VENE Ноябрь 2006 г.
Тест-драйв
Ари Инкинен
Хейкки Юури-Оя

«Мастер 651». Когда погода становится суровой

Катер «Мастер 651» является флагманом петербургского судостроения моторных лодок. Он спроектирован и построен для плавания при неблагоприятной погоде, когда многие рулевые других катеров не осмеливаются выйти в море. Для «Мастера» волна высотой два метра не проблема, а скорее веселый вызов.

«Мастер 651» будто создан для низкого полета.

За неполные десять лет производства катер «Мастер» достиг уровня рабочего катера, не доставляющего забот своим владельцам. За последние шесть лет зарегистрирована продажа 538 катеров. Если «Buster» или «Silver», или даже «Faster» кажутся чересчур изысканными, в ассортименте есть «Мастер». Рабочие качества катера подчеркивают суровые пространственные решения, прямолинейные конструкции и использование трубок вместо сложных профилей по периметру.

Катера «Мастер» создаются в Санкт-Петербурге, на Адмиралтейской верфи, основанной царем Петром Великим триста лет назад. В первую очередь верфь известна своими крупнотоннажными судами, но и «Мастер» имеет заметную долю в производстве.

«Мастера» изготавливаются при помощи сварки из алюминия AIMg4,5, который хорошо переносит как механический износ, так и коррозию. По информации производителей, катера «Мастер 500» и «Мастер 450» были первыми российскими катерами, утвержденными в соответствии с директивой о прогулочных катерах.

Характеристики рабочего катера

«Мастер 651» меньше напоминает рабочий катер, чем более ранние модели «Мастера», однако он чаще используется в качестве рабочего, чем большинство отечественных марок. У судостроителей было четкое стремление изготовить прогулочный катер. Таким катером и является «Мастер 651». Это катер, который американцы назвали бы «bow rider» (моторная лодка с открытым носом, предназначенным для посадки) и который в Финляндии известен как «двухконсольная лодка». Действительно, катер оборудован двумя консолями.

Ветровое стекло и консоли делят открытое пространство надвое. В носовой части имеются места для трех пассажиров, хотя носовая банка неудобная. В рифленой части палубы имеются два рундука, крышки которых несколько приподняты над рифленой палубой таким образом, что о них можно споткнуться. В то же время носовая палуба ровная и обладает соответствующей шероховатостью. А-образный поручень достаточно высокий, чтобы служить опорой.

Исключительно прочная дверь, расположенная посередине, состоит из двух частей. Недостатком можно считать сложную систему фиксации с внутренней стороны рулевой рубки, которая, по всей видимости, уходит своими корнями в традиции

социалистического судостроения. Рамы ветрового стекла являются исключительно прочными. При этом они довольно широкие и уменьшают обзор. Установленный над ветровым стеклом поручень надежный, но малофункциональный.

На открытом пространстве имеются два отдельных сиденья и задняя банка на всю ширину лодки. Сиденья рулевого и пассажира – достаточно устойчивые и оснащены регулировками, но так называемая функция “offshore” – подъем сидения при управлении стоя – недостаточно хорошо продумана. Когда передняя часть сидения поворачивается вверх, для стоящего рулевого имеется достаточное пространство, но опереться на сиденье не удастся. На задней банке имеются места для троих. Спинка настолько низкая, что поясница напрягается, в особенности на волнах, если приходится опираться назад. В спинке есть вентилируемый ящик для хранения рыболовных принадлежностей. На задней банке, как и на других банках, имеется тонкое пенопластовое покрытие.

Расположенная над открытым пространством дуга для установки дополнительного оборудования представляет собой любопытное зрелище. Необходимость в ней остается под вопросом, поскольку для бортовых огней и gps-антенны есть более простые решения. Дуга для установки дополнительного оборудования придает катеру несколько своеобразный вид. По всей видимости, она предназначена для будущего складного тента.

К управлению «Мастер 651» больших претензий нет. Рулевое управление находится на своем месте, но и этот катер имеет те же недостатки, что и многие другие: для современного навигационного оборудования нет подходящего места. На катере, подвергнутом тест-драйву, эхолот и картографический плоттер были установлены на передней консоли на собственных опорах. Их было хорошо видно, однако они были расположены неудобно. Думается, что несложно разработать консоль, на которой было бы установлено соответствующее монтажное основание хотя бы для одного такого прибора. Положение для рулевого хорошее.

То, что «Мастер» пригоден к работе в качестве рабочего катера, прежде всего обусловлено прочностью материалов и техническими расчетами, чего нельзя сказать об утках. Утки достаточно малы, если сравнивать с поручнями. Устройство трапа для плавания также несколько специфическое. Он установлен на малой площадке за бортом. Трап уходит достаточно глубоко, а нижняя часть трубки дуги для установки дополнительного оборудования опускается достаточно близко к транцу катера, поэтому пловец, выбирающийся из воды, может за нее ухватиться.

Другим моментом, подчеркивающим пригодность к работе в качестве рабочего катера, является окраска поверхностей в надстройке молотковой эмалью.

Между боковыми консолями остается достаточное пространство для прохода. Обычно хождение по катеру просто и безопасно, но не стоит пришвартовывать катер к причалу кормой вперед.

Ветровое стекло массивное, но защищает чрезвычайно хорошо. Система фиксации дверей из двух частей выполнена по «русским» стандартам.

Под рифленой палубой носовой части имеется несколько рундуков, в которых можно хранить небольшие грузы, например швартовные канаты.

С волны на волну

На ходу «Мастер 651» превосходен. Можно что угодно говорить о внешнем облике катера, но его ходовые качества при суровой погоде выше всяких похвал. В день тест-драйва высота волн за пределами Хельсинки составляла два метра, что для многих катеров такого класса представляет проблему при скоростном плавании. Однако это не относится к «Мастеру». Скорее у рулевого закончится запас слов, чем завершится перечисление ходовых качеств катера.

По своим ходовым качествам в тяжелых погодных условиях «Мастер 651» наверняка входит в пятерку лучших катеров, имеющихся на рынке, если не выше. Он идет ровно и чрезвычайно спокойно. Преодолевая волну в полете, катер легко опускается на свой киль в горизонтальном положении. Достаточный развал бортов обеспечивает мягкий вход катера в волну. Рулевой сохраняет контроль над катером, если не совершает серьезных ошибок в управлении.

Речь прежде всего идет об остойчивости катера. Угол килеватости днища, мощность двигателя, центр тяжести и общий вес являются факторами, правильное сочетание которых определяет ход катера на волне. У «Мастера» хорошее соотношение, хотя по внешней оценке центр тяжести можно было бы изменить в лучшую сторону. Лишний вес имеется в верхней части рифленой палубы, вес увеличивает аккумулятор, расположенный в канатном ящике левого кормового угла, и дуга для установки дополнительного оборудования. В целом конструкции солидные и тяжелые.

Остойчивость снижает большой, 300-литровый топливный бак, по крайней мере, когда он полон.

Однако важнее «летных» качеств катера его спокойный ход при нормальной погоде. Катер хорошо подчиняется форсированию двигателя, спокойно кренится на поворотах и логично ведет себя на ходу. Перемещение пассажира по катеру на ходу не приводит к большим кренам, хотя это и ощущается.

Результаты измерений

Максимально допустимая мощность двигателя «Мастера 651» составляет 250 лошадиных сил. Использовавшийся при тест-драйве «Мастер 651» был оснащен четырехтактным двигателем «Ямаха» в 150 л.с. Вес при тест-драйве составлял 1520 кг.

Максимальная скорость этой комбинации составила 39,5 узла, а максимальное потребление топлива 54,3 литра в час. В пересчете на морские мили потребление составило 1,39 литра на одну милю. Уровень шума поднимался до 89 децибел, то есть разговаривать нормальным голосом было невозможно.

«Мастер» в первую очередь позиционируется как конкурент «Buster Magnum», поэтому справедливо сравнить результаты измерений обоих катеров (Катер 1-2/04). При соответствующем двигателе скорость «Магнума» составила 43,8 узла, а потребление топлива – 56,5 литра в час. В пересчете на морские мили, максимальное потребление составило 1,29 литра. Максимальный уровень шума составил 90 децибел. В условиях проведения измерений все же имелась небольшая разница, но оба результата были показаны практически в штилевую погоду. У «Магнума» частота вращения «Ямахи» составила 5400 об/мин, у «Мастера» 5600 об/мин. Максимальная мощность наблюдалась при рабочей частоте вращения 5500 об/мин. Разница в весе при тестовом заезде составила около 100 кг в пользу «Магнума», что несколько повлияло на максимальную скорость.

«Мастер» при двигателе в 150 лошадиных сил хорошо начинает движение. Он выходит на глиссирование уже при рабочей частоте вращения до 3000 оборотов. Кроме того, он достигает экономичной скорости движения на удивительно низких оборотах. Для такой комбинации экономичным можно считать потребление топлива ниже одного литра на морскую милю. У «Мастера» этот диапазон скорости составляет около 13-29 узлов. Наиболее экономичная скорость катера по измерениям составляет 20-23 узла. При этом потребление топлива составляет неполных 0,9 л/морскую милю. При полной заправке на

«Мастере» можно пройти значительное расстояние. Если из 300 литров оставить 15 процентов для резерва, то в результате можно пройти почти 300 морских миль.

Спинка кормовой банки «Мастера» относительно низкая, что влияет на уровень шума. До 4000 оборотов, или примерно до 26 узлов, уровень шума небольшой. При таких ходовых скоростях плавание на «Мастере» комфортное. Наряду с приемлемым шумом двигателя удары днища о волну приглушаются, что обусловлено массивной конструкцией и уретановым заполнением балок корпуса. При полных оборотах уровень шума повышается до высокого.

«Мастер 651» - интересный вариант. Он демонстрирует исключительные ходовые качества при суровых погодных условиях. При штилевой погоде эти свойства не так хорошо выделяются. Катер пригоден для осуществления любых задач, которые обычно выполняет «bow rider» или большой открытый катер, – для плавания, использования в качестве средства связи, для рыбалки, хотя для рыбалки это не лучший вариант. Перечень дополнительного оснащения «Мастера 651» небольшой, т.е., по существу, его вообще нет. По словам импортера, разрабатывается тент, его можно будет увидеть в будущем. Огнетушитель покупатель должен приобрести сам.

Со своей стоимостью в 19 300 Евро «Мастер 651» оказывается почти в одном ряду с более короткими «Silver Eagle 630» (18 550 евро) и «Sea Boy 630 R» (18 700 евро). В то же время «Buster Magnum» заметно дороже (24 500 евро). Кроме того, «Мастер» продается по приемлемой цене за комплект, например с двигателем для тест-драйва, но может продаваться и с некоторыми другими двигателями.

Таблица измерений

Результаты измерений об/мин	Узлы	л/ч	л/морская миля	дБ (А)
600	2.4	1.8	0.75	54
1000	3.8	2.7	0.71	64
1500	5.7	4.6	0.81	69
2000	6.6	7.6	1.15	71
2500	8.3	12.8	1.54	77
3000	15.2	16.5	1.09	78
3500	21.4	18.7	0.87	79
4000	26	25.4	0.98	83
4500	30.4	31.1	1.02	84
5000	34.4	39	1.13	85
5600	39.5	54.3	1.37	89

Достоинства
+ ходовые качества
+ прочная конструкция
+ обилие рундуков

Недостатки
- небрежная отделка
- недостаточный обзор

Носовой настил ровный и снабжен хорошим противоскользящим покрытием. Поручень прочный и достаточно высокий, пригодный для практического использования.

Под спинкой кормовой банки имеется рундук на всю ширину катера, который подходит для укладки удилищ и других длинных предметов.

Угол килеватости днища у транца составляет 19 градусов. Конструкция кормы, по меньшей мере, оригинальна, но, улучшило ли это характеристики катера, неясно.

По бортам имеются рундуки, а аккумулятор катера расположен в левом рундуке, если смотреть от кормы.

Поза при управлении удобная, все переключатели и приборы находятся достаточно близко. Имеется опора для ног, к положению на кресле нет претензий.

Технические данные

Длина	6,50 м
Ширина	2,30 м
Вес	950 кг
Грузоподъемность	8 человек/600 кг
Классификация CE	C или прибрежный район плавания

Угол килеватости днища у транца 19°
Емкость топливного бака 300 литров
Максимальная мощность двигателя 250 л.с.
Двигатель для тест-драйва «Ямаха F150»
Комплектация оснащения:
Дуга для установки дополнительного оборудования, гидравлическое рулевое управление, Электрический трюмный насос, трап для плавания
Дополнительное оснащение
Стоимость 19 300 евро
31 290 евро («Yamaha F150»)
Производитель – «Адмиралтейские верфи»,
Санкт-Петербург, Россия, www.masterboat.com
Импортер и продавец
McSea Oy (АО Мак Сеа), Мартинсиллантие 24,
02300 Эспоо, тел. (09) 809 4446,
www.mcsea.fi