



ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

«МАСТЕР-651»: покупайте модные сапоги

Артем Лисочкин. Фото Игоря Лагутина

Похоже, что с появлением новой флагманской модели «Мастера» давний рекламный слоган «Адмиралтейских верфей» – «Лодки для сапог» – теряет свою актуальность. Нет, алюминиевый «651-й» вовсе не превратился в этакого неженку, на борт которого следует ступать исключительно в музейных бахилах. Просто взамен растоптанных кирзачей или древних черных «резинок» стоит приобрести какую-нибудь пусть и столь же практичную, но более модную обувь – яркую, на светлой подошве и с известным лейблом на голенищах. Новому имиджу марки надо соответствовать!



Сказанное относится к категории самых первых впечатлений, но, как известно, первое впечатление – самое сильное. Тем более что у нас имелась наглядная база для сравнения: в качестве лодки сопровождения во время теста мы использовали «Мастер-540», являющийся одним из самых популярных и наиболее типичных представителей этой марки, которая ассоциируется у большинства потребителей прежде всего с прочностью, неприхотливостью и «рабочим» назначением. Несмотря на узнаваемость силуэта, позволяющую издалека определить продукцию «Адмиралтейских верфей» на воде вне зависимости от модели и размеров, внешнюю привлека-

тельность вряд ли можно было отнести к ее главным козырям. Новый флагман смотрится не в пример выигрышнее, а типичные черты «фирменного стиля» в его облике скорее угадываются, нежели бросаются в глаза.

Хорошо поработаешь – хорошо отдохнешь

«Мастер-651» отличается большей стремительностью линий и вообще наводит на мысли скорее о прогулках, нежели о тяжелой работе. Характерный для лодок этой марки носовой транец уменьшился до чисто символических размеров – дань то ли узнаваемости, то ли привычной технологии; вместо тяжеловесной зиговки по бортам – единственный изящный уступчик; над привальным брусом, который теперь прикрыт резиновым профилем, возвышается нечто вроде «палубной секции» со скошенными внутрь боковинами. Благодаря тому, что этот «фальшборт» частично окрашен, сразу возникают параллели с «Buster» или «Silver» и их пенозаполненными бортовыми «призмами», хотя, как нам сообщили, сходство это лишь чисто внешнее – «Адмиралтейские верфи» продолжают работать по привычной



Основные данные мотолодки «Мастер-651»

Длина, м:	
– корпуса	6.3
– габаритная	6.5
Ширина, м	2.21
Осадка, м	0.44
Килеват. на транце, град.:	19.3
Сухой вес, кг	1050
Емкость топлив. бака, л:	300
Высота транца, м	0.64
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	250
– рекомендуемая	175
Пассажировместимость, чел.	8
Категория СЕ	С
Цена, руб.	750 000



Открытая межконсольная дверь
смотрится на лодке немного странно



Передние кресла не только хороши на вид,
но и удобны при активном маневрировании



Кормовые багажники вместят даже
самую объемистую поклажу

технологии, используя классическую систему продольно-поперечного набора с мощными продольными кильсонами, заполненными пенополиуретаном. Нет обилия алюминиевых труб, используемых на предыдущих моделях в качестве конструктивных элементов, да и вообще «сварная» сущность лодки не столь бросается в глаза – в частности, на те же швы (прежде всего в «парадных» местах) обращаешь внимание лишь при внимательном осмотре, а борта абсолютно гладкие.

Массивная окантовка ветрового стекла с развитыми боковинами издавна выглядит как пластиковая, но компания осталась верна металлу – «надстройка», как и корпус, сварена из АМГ и покрашена порошковой краской горячей сушки, дающей своеобразный «шагреньный» эффект.

Если не принимать во внимание ветровое стекло, занимающее чуть ли не треть лодки по длине и скорее похожее на рубку без крыши, компоновка «651-го» довольно стандартна: это весьма популярный на открытых лодках подобных размерений двухконсольный вариант «DC» – или даже скорее «bowrider», поскольку в носо-

вом кокпите есть места для сидения, а пространство между консолями можно полностью перекрыть.

Причем перекрыть довольно оригинальным способом: центральная «форточка», обычно откидывающаяся вбок на пассажирскую часть ветрового стекла, крепится здесь не к стойке «лобовика», а шарнирно установлена на нижней «калитке». После освобождения верхних замков она под воздействием газонаполненных стоек выпрямляется, и... перед вами уже абсолютно плоская дверь с окошком, больше уместная в вагонном тамбуре. Держать ее открытой на ходу мы бы не рекомендовали – конструкция довольно массивна и изрядно парусит, так что риск прихлопнуть пальцы остается даже при наличии довольно «цепкого» фиксатора. Усадить пассажира на левый рундучок кокпита не выйдет, да и вообще – со стороны все будет выглядеть так, будто эту дверь вы раздобыли где-нибудь в железнодорожном депо, вертикально погрузили в носовой кокпит и теперь везете на дачу.

В закрытом положении порадовала практически полная герметичность, не оставляющая встречному ветру никаких

шансов пробраться внутрь, но в дождь, особенно с поставленным тентом, наверняка возникнут трудности с обзором – убрать одну только центральную секцию ветрового стекла нельзя, а «дворников» на протестированном экземпляре почему-то не оказалось.

Впрочем, оригинальную дверь легко снять и оставить на берегу – для этого достаточно вынуть пару шарнирных пальцев со страховочными колечками. Кроме того, нам сообщили, что часть лодок – в основном экспортных – будет комплектоваться более привычными отдельными «калиткой» и «форточкой» между консолями. Совсем без центрального прохода на «651-м» не обойтись, поскольку для увеличения обитаемого пространства бортовые потопчины уменьшены до чисто символических размеров.

Понравилось обилие всевозможных рундуков. В носовом «отсеке», помимо самоотливного якорного форпика (сместенного вправо, чтобы освободить место для релинга), их целых четыре: два в боковых треугольных сиденьях у бортов и еще пара – для «грязных» и «не очень грязных» вещей – под пайолом. Специальные буртики значительно



При прыжке с волны на скорости выше 80 км/ч «651-й» слегка заваливается на левый борт



Ради увеличения «грузовых» объемов комфортом пассажиров на заднем сиденье пришлось немного пожертвовать



Дизайн кормовой части представился нашим зарубежным коллегам несколько замысловатым

снижают риск попадания в них воды, хотя все участники теста хотя бы по разу загнулись за выступающие над пайолом крышки ног. Объемистые «бардачки» встроены и в тумбы обеих полуконсолей.

Кормовая часть интерьера тоже решена довольно своеобразно. Перед поистине безразмерным багажником, встроенным непосредственно в кормовую переборку кокпита, пристроен еще один объемистый рундук, играющий также роль пассажирского сиденья. По ширине он заметно меньше, чем кокпит, и, вдобавок, между ним и переборкой остается довольно широкая щель. Нам объяснили, что пустое пространство оставлено намеренно – в «щель» можно уложить всякие длинномеры вроде удочек и ружей, а пустоты по бокам использовать для крупногабаритных

предметов, которым не нашлось место в рундуках и которые должны быть под рукой.

С точки зрения размещения груза задумка наверняка удачная, но вот комфорт пассажиров несколько страдает – даже при установке отсутствовавших на момент теста мягких подушек сидеть можно будет, либо вообще не опираясь на спинку, либо сильно откинувшись назад. По крайней мере, при росте 174 см чувствуешь себя здесь, словно ребенок, усаженный на «взрослый» диван. Кстати, заднее сиденье-рундук можно снять, отвернув четыре болта – даже без него места для вещей в корме останется предостаточно, тем более что имеются еще два «технических» рундука за пределами кокпита, по бокам от подмоторного рецесса. Для инспекции и проветривания трюма, обо-

рудованного отливной электропомпой, можно снять и алюминиевые пайолы, которые тоже крепятся на винтах.

Несмотря на явный прогресс в области дизайна и вообще внешнего вида (включая аккуратность исполнения), «Мастер» остался «Мастером». Да, окантовка стекла и консоли радуют глаз «шагреновой» окраской, а профилированный алюминиевый ровный палубы сияет праздничным глянцем, но в этом алюминиевом царстве, пусть и обретшем непривычный лоск, не боишься что-либо повредить, поломать или поцарапать. Все выполнено явно с солидным запасом, причем не только прочности. Взять хотя бы обилие релингов – поначалу может создаться впечатление, что они тут даже в переизбытке, но кто из нас не сталкивался с ситуацией, когда на лодке, рассчитан-

ной на морскую волну, все помыслы экипажа направлены лишь на то, чтобы удержаться на ногах или не слететь с сиденья? Сказано не про «651-й» – в критической ситуации вместо воздуха ваша рука поймает ближайший поручень, который ляжет в нее словно сам собой. Касается это и «отдыхательной» части любого плавания – выбираясь после купания с забортного трапика, вы все тем же естественным образом ухватитесь за удобный релинг, являющийся продолжением дуги-тарги.

Кстати, на протестированном экземпляре большинство релингов, поручней и упомянутая дуга были выполнены из знакомой по предыдущим моделям «Мастера» алюминиевой трубы, но, по словам представителей фирмы, в качестве опции эти детали вместе с держателями можно изготовить из более эстетичной и не пачкающей руки нержавеющей стали (впрочем, всяких мелочей вроде ручек, петель, защелок и накладок из нее хватает и в «стандарте»).

Споры о стационарно установленных дугах по-прежнему не утихают. Часть отечественных водномоторников (прежде всего рыболовы) считают таргу исключительно декоративным элементом, атрибутом этакого брутально-патрульного имиджа. Другая часть с не меньшим вдохновением обустраивает этот несъемный аксессуар фонарями, антеннами и хромированными дудками. На «651-м» дуга служит не только украшением или держателем

для всяких мелких фетишей: одно из основных ее назначений связано с установкой ходового тента, который сам по себе заслуживает добрых слов.

Ставится и снимается он быстро и легко даже без предварительной тренировки, почти двухметровая высота подволока позволяет выпрямиться во весь рост и высокорослому члену экипажа, но главная «фишка» все же в том, что тент выполнен по принципу трансформера и предусматривает два варианта постановки, причем второй – «солнечный» – понравился нам больше всего. Закрывающий не только весь кормовой кокпит, но и часть подмоторного recessa высокий «балдахин» крепится в корме как раз к упомянутой тарге. Экипаж надежно закрыт от дождя или солнца, пространство кокпита используется на все сто, а отсутствие боковин позволяет по-прежнему чувствовать себя, как на открытой лодке. Пожалуй, при известном навыке из-под такой крыши можно даже забрасывать спиннинг!

Кокпит, как это и положено на морской лодке, самоотливной, причем высота пола кокпита над водой выбрана по принципу «золотой середины»: полезным объемом и положением центра тяжести пожертвовали ровно настолько, чтобы вода не поступала внутрь при нормальной нагрузке. Незначительное количество забортной воды появилось в углублениях пайола вокруг шпигатов лишь тогда, когда мы

собрались на корме впятером – трое возле переборки в кокпите, и еще двое по бокам от recessa (300-литровый бензобак при этом был наполнен примерно на две трети).

Его заливная горловина, кстати, находится в удобном месте – перед стеклом пассажирской консоли по левому борту. Стоя в кокпите, лодку можно без проблем дозаправить как из «пистолета» гражданской береговой бензоколонки, так и из более обыденной для российских условий канистры – даже в качку.

С точки зрения стоянки у причала швартовные утки расположены вполне удачно (тем более что для временного крепления концов можно задействовать многочисленные поручни и релинги), а вот для постановки на якорь хотелось бы иметь что-нибудь, фиксирующее якорный конец строго в ДП – например, киповую планку. Поскольку носовые утки установлены по бортам, то при стоянке на ветре и течении лодку будет неминуемо выставлять боком...

На воде и в воздухе

Увеличение мощности современных подвесных моторов подстегивает и судостроителей, потихоньку поднимающих планку максимально разрешенной мощности – даже для лодок, сертифицированных в свое время под более умеренные ограничения. Не так давно, например, редакционные испытания прошел практически полный

Результаты испытаний

мотолодки «Мастер-651»

(нагрузка – 2 чел. плюс 120 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Mercury Verado 250», ГВ – алюминиевый трехлопастной шагом 21 дюйм, скорость ветра – 2–3 м/с, высота волны – 0,0–0,15 м, темп. воздуха – 11°C, место испытаний – р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Расход топлива, л/ч* (л/100 км)
550	2.4 (4.4)	1.4 (31.8)
1000	4.3 (7.9)	3.0 (38.0)
1500	5.9 (11.0)	5.1 (46.4)
2000	7.2 (13.3)	9.6 (72.2)
2500	10.3 (19.1)	15.0 (78.5)
3000	21.2 (39.2)	18.7 (47.7)
3500	26.1 (48.2)	29.8 (61.8)
4000	30.7 (56.8)	36.6 (64.4)
4500	34.2 (63.3)	46.8 (73.9)
5000	38.1 (70.4)	62.8 (89.2)
5500	41.6 (76.9)	87.1 (113.3)
6000	44.6 (82.6)	107 (129.5)
6300	47.3 (87.5)	109 (124.6)

* Согласно показаниям встроенного multifunctional прибора «SmartCraft»



одноклассник «651-го» – 6,5-метровый алюминиевый «Silver Eagle WA» с четырёхтактным «Suzuki DF250» на транце (см. № 204). Предоставленный на тест «Мастер-651» был тоже «вооружен» по максимуму – те же 250 л.с., только под флагом «Mercury Verado». Стремление иметь «все сразу и побольше» – наверное, чисто российская черта, поскольку и упоминутый «Silver», и новый «Мастер» наши коллеги из родственных «Кия» зарубежных изданий протестировали с более спокойными 150-сильными моторами.

Частичный переход «Мастера» из «рабочей» в «прогулочную» категорию сказался и на оборудовании водительского и «штурманского» постов.

Сразу обратили на себя внимание мягкие ковшеобразные кресла весьма стильного вида. Благодаря хорошей боковой поддержке водитель и пассажир слева чувствовали себя уверенно в самых крутых виражах, а откидывающаяся вверх секция подушки позволяла при необходимости рулить стоя или просто сесть повыше. Сиденья снабжены регулировками, но, несмотря на поворотные пилоньки, развернуть их задом наперед не удалось – мешала близость бортов.

Порадовали обычные атрибуты мощных «Verado» – гидроусилитель вместо обыкновенного гидропривода рулевого управления, а также бортовой компьютер «SmartCraft» с такой полезной функцией, как расчет мгновенного и среднего расхода топлива.

А вот консоли, хоть и покрашенные «фактурной» краской, показались довольно простенькими – на такой лодке хотелось бы видеть что-нибудь побогаче. Кроме того, будущий владелец наверняка поломает голову, пристраивая на пульт управления электронную «навигацию» – крепежные кронштейны придется привинчивать на случайных местах, а также обходиться приборами с относительно небольшими экранами.



- Способность без проблем «держат» скорость до 90 км/ч на тихой воде
- Мягкий стабильный ход в условиях морского волнения*
- Высокий трансформируемый тент
- Привлекательный внешний вид
- Большое количество рундуков и багажников.

* Полностью доверяем оценкам зарубежных коллег, которым больше повезло с погодными условиями.

- Значительные крены в повороте
- Склонность к «прилипанию» скулы после прыжка с волны на полном ходу
- Отсутствие специального места для установки навигационных приборов с ЖК-дисплеями
- Двухсекционная «дверь» между консолями удобна не при всех условиях эксплуатации
- Отсутствие стеклоочистителей.



Первое впечатление после отхода от причала – лодка потрясюще тихая! В водоизмещающем режиме практически не слышно ни мотора, ни плеска волн о борта – лишь тихонько завывает гидроусилитель при поворотах штурвала. С ростом оборотов голос движка становится все более ощутимым, но звук ровный и мягкий, не сопровождаемый вибрацией, металлическим звоном и дребезжанием – корпус не пытается играть роль резонатора, как это нередко случается на алюминиевых лодках, а шум воды гасится по-прежнему исправно.

Выход на глиссирование с занутренным мотором оказался довольно ровным – «651-й» лишь для проформы приподнял нос и рванул вперед. Мы и сами не заметили, как ручка газа уперлась в ограничитель. Приподнимаем мотор триммером, и навигатор GPS показывает, что до 90 км/ч осталась лишь сущая малость. На столь внушительной по лодочным меркам скорости ход остается стабильным, хотя идем

буквально «на пятке» – ни бортовой раскочки, ни зарыскиваний. Единственно, после встречи с небольшой пологой волной лодка может некоторое время «покивать носом» – это слабое подобие дельфинирования легко убирается небольшим поджатием мотора к транцу. Как ни странно, но внушительных габаритов тент повлиял на резвость «651-го» совсем незначительно – по сравнению с открытым вариантом скорость упала всего на 3–4 км/ч, хотя при швартовках создаваемая им парусность ощущалась и в слабый ветер.

Однако запредельный мотор все же продемонстрировал, что расслабляться не стоит. Поскольку испытания проводились практически в штилевых условиях, мы решили использовать в качестве «волногенератора» сопровождавший нас «Мастер-540». Это, конечно, не буксировщик для вейкбординга, но при скорости под 90 км/ч проблему может создать и крутая кильватерная волна высотой около полуметра, разведенная им в переходном режиме.

Первый же опыт показал, что сам по себе прыжок с нее на полном ходу происходит довольно плавно, без жесткого удара. Но, оказавшись в воздухе, лодка накренилась на левый борт, приводнилась скулой и пару томительных секунд не «отлипала» от воды. Такая же картина наблюдалась и при последующих попытках преодолеть крутой кильватерный след под углом около 45°.

В принципе, учитывая мощность мотора и скорость, появление крена в момент «подлета» вполне объяснимо. Насторожила лишь та неохота, с которой лодка возвращается на ровный киль после приводнения. (Надо сказать, что наши зарубежные коллеги, испытывавшие «Мастер-651» на пологой морской волне с менее мощными моторами и на скоростях порядка 70–73 км/ч, о подобном эффекте и словом не обмолвились).

Тент-трансформер позволяет выбирать между полностью закрытым «домиком» и длинным «солнечным» навесом



Да и вообще крены в поворотах небольшие – при «раскрутке» с места обмахнуть в воду планширь внутреннего борта отнюдь не проблема.

Наблюдавший за нашими экспериментами конструктор лодки Дмитрий Игумнов сообщил, что о такой особенности поведения «651-го» с 250-сильным мотором ему известно. Мощность это действительно предельная – рекомендуются все же моторы в пределах 175 л.с. Для тех же, кому важнее достижимая с ее помощью максимальная скорость (которую корпус уверенно «держит»), планировалось создать модификацию с доработанными обводами – в частности, корпус должны были снабдить скуловыми наделками и еще одной парой продольных реданов, чтобы повысить ходовую остойчивость. Такая экспериментальная версия прошла испытания уже без нашего участия – по словам заводских тест-пилотов, проблему «прилипания» решить удалось, хотя на волне лодка стала вести себя заметно жестче.

Резюме

Существенный шаг вперед, который давно ждали приверженцы марки, известной прежде всего своими «рабочими» качествами. В общем и целом сохранив фамильные черты, возглавивший модельный ряд «Мастер-651» уверенно перешагнул ту границу, за которой до недавних пор безраздельно царили алюминиевые лодки зарубежного производства. За исключением ряда мелочей, лодка действительно удачная, что подтверждают и результаты зарубежных испытаний (интерес к новинке, проявленный нашими заграничными коллегами, вполне объясним – значительная часть лодок «Мастер», которые первыми в России были сертифицированы по европейским правилам, идет на экспорт, прежде всего в страны Скандинавии). Сравнивая полученные разными испытателями итоги, не можем в очередной раз не затронуть такую важную тему, как выбор мощности. Традиционно советуем отнестись к этому разумно и взвешенно, и если от установки 250-сильного мотора на «651-й» вас не способны отвратить даже финансовые резоны, не забывайте, что эксплуатация мощной техники требует не только соответствующих навыков и опыта, но и обыкновенного благоразумия.

*Мотолодка «Мастер-651» предоставлена для испытаний дистрибьютором лодок «Мастер» компанией «Меркурий-НИИ ТМ»:
Санкт-Петербург, пр. Непокоренных, 47,
тел/факс (812) 321-6103, 321-6104,
info@masterboat.com, www.masterboat.com*



«МАСТЕР-651»

глазами финских журналистов

Тест отечественной лодки, проведенный специализированным зарубежным изданием – и сам по себе явление весьма редкое. Конечно, продукция «Адмиралтейских верфей» поставляется в Суоми уже довольно давно, но «Мастер-651» побил все рекорды – статьи о его испытаниях практически одновременно поместили на своих страницах сразу четыре финских «лодочных» журнала: «Kippari», «Vene», «Venemestari» и «Navigare». После того как был подготовлен к публикации отчет с нашей «мерной мили», мы, естественно, не удержались и ознакомились с мнениями зарубежных коллег, чтобы сравнить полученные результаты. Как выяснилось, в общем и целом все тест-пилоты оказались солидарны в своих оценках, хотя о стопроцентном совпадении говорить не приходится – сказались и неизбежные для «тестового» жанра субъективные подходы, и специфика национальных предпочтений, и, конечно, отличия в комплектации испытанных лодок.

Представители всех четырех финских изданий тестировали один и тот же экземпляр «651-го», на тот момент единственный в стране. На транце его была установлена четырехтактная «Yamaha 150», а не запредельный 250-сильный мотор, как на «нашей» лодке; вместо цельной раскладывающейся двери пространство между консолями перекрывалось традиционными «калиткой» и «форточкой»; полностью отсутствовал и тент. Судя по всему, все испытатели предварительно прослушали небольшую лекцию местного дилера, поскольку три отчета из четырех предваряются кратким экскурсом в историю «Адмиралтейских верфей», созданных

Петром I еще в 1704 г., а также упоминанием о перестроечной конверсии, вынудившей это огромное предприятие заняться малым судостроением.

Наиболее обстоятельный, объективный и технически грамотный отчет опубликован, на наш взгляд, в «Kippari» (надо сказать, этот журнал вообще очень близок «КИЯ» по своим подходам к тестированию лодок); самый короткий, легковесный и в основном «описательный» материал обнаружился в «Navigare» – преобладают лишь восторги, и создается впечатление, что даже показатель максимальной скорости его сотрудники приводят с чужих слов.

Прежде всего все финские журналисты единодушно отметили переход «Мастера» в «прогулочную» нишу, хотя в большинстве своем считают, что по уровню комфорта и отделки до истинно семейной лодки «651-й» пока не дотягивает – даже несмотря на очевидную попытку «мимикрировать» под финских конкурентов-одноклассников вроде наиболее популярного в Финляндии «Buster» за счет характерного окрашенного излома борта над привальным брусом. «Военный» имидж и граненые очертания способны привлечь внимание в первую очередь «крепких парней», которым вся эта ненужная эстетика до фени. Зато прочность и сохраненные в полной мере «рабочие» качества вызвали бурю эмоций: «Создается впечатление, что даже если бы на катер высыпался воз кирпичей или в копките развели костер Ивана Купалы, это не причинило бы никаких повреждений» («Kippari»); «швы – работа профессионала», «лодка словно «вырублена из цельного бревна» («Venemestari»).



С мотором мощностью 150 л.с. лодка вела себя при прыжках более стабильно (фото из журнала «Vene»)

Последнее замечание в стране, знаменитой своими лесорубами – пожалуй, наивысшая похвала!

«Сравнивать лодку с морским вариантом «Лады» нет никаких оснований», – добавляет тот же «Venemestari» (думается, что в последние годы смысл этого замечания понятен не только финнам).

Серьезные претензии высказываются разве что в адрес ветрового стекла с чересчур толстыми стойками, ограничивающими обзор (в ходе нашего теста мы сочли это мелочью, хотя согласны: с увеличением интенсивности движения на водных путях к обзорности уже стоит применять более строгие «автомобильные» требования). Возникли замечания и к межконсольной перегородке – несмотря на ее классическую раздельную конструкцию, систему фиксации «форточек» со стороны водителя один из финских журналистов определил как «пережиток социализма».

С редкостным единодушием коллеги обратили внимание на необычный дизайн кормовой части (нам, честно говоря, он не представился чем-то из ряда выходящим). Это вполне объяснимо, поскольку в большинстве финских марин лодки при-

нято ставить именно кормой к причалу. По мнению части испытателей, заходить в лодку с этой стороны не очень удобно. Вдумчивые ребята из «Kirragi» высказали предположение, что в процессе разработки «какой-то умник потребовал оснастить катер безумно мощным двигателем в 250 л.с.», что и потребовало дополнить конструкцию неким подобием купальных площадок-кринолинов, дабы увеличить смоченную поверхность на высоких скоростях и тем самым избежать нестабильности хода. «У восточного соседа, как мы знаем, сила стоит на первом месте», – ехидно замечает «Kirragi», но тут же отдает дань справедливости: – «Хотя и у нас скоро найдется немало людей, заинтересованных в сверхмощности».

Но все же главные восторги вызвало поведение российской новинки на воде: «По своим ходовым качествам в тяжелых погодных условиях «Мастер 651» наверняка входит в пятерку лучших катеров аналогичного класса, имеющих на рынке – если даже их не превосходит» («Vene»); «лодка имеет такую массу, что через относительно небольшие волны проходит, как танк через ольшаник» («Venemestari»), «волны высо-

той более одного метра еще не впечатляют и не являются предметом для жалоб – их можно услышать от потрясенных пассажиров лишь в тех случаях, когда шкипер всерьез решит повести катер на максимальной скорости» («Kirragi»).

Судя по всему, все четыре теста проходили приблизительно в одно и то же время и на одной и той же акватории в районе Хельсинки, позволяющей испытать лодку в самых разнообразных условиях – от примерно полутораметрового пологого наката в открытом море до небольших коротких ветровых волн и практически гладкой воды в бухтах и под прикрытием островов (эти места нам хорошо известны, поскольку мы и сами не раз проводили там редакционные тесты).

Показатели максимальной скорости и таблицы показателей с интервалом 500 об/мин (на это потратили время только пилоты «Kirragi» и «Vene») были «сняты», естественно, в относительно спокойных условиях. 150-сильный мотор позволил разогнаться до 39.3–39.5 уз (около 73 км/ч), но в условиях волнения испытатели предпочитали не выжимать газ до упора. При меньших скоростях и частоте вращения

мотора реактивный момент гребного винта был практически неощутим – лодка и взлетала на волне, и приводнялась строго в положении «на ровный киль», хотя пилоты из «Kirragi», известные своей любовью к запредельным режимам, все-таки отметили, что при неаккуратном обращении с рукояткой дросселя на высокой волне можно столкнуться с проблемой левого крена, и посоветовали выбирать скорость сообразно погодным условиям. (Напомним, что у нас при 250-сильном моторе и скорости около 90 км/ч этот эффект проявился во всей красе).

Традиционно повышенное внимание финские журналисты уделили экономическим показателям. По оценкам наиболее технически продвинутых «Kirragi» и «Vene», сам по себе корпус «651-го» не отличается выдающимися показателями топливной экономичности, но его способность глиссировать при меньшей, чем у одноклассников, частоте вращения мотора косвенно улучшает этот показатель в среднем диапазоне скоростей. С этой точки зрения в число плюсов попал и вместительный бензобак объемом 300 л.

«Из России с любовью» – под таким заголовком подал свой отчет «Kirragi». Заложенный в эту немудреную фразу позитив явственно ощущается и в трех остальных публикациях. Не может не радовать, что с недавних пор наша страна может гордиться не одними только космическими кораблями, сверхзвуковыми истребителями и автоматом Калашникова – мирные изделия отечественного малого судостроения воспринимаются за рубежом уже не как экзотика, а как нормальный конкурентоспособный продукт.

Строгие, в чем-то даже пристрастные, но весьма благожелательные отзывы наших зарубежных коллег – лишнее тому подтверждение.