

Мерная миля

Master 521

на пути евроинтеграции



Алексей Даняев

В наших репортажах с выставок и презентаций этого года мы не раз сообщали, как та или иная судостроительная фирма намеревается развивать сотрудничество с европейскими дилерами и предложить свою продукцию на экспорт. Это значит: предприятие идет на контакты, вкладывает средства, сертифицирует продукцию под европейский стандарт, рискует в какой-то степени, стремясь к необходимому уровню качества, но в любом случае видит перспективность такого сценария.

К его реализации производителя подталкивает сама экономическая необходимость. «Полегчание» национальной валюты – мечта промышленника в любой стране, шанс выйти на мировые рынки с конкурентоспособным предложением. А насколько конкурентоспособным?

Мы всегда были сильны в массовом выпуске доступных алюминиевых корпусов, сначала по-авиационному клепанных, а потом, с доступностью хорошего оборудования – и сварных. В начале 90-х, когда мировой рынок для нас только открылся, мы наблюдали бурный рост малых производственных предприятий. И «Адмиралтейские верфи» Петербурга тогда в числе первых открыли тему алюминиевой маломерки, выпустив несколько моделей открытых лодок «Мастер» длиной 4–5 м. Впоследствии силу набрали и другие подобные предприятия, но цельноалюминиевые лодки «Мастер» остались, пожалуй, самыми многочисленными из серийно поставлявшихся по международным контрактам как в Европу, так и в «третий мир».

С тех пор вектор спроса не раз менял направление, но международная репутация фирмы продолжает работать – под «крышей» компании «Меркурий-НИИТМ» «адмиралтейцы» недавно обновили контакты со своим шведским дилером V&V Intermarin AB.

Внешний рынок играет погамбургски. Выходящая на него лодка должна действительно заслуживать внимания на фоне именитых конкурентов. Руководитель Intermarin

Бьерн Салми намерился показать товар лицом и в один из сентябрьских дней собрал в стокгольмских шхерах шведских и российских журналистов

для сравнительного тестирования нескольких близких по классу образцов продукции российского и европейского производства.

Основные данные лодок, участвующих в сравнительном тестировании

	Buster X	Ockelbo B18CC	Yamarin Cross 54BR	Master 521
Длина, м	5.25	5.40	5.28	5.20
Ширина, м	2.01	2.20	2.09	2.02
Масса корпуса, кг	480	520	580	510
Пассажировместим., чел.	7	6	6	6
Макс. мощность ПМ, л.с.	70	90	70	100
Тестовый ПМ	Mercury-70	Evinrude-90	Yamaha-70	Suzuki-90
Шаг тестового винта, дюймов	15	17	15	19



Поставщик и дилер готовят Master 521 к тестированию – Бьерн Салми и Дмитрий Крылов



Модульный подход к компоновке кокпита нового Buster X придал некоторую угловатость его внешнему виду

Понятно, что в силу разных причин наша продукция может конкурировать с европейской прежде всего на ценовом поле. Для коммерческого успеха лодка должна быть простой, чтобы не набрать стоимости на привозной комплектации, при этом достаточно крупной, чтобы максимизировать долю «рублевой» трудоемкости. Бьерн сделал ставку на 5-метровый размер – наиболее продаваемый в Швеции класс моторок, включающий в стандартной поставке все необходимое, но без лишних

конкурентов. А конкуренты нашему «Мастеру» противостояли очень крепкие.

Buster X. Кто из начинающих производителей-алюминщиков не смотрел на «Бустеры» как на классический образец для подражания? Они прошли множество стадий маркетинговой подачи конструкции от простого металла к крашеному, к формованным термопластовым консолям и модульному принципу компоновки кокпита. После застоя нескольких кризисных лет про-

округлые детали из термопласта. Высокий борт, высокое стекло консолей дают ощущение надежной защиты. Модной «фишкой» отметим дополнительную функцию пластиковых стоек релинга как держателей для быстрой подвески кранцев: в них есть проем с щелью, в которую легко заводится штерт со стопорным узлом на конце.

При всей фирменности исполнения новый Buster X из-за модульной концепции планировки кокпита несколько потерял в «обласканнысти»,



Yamarin Cross 54 «вылизан» до совершенства. Он по-прежнему производится в Финляндии

«фенечек», при этом дилер настаивал на показе «металлической сути» конструкции – она импонирует практичным европейцам. Собственно, та самая нарочитая грубоватость, на которой «адмиралтейцы» играли с самого основания серии «Мастер», по-прежнему пребывает в тренде, а также отчетливо просматривается у

изводство наиболее массовых моделей нижнего ряда ушло из Финляндии в польский Августов.

«Общеввропейский» Buster X сохранил все основные признаки, по которым мы идентифицируем марку: основательность исполнения, оригинальные дельные вещи и оборудование, травмобезопасные

свойственной лодкам прежнего финского производства. Рундуки и консоли выглядят несколько чужеродно корпусу: заметны зазоры стыков, непропорциональности, неспрятанные кромки и законцовки. Едва ли такие вещи повлияют на основные потребительские качества, но покупательское впечатление слегка портят.



Новое имя в группе скандинавских алюминиевых пятиметровок – Oskelbo V18CC, производится в Латвии на мощностях Anytec



Yamarin Cross 54 BR. Этот претендент заслуживал приза зрительских симпатий. Все то, за что любимы в народе финские лодки, здесь присутствовало: ладная внешность, доведенные до совершенства эксклюзивные дельные вещи, плотно подогнанные зашивки и подушки, эргономическая «ухоженность» стеклопластикового кокпита, где всякое типовое действие требует минимума усилий, релинги-кранцы-отпорники всегда под рукой, и нога сама находит удобную опору. Серебристый борт вторит формой выпуклым стеклам консолей и кажется выглаженным изнутри – неужели это листовой АМг? Даже палубные наклейки из рифленки не выглядят металлически-холодными – черное оксидирование и округлые кромки. Алюминиевую природу своего корпуса Yamarin прячет как может. Цена тоже хороша – как у столь же аккуратного небольшого внедорожника корейского производства.

Oskelbo V18CC. Это новое имя в классе 5-метрового алюминия, все же давно известное в Скандинавии. Окембу – небольшой городок к северу от Стокгольма, где полвека назад строили лодки из стеклопластика. Сегодня бренд возрожден в алюминии, но немногочисленные пока модели серии строят в Латвии, где сейчас собираются хорошо известные катера Anytec. Oskelbo V18CC – цельнометаллический радикально упрощенный одноконсольник. Простые формы, прямой ровный борт, плоская

металлическая палуба, ящикообразная консоль. Конструкторы не усложняют жизнь ни специальными профилями, ни гнутыми элементами. Длинный внешний стык поверхностей борта и планширя проварен аккуратным швом – напоказ. Даже швартовные утки собственного производства из отрезков трубы, зато нарезанные лазером леерные стойки – с теми самыми встроенными фиксаторами кранцев. Вместе с тем минималистический стиль лодки чисто выдержан и хорошо читается на глаз. Благодаря

солей. Выигрышны и ценой, и внешностью настилы из ламинированной «под рифленку» серым пропиленом фанеры. Алюминиевые крышки люков аккуратно отфланцованы, щелей между секциями нет – прерывистые швы дополнены полиуретановой герметизацией. Пресловутый шов на планшире закрыт декоративной накладкой, а свободные металлические кромки зашивок и комингсов люков – мягким профилем с уплотнителем. Ветровое стекло благоразумно отодвинуто на пару



Master 521 гармоничен в размерах и линиях корпуса, маневрен и легок на ходу

значительной ширине лодка кажется более просторной, чем это полагается 5-метровке, вес же – примерно на уровне соперников.

Master 521 достойно смотрится на европейском фоне благодаря гармоничным пропорциям, изящным линиям зигованного борта и непривычной «молотковой» окраске кон-

миллиметров от поверхности консоли, чтобы неизбежный в открытой лодке мусор не набивался в прозрачные щели – о подобной мелочи часто забывают конкуренты.

Как сообщил конструктор лодки Дмитрий Игумнов, шведский дилер не диктовал технической политики в проекте. Его устраивали и разме-



Оборудование экспортного Master 521 должно быть простым и максимально полным – таково условие шведского дилера

рения, и выделяющаяся внешность судна. Есть требование максимальной укомплектованности – и «адмиралтейцы» снабдили лодку кроме мягких подушек еще тентом и GPS-навигатором в размер приборной панели. Придирчиво разглядывая тестовую модель, можно было бы перечислить немало способов улучшения ее «подачи», например, пошить подушки не из «винилки», а более

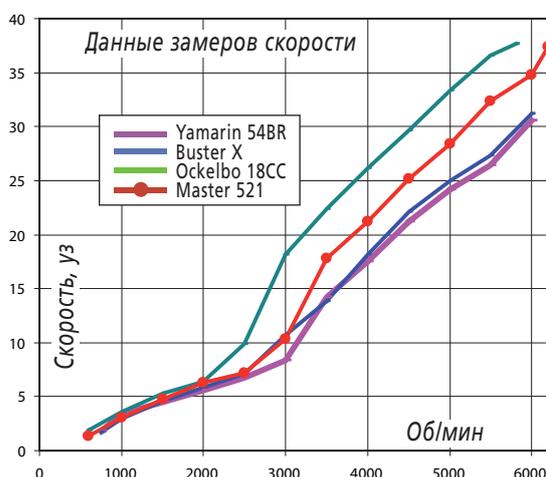


презентабельного текстиля, или заменить забавную оконную щеколду на дверце в проходе на что-то более удобное-поворотное, как у конкурентов. Но все эти пожелания неизбежно дадут рост себестоимости, а вот ее дилер жестко ограничил. Его право.

Пробеги в шхерном заливе добавили красок картине. Все лодки ощущались каждая по-своему, в первую очередь разделившись по энерговооруженности на пары: Buster – Yamarin с 70 л.с. на транце и Master – Ockelbo с 90 л.с. каждому. Но если в первой паре при близости размеров отличалась масса – на 100 кг, то во второй при почти равной массе корпуса заметно разнились в ширине. Герой нашего теста «Мастер» при своей компактности допускал самую высокую энерговооруженность – до 100 сил,

ощущался лодкой проворной, чувствительной к штурвалу и при этом вполне надежной в поведении. На 30–50-сантиметровой волне можно было давать полный газ и поворачивать с полного хода на 180° без эксцессов, хотя и с предосторожностями – чтобы нечаянно не упереться бортом в крутой гребень. Парный соперник Ockelbo благодаря большим размерам держался куда флегматичнее, в поворотах норовил схватить воздух винтом, при подходе же к бону на малых ходах «швед латышского происхождения» неприятно удивил своим нежеланием нормально управляться при навальном ветре в высокий борт. При всех различиях в конституции обе лодки с двумя седоками на борту достигли близких максимальных скоростей в районе 37 уз (около 70 км/ч), а разница в кривых скорости на графике вызвана не столько различиями в быстроходности, сколько различиями в рабочих оборотах у четырехтактного Suzuki и двухтактного Evinrude.

Вторая пара под «семидесятками» показала также очень близкие скоростные результаты с «максималкой» на уровне 31 уз (57 км/ч), при этом Buster X под Mercury хотя и воспринимался мореходной высокобортовой лодкой с невысоким «горбом» разгона, все же заметно «валился» внутрь поворота, вплоть до неприятного крена при некоторых условиях, а Yamarin проявил упрямый характер и полную нечувствительность к углу откидки своей «Ямахи». Надо отдать должное ограничениям мощности по ISO: обе «семидесятки» позволяли смело вертеть штурвалом от упора до упора без прохватов и соскоков с волны.



Резюме

Специалисты «Адмиралтейских верфей» в очередной раз намерились вывести свой товар на международный рынок, и это им удалось благодаря наработанной доброй репутации предприятия и действующей на нем системе контроля качества. Master 521 показал себя лодкой очень маневренной, легкой, при этом допускающей высокую энерговооруженность, симпатичной на вид и хорошо укомплектованной. В ней мало шика, свойственного существенно более дорогим конкурентам, зато есть полный функционал многоцелевой разъездной лодки для внутренних акваторий и шхерных вод и гарантированная добротность исполнения **★**

ЗАО «Меркурий-НИИ ТМ». Тел.: +7 (812) 321-6103
www.masterboat.com, www.лодкимастер.рф

