



«Мастер 571»: ПЛЮС ЕДИНИЦА

Артем Лисочкин ■ Единица – много это или мало? Когда она располагается в конце цифрового индекса в названии модели, то первым делом приходит в голову добавочный сантиметр длины корпуса, хотя никто и никогда не декларирует размерения со столь аптекарской точностью. Но когда смысл «добавки» не имеет отношения к метрам, дюймам или футам, скромная единичка может приобрести куда более важное, чуть ли не основополагающее значение. Если говорить об алюминиевых лодках «Мастер», то она свидетельствует, что лодка относится к модельному ряду нового поколения, представляющему собой заметный шаг вперед по сравнению с давно знакомыми и отечественному, и зарубежному потребителю «лодками для сапог».



Вообще-то первенец нового модельного ряда, знаменующий собой некоторую смену основной концепции фирмы, появился довольно давно, в 2007 г. Им стал флагманский «Мастер 651», сразу вызвавший повышенный интерес и у нас, и за рубежом – тестовые отчеты практически одновременно опубликовали не только «Кия» (см. № 207), но и целый ряд иностранных специализированных изданий. Однако прошел год, потом второй, потом третий, и у нас по степенно создалось впечатление, что хорошая идея остыла – «651-й» так и не дополнился соответствующей размерной «линейкой». Только раз на какой-то бот-шоу промелькнул 5-метровый опытный экземпляр, внешне вроде соответствующий новым веяниям, но в серию он так и не пошел. Но мы все-таки дождались – к флагману с дополнительным индексом «1» наконец присоединился его собрат поменьше размерами, который «с пылу с жару» и прошел редакционные испытания.

способной без опаски подходить к каменистому «дикому» берегу, но и красивой.

Но этот путь – не для «Мастера». Только металл! Пластика в том или ином виде ни на «651-м», ни на новом «571-м» практически не встретишь. Но, как выяснилось, капризный с точки зрения дизайнера-технолога алюминий вполне можно заставить выглядеть не хуже того же стеклопластика. И во время теста четырехлетней давности, и сейчас многие сторонние наблюдатели были искренне убеждены, что, по крайней мере, при изготовлении палубной секции без пластика не обошлось.

Конечно, большую роль сыграла белая краска, которой покрыты борта выше привальника и интерьер кокпита, но дело не только в ней – скоре, «пластиковое» впечатление создает очень высокая аккуратность изготовления (открытые сварные швы надо буквально разыскивать с лупой, если, конечно, не залезать в рундуки) и обычно несвойственные изделиям из листового алюминия очерта-

ТЕСТ
Кия

Фото
Игоря Колодникова

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотолодки «Мастер 571»

Длина, м:	
– корпуса	5.63
– габаритная	5.78
Ширина, м	2.3
Высота борта на миделе, м	1.16
Осадка, м	0.3
Килеватость, град.:	
– на транце	19.5
– на миделе	19.5
Сухой вес, кг	760
Емкость топлив. бака, л	300
Габариты кокпита, м:	
– длина	4.08
– ширина	2.05
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	150
– рекомендуемая	115
Пассажировместим., чел.	7
Грузоподъемность, кг	525
Категория CE	C
Цена, руб.	571 000

Металл «под пластик»

Если «Мастера» первого поколения отнюдь не скрывали своей металлической сущности, практически выставляя ее напоказ («лодка для сапог» – не обидная обзывалка, а вполне реальный рекламный слоган), то в новой линейке явно прослеживается стремление эту сущность максимально замаскировать. Сделать это можно по-разному – в частности, за счет стеклопластика, который в последнее время стал использовать даже ортодоксальный финский «Buster», всегда «упертый» на чистом алюминии и позволявший себе разве что небольшие декоративные детальки из термопласта АБС. Основной побудительный мотив – эстетика, ведь современный потребитель все чаще хочет видеть свою лодку не только прочной и



ния. И хотя во внешнем облике «571-го» все-таки усматривается характерная для металла угловатость, выглядит она скорее дизайнерским ходом, нежели вынужденной мерой – этаким стилем «техно».

Даже высокие ветровые стекла из поликарбоната толщиной 8 мм с развитыми боковинами – нарочито граненые и



вместе с откидной «форточкой» образуют единую плоскость. Видно через них прекрасно, так что привставать или садиться на откинутый вверх валик стильного двухцветного кресла – по-спортивному ковшеобразного, с хорошей боковой поддержкой – нужды нет. И, кстати, только привстав с водительского или пассажирского кресла, обнаруживаешь, что верхние кромки стекол выше окантовок-поручней снабжены обратными отгибами, надежно отбивающими поток встречного ветра наверх, так что и при управлении стоя его напор практически неощутим даже на полном ходу.

Пространство между консолями надежно перекрывается добротной алюминиевой «калиткой» и «форточкой», так что

от встречного ветра хорошо защищены все обитатели кормового кокпита. Обычно все это хозяйство полагается держать на ходу закрытым во избежание травм, но фиксаторы перекрывающих проход деталей в открытом положении здесь настолько «цепкие», что возможность произвольного захлопывания практически исключена. По крайней мере, при самых экстремальных разворотах на волне, сопряженных со значительными боковыми перегрузками, этого ни разу не произошло, так что в жаркую погоду и «форточку», и «калитку» можно без опасений держать открытыми для дополнительной вентиляции.

Все защелки, замки, петли и прочие детали такого рода – только из нержавеющей стали, равно

как и удобно расположенные релинги, расшатать которые нам так и не удалось: даже высокие носовые стоят как влитые.

В свое время мы поругивали «Мастер» за простежки консоли и в особенности приборную панель. Здесь они тоже металлические, но продуманный дизайн все в том же стиле «техно», аккуратность изготовления, отсутствие острых углов и граней плюс слой порошковой краски придают им довольно стильный вид. На протестированном экземпляре были установлены только тахометр и указатель уровня топлива во встроенном 300-литровом баке (надо сказать, неплохой объем для лодки менее 6 м длиной!), и места на панели оставалось предостаточно, в том числе и для стационарной «навигации».



Заодно консоли выполняют роль сухих рундуков с доступом через пластиковые «каталожные» лючки в проходе. Перед пассажиром – нечто вроде вместительного кейса с откидывающейся крышкой и удобной ручкой, назвать который «бардачком» просто не поворачивается язык.

А вот держателей для мобильных, карманных навигаторов и прочей мелочевки, по-прежнему, увы, нет. Вдоль бортов, правда, пристроены длинные полочки с бортиками, но положенный в один из таких желобов карманный анемометр после нескольких прыжков с волны оказался на полу кокпита. Кокпит, кстати, самоотливной, и обратного поступления воды мы не отметили даже при значительной загрузке, хотя на всякий случай шпигаты можно заткнуть пробками.

Оригинально решена кормовая часть с двумя рундуками.

Один, сравнительно узкий в плане, представляет собой по сути пустотелую кормовую переборку кокпита, закрывающуюся фигурной крышкой. Здесь удобно хранить длинномеры вроде удилиц в чехлах или ружей. «Нормальный» привычный багажник скрывается под широким кормовым сиденьем, но он заметно уже него – при откинутой крышке по бокам остается свободное пространство и можно подойти вплотную к кормовой переборке, что, несомненно, оценят рыболовы.

В «стандарте» и носовой треугольный рундук, и кормовое сиденье покрыты двухслойным финским пенополиэтиленом «Tegmolon», а мягкие подушки из искусственной кожи предлагаются в качестве опции. Материал пайола – та же «хитрая» морская фанера, покрытая слоем рифленого нескользящего жесткого полипропилена толщиной

1.5 мм, что и на протестированном недавно «Мастере 540НТ» (см. № 233). Кроме того, в самом носу предусмотрен отдельный якорный форпик, на бортике крышки которого, правда, не обнаружилось выреза под якорный конец – зато имеется резиновый уплотнитель.

По бокам от подмоторного рецесса, дно которого снабжено инспекционным лючком электропомпы (однако, чтобы его открыть, придется открутить 14 саморезов), расположены удобные ступеньки, покрытые нескользящим алюминием с мелким рифлением, повторяющим рисунок фанерного пайола. Левая, с откидывающейся крышкой, служит вместилищем для аккумулятора и выключателя «массы», а под крышкой правой, приспособленной вдобавок для установки выносного транца для вспомогательного моторчика, скрываются удобная для любых способов заправки заливная горловина и

Результаты испытаний мотолодки «Мастер 571»

(нагрузка – 1 чел. плюс 160 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Mercury 115 EFI», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 13.25 и шагом 17 дюймов, скорость ветра – 3–4 м/с, высота волны – 0.3–0.4 м, темп. воздуха – 16°C, темп. воды – 14°C, место испытаний – р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
700	2.3 (4.3)
1000	3.3 (6.1)
1500	4.9 (9.0)
2000	6.0 (11.1)
2500	6.9 (12.8)
3000	6.6 (12.2)
3500	11.8 (21.9)
4000	17.0 (31.5)
4500	8.2 (15.1)
5000	13.2 (24.4)
5500	32.1 (59.3)
6000	33.8 (62.5)
6400	35.5 (65.6)



😊	<ul style="list-style-type: none"> – привлекательный внешний вид – прогнозируемое поведение на воде – значительный объем багажных отсеков – топливный бак большого объема
☹️	<ul style="list-style-type: none"> – отсутствие поручня у забортного трапа – отсутствие держателей для мелких предметов – небольшие зарыскивания на малом ходу

ТЕСТ Кия

топливный фильтр-отстойник, причем остается место для мелких вещей. Купальный трапик отличается недостатком, почему-то типичным не только для наших, но и для зарубежных судостроителей – он не дополнен поручнем, а швартовная утка – далеко не лучший его заменитель.

По «большой» и «малой» водам

Одна из традиционных акваторий наших питерских испытаний – Большая Невка – редко отличается спокойной водой. Вот и на сей раз свою лепту внесли и ветерок, и регулярно проносящиеся по реке скоростные водные «маршрутки», и даже большие моторные яхты. Короче говоря, с волной проблем не было, и выяснилось, что при ее высоте порядка полуметра можно спокойно идти полным ходом (более 65 км/ч). Преодоление более высоких и крутых кильватерных волн от крупных судов, иногда сопровождающееся вылетами в воздух, тоже происходило до-

статочно мягко. Килеватость корпуса, пусть и практически моногедрона, у «571-го» малость побольше «среднестатистической» – почти 20°.

Выход на глиссирование сопровождается очень умеренным кормовым дифферентом – привставать с водительского кресла в переходном режиме нет нужды, обстановку по курсу видно прекрасно (при сидячем положении водителя приподнявшийся нос не достает до линии горизонта). В поворотах – и крутых, и плавных – лодка четко держит намеченную штурвалом траекторию и довольно умеренный крен даже на волновой толчее, так что в боковую поддержку ковшеобразного кресла упираться разве что при исполнении «резаных» разворотов под кратковременный сброс газа, что в обычной жизни мало кто делает.

А вот «раскрутку» с места на полном газу лодка выполнять отказалась, сразу уйдя на циркуляцию порядка полутора длин корпуса. Крен при этом тоже не превышал благопристойных 30°. Впрочем, на малых оборотах маневренность оказалась на высоте, что было оценено в условиях реальной эксплуатации.

В частности, «в довесок» к основному тесту мы совершили

прогулку по небольшим рекам и каналам Питера, забитым всякой водоплавающей техникой – «пробки» здесь порой почище, чем на улицах и проспектах.

В одном из самых узких мест канала Грибоедова, у храма Спаса-на-Крови, без проблем удалось развернуться за один прием, не используя реверс, в достаточном отдалении от поросших понизу водорослями гранитных стенок. На разрешенной на малых водных артериях скорости 10 км/ч лодка слегка зарыскивает, особенно с народом на борту, но миллиметровым расхождением с водными автобусами и такси это ничуть не мешало – просто пришлось чуть побольше поработать рулем.

Резюме

«Мастер» меняет имидж, по-прежнему оставаясь верным металлу. Сохранив положительные качества моделей первого поколения, он заметно похорошел внешне и стал более эргономичным. Удалось «подтянуть» и ходовые качества. По нашим сведениям, новая модельная линейка будет расширяться, и тест очередной лодки с дополнительной единицей в цифровом индексе появится в ближайшем номере журнала. ■

Мотолодка «Мастер 571» предоставлена для испытаний
 ЗАО «Меркурий-НИИ Точной механики», тел. (812) 321-6103,
www.masterboat.com, aluminium@masterboat.com

