

**Алексей Даняев** ♦ Сделать хорошую лодку при вольготном бюджете – дело техники. Технологически и эстетически совершенные, они отличаются в нюансах, и от покупателя требуется лишь подогнать под них свои тонкие внутренние устремления, а журналисту-тестеру достается задача их обнаруживать и обнародовать. Тут недалеко до вкусовщины и субъективизма в оценках. Но другое дело – лодки бюджетные и совсем малобюджетные для своих размеров.

## Bester 480: рыба недорого



**В** них намного виднее, чем жертвует производитель во имя снижения себестоимости, и чтобы дать полную картину предмета исследования, нашей тестовой команде достаточно опубликовать список пострадавших потребительских качеств – с ним покупателю разобраться проще, чем слушать струны своей души.

Моторная лодка «Бестер 480»

– это типичный представитель бюджетного направления; за лодку в минимальном комплекте (в дополнение к собственно корпусу – стекла, релинги, утки, сиденья) с вас попросят всего 161 000 руб. Близкий конкурент «Сава 510» в таком составе уже более чем на сотню дороже. Скажем больше: найти в продаже более дешевую стеклопластиковую лодку этого популярного размера вам если и удастся, то

разница будет заметна невооруженным глазом. Наиль Саитов, директор фирмы-производителя из вятской Сосновки с тем же именем «Саитов», предвидя вопросы по конструкции и технологии, сразу повел нас на завод.

Рассматриваем типичное стеклопластиковое производство, каких в стране сотни. Это – одно из старейших, еще советских лет основания, и счет проданной продукции оно ведет на



Простота и угловатость форм – тоже признаки бюджетности лодки. Услуги дизайнера-профессионала недешевы



Оборудование кокпита во многом – собственного производства, но «Бестер» характерен присутствием и стандартной покупной комплектации

тысячи судов в год. В чем причина успеха сосновских лодок? Обнаруживаем первую: формовщица замачивает в емкости с полиэфирной смолой сверток тонкой сатиновой стеклоткани. Сейчас на ткани работают большей частью экспериментальные и эксклюзивные производства. Формованные на ней изделия отличаются высокой ударной прочностью при пониженном весе, но заметно более трудоемки в работе. Здесь на это идут, значит, труд рабочих обходится не слишком дорого. Еще одна примета: фирменная банка со смолой. «Сайтов» применяет ярославскую «Яркопол». Пробовали разную, но выходит либо дорого, либо ненадежно. Интересно процент брака: «Да, иногда бывает – пузыри, непрочлей. Принимаем по рекламации, ремонтируем», – отвечает Наиль. Зачем.

Идем дальше. Вот участок обработки секций, где под палубу и планширь вклеивают пенопластовый запас аварийной плавучести. Уже хорошо, а то ведь есть такие строители, которые ради экономии пренебрегают им, притом заявляя, что лодки прошли официальную сертификацию. «Бестер 480» заполняют обычным «шариковым» пенополистиролом, пластины которого вклеивают на монтажную пену. Чтобы защитить не дружный с парами стирола и бензина белый пенопласт, его укрывают слоями

ткани. Технология придумана не вчера – значит, работает.

Сборка секций тоже трудоемкая – изнутри делаются переформовки по стыку корпуса и палубы, где только можно дотянуться к нему и деталям дни-

Все дельные вещи монтируются на нержавеющий крепеж, это плюс.

Признаки бюджетности обнаруживаются в деталях. Поверхность пластика корпуса при взгляде «на просвет» не иде-



щевое набора. «Корпус должен работать как единое целое», – говорит Сайтов, и он совершенно прав. Транцевой доски как таковой нет, ее заменяет сплошное заполнение подмоторной полости формовочными обрезками. Тяжеловато, но надежно. Релинги стальные нержавеющие, их поставяет контрагент. Сиденья и прочие мягкости – собственного производства. Стекла – поликарбонат, гнут тоже сами.

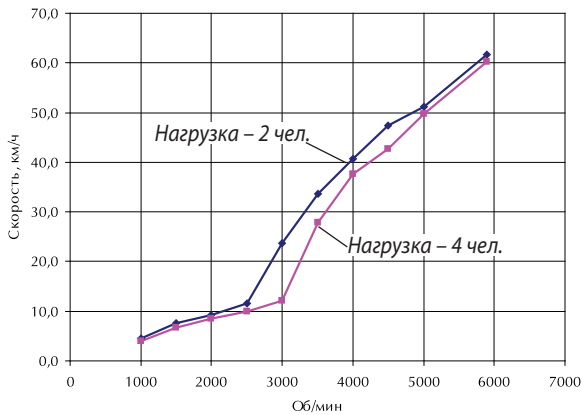
#### Основные данные моторной лодки Bester 480

Длина, м	4.85
Ширина, м	1.90
Высота борта на миделе, м	0.7
Высота транца, мм	510
Масса, кг	320
Пассажировместимость, чел.	4
Грузоподъемность, кг	500
Максимальная мощность мотора, л.с.	60

**ТЕСТ**  
**Кия**

Фото автора





**Результаты замеров скорости моторной лодки Bester 480**  
(мотор – Honda 60 л.с., винт с шагом 16 дюймов)

ально ровная, местами матовая, значит, матрицы не выводят до совершенства и применяют на поверхности простые разделительные составы. Кромки стекла шероховаты, непрозрачны. Масса корпуса составляет всего 350 кг – это самый сильный аргумент в пользу удержания низкой стоимости. Аналоги, формованные на стекломате, при равной прочности весят на полсотни больше, хотя и изготавливать их поэтому проще и быстрее. Что и говорить, трудовой ресурс российской глубинки – на сегодня самый ценный капитал сосновских производств.

Лодка для проведения ходовых испытаний мало отличается

от серийных, хотя и сделана годом раньше. На транце – 60-сильная Honda, рулевой привод через популярную машинку Ultraflex T85. Она, кстати, в базовый комплект не входит. Спускаем лодку на нагретые солнцем воды реки Вятки и начинаем забеги.

На прямых курсах и в поворотах лодка ведет себя уверенно и спокойно, позволяя водителю не особо церемониться с ручкой «газа» даже в одиночку. Скорость полного хода достигает примерно 63 км/ч, и повороты на ней не вызывают какого-либо ненормального поведения. Значит, рекомендованная мощность адекватна размерам лодки. Иногда после прохождения волны в носовой кокпит ветром сдувает порцию брызг, а лодка пытается дельфинировать, но раскочка легко гасится поджатием мотора. С полной нагрузкой в четыре человека скорость немного падает, а выход на режим затягивается до 4000 об/мин, но качественно ничего не меняется – на нос для разгона выходить не нужно, напротив – для достижения максимальной скорости пассажиров полезно собрать в корме. Эта лодка «любит» кормовую центровку.

Находим длинный плес,

где волна под умеренной силы ветром достигает 15–25 см в высоту и даже кое-где с «барашками» – типичная речная ситуация. Лодку временами потряхивает, но поддерживать скорость около 40 км/ч не составляет особого труда. Ни грохота, ни вибраций, характерных для легких корпусов, при этом не чувствуется. «Подкрученное» по длине днище с крутым форштевнем хорошо принимает короткую речную волну. Но подушки сидений, не занятые пассажирами, в свежую погоду нещадно треплет и поднимает ветром – одну мы даже потеряли. Надо смотреть при приемке лодки, чтобы все кнопочные застежки и запоры лючков работали надежно. Другое неудобство – отсутствие опции релинга вдоль нешлифованной кромки стекла. При немилосердном броске с волны об нее можно и повредиться. Бюджетность...

## Выводы

Лодка, чью относительно невысокую стоимость можно охарактеризовать как «честную». Основные требования, предъявляемые Госстандартом к судам подобного типа, в ней соблюдены, а формовка корпуса на ткани идет к ним «бонусом», повышающим срок службы. Как сказал начальник производства ООО «Сайтов», пластик может служить вечно, если его не убивать намеренно. Но черты, выдающие эту самую низкую стоимость, несложно обнаружить: неброский дизайн, местами наспех обработанные кромки, минимальность стандартной комплектации, которая не позволит вам отправиться на воду прямо из заводских ворот. Кто-то из покупателей будет недоволен, тем не менее, будем объективны: в лице «Бестер 480» за малые деньги он получает полный набор базовых потребительских качеств моторки самого популярного размера. ■



ООО «Сайтов»:  
612990. Россия  
Кировская область  
г. Сосновка  
ул. Заводская, д. 34

info@saitov-kater.ru  
+7 (83334) 31151  
+7 (83334) 32114  
+7 (912) 3678520  
+7 (912) 3668648  
http://saitov-kater.ru



С этого года Bester 480 будет выпускаться также с алюминиевым корпусом, и с той же идеей максимального бюджетосбережения