редакционных тестов появилась еще одна модель, отвечающая новой концепции – «521-я». Темпы весьма впечатляют, и вы-

шло так, что тест «Кия» проходил практически параллельно с заводскими испытаниями. На момент нашего первого выхода на воду в технических данных новинки даже пустовала одна важная графа – максимально разрешенная мощность подвесного мотора, и в определении этого показателя в качестве тест-пилота принял участие ав-

тор этих строк (об этом весьма увлекательном процессе мы еще упомянем подробнее).

Не только эстетика

Как уже отмечалось, в основе концепции нового поколения лодок этой популярной и хорошо известной не только в нашей стране, но и за ее пределами марки лежит большее внимание

Фото Игоря
Колодникова

**ТЕСТ
КИЯ**



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотолодки «Мастер 521»

Длина, м:	
– корпуса	5.0
– габаритная	5.2
Ширина, м:	
– корпуса	1.94
– габаритная	2.1
Высота борта на миделе, м	1.1
Килеватость на транце, град.	
– на транце	15
– на миделе	20
Сухой вес, кг	460
Емкость топливного бака, л	120
Габариты кокпита, м:	
– длина наибольшая	3.40
– длина по пайолу	2.65
– ширина наибольшая	1.67
– ширина по пайолу	1.52
Наличие самоотлива	есть
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	100
– рекомендуемая	60–70
Пассажиروзм., чел.	6
Грузоподъемность, кг	450
Цена, руб.	390 000

к внешнему дизайну и уровню комфорта. Однако об обычном «косметическом» рестайлинге существующих моделей речь не идет. Каждый новый «Мастер» с дополнительной единицей в цифровом индексе создавался «с нуля» – начиная с обводов корпуса и заканчивая элементами обстройки. И, надо сказать, после знакомства с уже третьим

представителем нового поколения можно констатировать, что, помимо чисто «внешних» факторов, в этих лодках прослеживаются и объединяющие их «фирменные» компоновочные решения, ряд из которых мы на других маломерных судах пока не встречали.

«Мастер 521» относится к весьма популярной (прежде всего из ценовых соображений) компактной категории открытых глиссирующих мотолодок универсального назначения, хотя и основательно уходит за рамки условного «класса «Казанки» по своим основным размерениям, т.е. он побольше среднестатистической моторки советских времен. Конечно, потребительские качества хотя бы счет размеров у него выше, но на «побочных» эксплуатационных факторах это практически не сказывается: для перевозки можно по-прежнему использовать самый простой и дешевый трейлер, с лодкой легко управиться в одиночку, да и за стоянку в «цивильном» месте особо переплачивать не придется.

Если говорить о корпусе, то при его довольно компактных

размерах обращает на себя внимание внушительная высота борта – 1.1 м, обычно характерная для более крупных посудин, что не только прибавляет внешнему облику новинки солидности, но и, несомненно, окажется не лишним при движении в условиях сильного волнения. Хотя килеватость здесь «компромиссная» – не среднестатистические 18°, а 15° на транце (правда, обводы днища немного «крученые», и носовая часть заметно более острая). Такие компромиссные обводы позволяют использовать моторы умеренной мощности и при этом за счет грамотной настройки триммера довольно быстро двигаться по неспокойной воде.

Единственно, в чем «Мастер» остался «Мастером» – так это в своей приверженности исключительно к металлу. Ни одной более-менее «серьезной» пластмассовой детали или деталички здесь не встретишь.

Внешний облик вполне соответствует дополнительной единице в цифровом индексе – сборка выполнена очень аккуратно, а большинство сварных швов ловко прикрыты и не

бросаются в глаза. Вносит свою лепту и окраска, хотя и «дозированная», как на уже испытанном «571-м» (кстати, чисто внешне новинка представляет собой практически полную его копию, только пропорционально уменьшенную). В частности, «палубная секция» выше привальника тоже выкрашена в белый цвет – явственно прослеживается стремление зрительно «облегчить» конструкцию. Такое же впечатление производят и бортовые консоли с металлической, но очень аккуратно выполненной «калиткой» между ними, покрытые «шагреновой» порошковой краской. Приятно разнообразят интерьер элементы из полированного рифленого алюминия – в частности, им покрыты носовая палуба и банка-ступенька, а также кормовые отсеки.

Кстати, несмотря на граненые очертания деталей внутренней обстройки, откровенно острых углов мы не обнаружили, так что дизайн консолей, определенный не особо-то податливым для художественных работ материалом, выглядит не вынужденной мерой, а скорее нарочитым решением в стиле «техно» или «милитари» – равно как и абсолютно плоское ветровое стекло с откидной центральной «форточкой». Как и на предыдущей модели, его боковые секции снабжены небольшими и не искажающими «картинку» отгибами-ветроотбойниками, уверенно отбрасывающими поток встречного воздуха вверх, так что наблюдать за остановкой по курсу удобно и поверх ветрового стекла.

Кстати, по сравнению с «571-м» мы обнаружили некоторый «недовес» по части крышек ряда служебных отсеков – например, на левой пассажирской консоли, оформленной в виде штурманского столика (здесь можно было бы обойтись по крайней мере простым поликарбонатом, чтобы прикрыть

навигационные карты), а доступ внутрь консолей осуществляется через ничем не прикрытые проемы с мягкими кромками (на более крупной модели здесь стояли пластмассовые лючки).

Пайол основного кокпита в корму от консолей настелен уже знакомым ламинатом из морской фанеры со слоем рифленого полипропилена толщиной 1.5 мм – и выглядит эстетично, и не скользит, и не истирается, и порядок в лодке навести проще простого, тем более что кокпит самоотливной (единственный шпигат, закрываемый пробкой на цепочке обнаружился в ДП за кормовым сиденьем-рундуком, который заслуживает отдельных слов).

Оригинальное решение кормовой части здесь точно такое же, что и на «571-м», и теперь-то мы знали, что к чему. Но в свое время у нас возник вопрос: почему ширина кормового рундука заметно меньше, чем у кокпита, хоть он и накрыт широким сиденьем? Объясняется все просто: открыв крышку-сиденье и поставив ее вертикально, вы можете встать в образовавшихся побортных проходах вплотную к кормовой переборке, что, несомненно, оценят рыболовы. А что рундук из-за этого пришлось

сделать меньшего объема – так он здесь не один! Откидываем спинку сиденья вместе с изрядной плоскостью широкого кормового планширя, и перед вами открывается поистине безразмерный, абсолютно сухой, пустой и чистый багажник. (Кстати, в него запросто помещаются все до единой мягкие подушки сидений, если вы не хотите испачкать их во время той же рыбалки).

А где же аккумулятор и всякие «кишочки» топливной системы, обычно загромождающие кормовой рундук, спросите вы. На «521-м», как и на его более крупном предшественнике, все это хозяйство вынесено за пределы кокпита, в рундучки по бокам от подвесного мотора. В правом – батарея и «ключ массы», в левом – шланг с грушей и топливный отстойник. Сюда же, на поверхность прикрытого крышкой рундучка, вынесена заливная горловина 120-литрового стационарного бака, удобная в том числе и для заправки из канистры. Надо сказать, что все открывающиеся крышки снабжены пружинными фиксаторами – дешево и сердито, да и обе руки при погрузке-выгрузке свободны.

За кормовым рундуком у переборки закреплена «по-





Результаты испытаний мотолодки «Мастер 521»
(нагрузка – 1 чел. плюс 90 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Мегику 60», ГВ – алюминиевый трехлопастной шагом 13 дюймов, скорость ветра – 5–7 м/с, высота волны – 0.3–0.4 м, темп. воздуха – 8°С, темп. воды – 4°С, место испытаний – р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.5 (4.7)
1000	2.8 (5.2)
1500	4.1 (7.5)
2000	5.5 (10.2)
2500	6.4 (11.9)
3000	7.4 (13.7)
3500	10.4 (19.3)
4000	15.5 (28.7)
4500	19.6 (36.3)
5000	22.6 (41.8)
5500	25.1 (46.5)
6000	28.8 (53.2)
6200	30.1 (55.6)

Результаты испытаний мотолодки «Мастер 521» с нагрузкой 1–6 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	30.1 (55.6)
2	29.4 (54.4)
3	28.8 (53.3)
4	27.7 (51.2)
5	26.5 (49.1)
6	24.0 (44.4)

походному» стойка белого ходового/стояночного огня. Когда мы ее вытащили, оказалось, что здесь более уместно слово «мачта» – стойка телескопиче-



😊	<ul style="list-style-type: none"> – привлекательный внешний вид и аккуратность изготовления – достойные ходовые и маневренные качества – удачное решение трансформируемой кормовой части – большой объем багажных отсеков
☹️	<ul style="list-style-type: none"> – маловат обратный наклон транца (тяжелый выход на глиссирование с большой нагрузкой) – отсутствие держателей для мелких предметов – отсутствие крышек некоторых багажных отсеков

ская, и установленный на штатное место огонь располагается выше человеческого роста. А вот со двоянным зелено-красным ходовым фонариком, установленным на левой части носовой палубы, пожалуй, вышла небольшая промашка – он наоборот слишком низкий, и зеленый сектор огня практически полностью перекрывается выступающим люком якорного форпика.

Сколько нужно «лошадей»?

Первые испытания новинки мы проводили с 60-сильным четырехтактником, установленным максимально низко (подхватов воздуха не наблюдалось даже в крутых поворотах с откинутым мотором), и с немного легковатым гребным винтом – при движении в одиночку движок явно «перекручивал». Поведением на воде лодка очень напоминала своего более крупного предшественника – тот же ровный, с едва заметным кормовым дифферентом, выход на глиссирование, хорошая реакция на трим, позволяющая смягчить ход при движении по волне или же выжать дополнительные 4–5 км/ч на тихой воде.

На скоростях порядка 50–55 км/ч можно было без опаски класть руль на борт – лодка уве-

ренно и безопасно ввинчивалась в циркуляцию порядка полутора длин корпуса. Единственно, из-за несколько меньшей килеватости пару раз она срывалась в плавный «занос», да и крены оказались более умеренными. А вот с нагрузкой в 5 чел. для выхода на глиссирование одного из сиденьев пришлось кратковременно пересадить вперед, отчего на борту в очередной раз возникла дискуссия по поводу обратного наклона транца. Подавляющее большинство отечественных судостроителей до сих пор ориентируется на советских еще времен ГОСТ, рекомендуемый угол порядка 15°, но напомним, что ни о каких триммерах тогда и слыхом не слыхивали. Что мешает сейчас ставить транец под углом хоть 20, хоть даже и больше градусов, создав таким образом хороший запас по «запущению» мотора в расчете как раз на такие случаи? Ведь диапазон «трима» достаточно велик, чтобы даже при такой установке после выхода на глиссирование откинуть мотор на оптимальный угол.

Но, тем не менее, ходовые качества лодки и полную предсказуемость ее поведения мы оценили положительно.

А через неделю представи-

тели «Адмиралтейских верфей» вновь обратились в «Кия», предложив принять участие в тесте на максимально разрешенную мощность мотора. Согласно отечественным правилам этот вопрос особо не проработан, и решение отдается на усмотрение фирмы-производителя, причем не секрет, что кое-где эта величина, что называется, «берется с потолка». Но лодки «Мастер» поставляются на экспорт и проходят сертификацию по более строгим правилам ISO, поэтому с мощностью надо было определиться по той же методике, что принята у зарубежных сюрвейеров. Вкратце напомним, что на максимальной скорости, достижимой с мотором той или иной мощности, лодка должна без всяких побочных эффектов вроде дельфинирования, бортовой раскачки или зарыскиваний пройти на размеченной буйками трассе правый и левый повороты, радиус которых при скоростях до 30 уз составляет шесть длин корпуса; если 30-узловой показатель превышен, то каждый дополнительный узел скорости удлиняет радиус ровно на 2 м.

Надо сказать, что условия этого осеннего теста оказались далеко не тепличными. Для начала, проводить его полагается на идеально гладкой воде, в то время как сильный ветер раздул на Неве крутую короткую волнишку до 0.3 м высотой. Кроме того, вместо намеченного 100-сильного мотора поставили 115-сильный и для начала прокатились на нем на полном газу. При 5900 об/мин с одним водителем была достигнута скорость 41.7 уз (77.1 км/ч), которую лодка, надо сказать, уверенно «держала». Путем примерных расчетов взяли за основу, что 115-сильный мотор выдает 100 л.с. при 5500 об/мин; скорость при этом составила ровно 39 уз (72.2 км/ч). Таким образом, радиус тестового поворота составил 49 м. «521-й»

справился с задачей без всяких проблем (проходы для полной гарантии повторялись не один раз). После того, как ваш покорный слуга в очередной раз разворачивал лодку к месту старта, по радию поступило предложение для дополнительной подстраховки несколько усложнить задачу – проскочить за поворотный буй примерно на пару корпусов и начинать поворот оттуда. Нет проблем!

Поскольку на скорости за 70 км/ч «отсчитать» два корпуса на глазок довольно сложно, для гарантии я предпочел малость увеличить этот показатель, чтоб все было наверняка. И опять все окей – ограничительный буй проносился где-то в полутора метрах от наружного борта, а лодка четко следовала намеченной траектории, хотя боковые перегрузки стали более ощутимыми. После пары подобных «усложненных» заездов автор этих строк по собственному почину решил выполнить поворот с **ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ** гарантией и в результате вплотную приблизился к той грани, где заканчивается экстрим и начинается... сами знаете чего.

Штурвал не поворачивался буквально до последнего; наблюдателям на берегу показалось, что поворот вообще был чуть ли не 90-градусным. Короче говоря,

послушный доселе «521-й» вдруг почти вертикально встал на правый борт, резко перекинулся на левый и незамедлительно проделал подобный трюк еще раз. За рулем удержаться удалось лишь чудом, но что самое удивительное – ограничительный буй остался снаружи! Потом записанные GPS треки были загружены в программу «MapSource» в компьютере, и при помощи инструмента «линейка» был точно определен радиус этого крайнего разворота – всего лишь 27 м, т.е. «лишний» пробег по прямой перед поворотом составил более четырех длин корпуса! В общем, все завершилось благополучно, а гарантия на то, что на «Мастер 521» можно смело ставить 100-сильный мотор, могу дать стопроцентную.

Резюме

Удачно спроектированная и аккуратно изготовленная компактная моторолodka универсального назначения. Несмотря на исключительно алюминиевую конструкцию, отличается привлекательным внешним видом и достаточно высоким уровнем комфорта. По большинству потребительских качеств сравнима со своим более крупным предшественником, представляющим новое поколение лодок «Мастер» – моделью «571». ■

ТЕСТ Кия

Моторолodka «Мастер 521» предоставлена для испытаний ЗАО «Меркурий-НИИ Точной механики», тел. +7 (812) 321-6103, www.masterboat.com, aluminium@masterboat.com

