



«Мастер 540 HT»: обещанного три года ждут

Да каких там три! Открытый «Мастер 540» выпускается уже много лет, и почти все это время велись разговоры о создании его каютной версии (несколько экспериментальных образцов, промелькнувших на специализированных выставках – не в счет). И вот, наконец, это долгожданное событие свершилось — «540-й» с индексом «HT» и полурубкой-хардтопом наконец-то запущен в полноценную серию.

Артем Лисочкин,
фото Игоря Лагутина

ТЕСТ
Кия

До настоящего момента единственной каютной моторолдкой в модельном ряду ФГУП «Адмиралтейские верфи», включающем теперь 10 базовых моделей от 4.1 до 6.5 м длиной, оставался флагманский «Мастер 651 XT», полукрытый прототип которого в свое время побывавший на нашей «мерной миле» (см. № 207). «Мастер 540», попадающий в популярный 5.5-метровый сегмент, хорошо известен не только на просторах России, но и за рубежом – принадлежащие государству «Адмиралтейские верфи» совместно с компанией «Меркурий-НИИТМ» поставляют свою соответствующим об-

разом сертифицированную продукцию сразу в несколько стран (кстати, сайт предприятия работает на семи языках). Особым спросом, несмотря на жесткую конкуренцию в «алюминиевом» секторе, лодки «Мастер» пользуются в Финляндии.

Из сапог – в туфли?

«Мастер» всегда безо всякого стеснения позиционировал свою продукцию как «лодки для сапог». Жесткий слоган говорил сам за себя. Действительно, в этом царстве голого металла помять и поцарапать что-либо практически нереально, а ту же обувь и экипировку можно выбирать без оглядки. Отсюда и

довольно грубоватый, но все-таки чувствующий прочность и надежность экстерьер и интерьер большинства «Мастеров». Однако последние тенденции в развитии алюминиевого судостроения предусматривают больший уклон в сторону эстетики. Одним из первых сдался всегда «упертый» на голом алюминии финский «Buster», который стал все шире применять пластиковые элементы навесного оборудования, шикарные мягкие кресла и т.д. Не остались в стороне от новомодных веяний и «Адмиралтейские верфи» на пару с «Меркурием».

Можно ли сделать «лодку для сапог» более привлекательной на



вид и комфортной? Как показало знакомство с новинкой, вполне можно.

Старый добрый «540-й» в модификации «НТ», особенно когда он стоит на трейлере, можно опознать лишь по знакомому высокобортному корпусу с зигованными бортами и характерному плоскому носу с вытянутым треугольным носовым транцем. Лодка выглядит крупнее прототипа, хотя корпус остался практически прежним. Практически – это потому что кормовая часть лишилась гидролижи, а на транце появилась пара фиксированных транцевых плит.

Достаточно большой хардтоп традиционно выполнен из алюминия и имеет свойственные этому материалу граненые очертания, но за счет высокой аккуратности изготовления и светло-серой краски, которой выкрашены также носовая дека и верхняя часть бортов до привальника, выглядит единой «пластиковой» секцией.

Проход с носа в рубку осуществляется через центральную «форточку» трехсекционного ветрового стекла, причем стекла непростые – обычно применяемый в этих целях поликарбонат

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера «Мастер 540 НТ»

Длина, м:	5.49
– корпуса	5.75
– габаритная	
Ширина, м	2.10
Высота борта на миделе, м	1.14
Осадка, м	0.3
Килеватость на транце, град.	15
Сухой вес, кг	780
Материал корпуса	АМг5М
Толщина обшивки, мм:	
– на днище	4
– на бортах	3
Емкость топливного бака, л	180
Высота транца, м	0.51
Мощность ГМ, л.с.:	
– минимальная	70
– максимальная	115
– рекомендуемая	90
Пассажировместимость, чел.	6
Кол-во спальных мест	2–3
Грузоподъемность, кг	450
Категория СЕ	С
Цена, руб.	638 000

быстро затирается «дворниками» даже при отсутствии на воде дорожной пыли, триплекс излишне тяжел, а «каленка» нетравмобезопасна. Поэтому на «540 НТ» применили в вариант, который доселе на лодках нам не встречался – относительно тонкое каленое стекло-сталинит

«бронировано» изнутри специальной прозрачной пленкой, хорошо знакомой автомобилистам, желающим предохранить стекла своей машины от воришек, охотящихся за оставленными в салоне мобильниками, навигаторами и радиоприемниками. «Дворник» здесь, правда, только один – на водительской секции стекла, и имеет относительно небольшой сектор очистки, но и это уже хорошее подспорье в непогоду и в сильную волну.

Бортовые потопчины (в самом широком месте – шириной аккурат в сапожную подошву) и часть носовой деки перед «форточкой», в том числе и крышка «якорного» форпика, закрыты накладками из сверкающего алюминия с не скользящим рифлением. Такими же накладками снабжены и «ступеньки»-рундуки по бокам от подмоторного рецесса (на правой – купальный трапик с удобным вертикальным поручнем, левая приспособлена для установки транца для вспомогательного моторчика).

Заглядываем внутрь – точно такой же рисунок имеет и темно-серое покрытие пайола. Как нам объяснили, пайол тоже не обычный, а ламинированный – во-



достойная березовая фанера покрыта слоем рифленого полипропилена толщиной 1.5 мм. Из схожего ламината, только с более тонким «рисунком», выполнен и откидной столик по левому борту.

Под носовой декой – привычный V-образный мягкий диван с закладной доской, образующий спальные места, полностью, с запасом накрытые декой и жесткой крышей надстройки. Когда носовая каюта используется для сидения, обычно не знаешь, куда эту доску девать, но на «540 HT» для нее отведено специально место для крепления по-походному – она вертикально подвешивается на заднюю стенку кокпита.

В кормовой части нас ждал еще один сюрприз – честно говоря, подобную конструкцию кормового сиденья-рундука встречаем впервые. В откинутом вниз положении это обычный кормовой диван, мягкой спинкой которого служит уже упомянутая закладная доска. При этом собственно сиденье, в свою очередь, тоже откидывается наверх, открывая не очень глубокий рундук, в котором, тем не менее, прекрасно поместились пара спиннингов и ружье в толстых чехлах. Если в кокпите потребуется дополнительное простран-

ство, сиденье-рундук поднимается параллельно закладной доске, позволяя подойти к кормовой стенке кокпита практически вплотную – для рыбалки самое то.

Практически на всю длину внутренних бортов кокпита протянулись узкие полочки с бортиками, предназначенные в первую очередь для длинномеров – скажем, все тех же удилиц. И хотя на рулевую консоль (покрашенную серой порошковой краской) – ее плоскую площадку для карт перед штурвалом – класть на ходу что-либо неустойчивое не советуем, тот же мобильник или карманный навигатор вполне можно положить на упомянутую

боковую полочку, и они всегда будут под рукой (если, конечно, при качке не улетят по «направляющей» вперед или назад). Но, как бы там ни было, видеть здесь запирающийся бардачок для документов и хотя бы один держатель-подстаканник все же хочется.

Помимо водительского сиденья и хитроумного кормового дивана в кокпите по соседству со столиком на вместительном алюминиевом рундуке установлено еще одно мягкое кресло; рундуки имеются и под V-образным носовым диваном. Словом, сухих мест для хранения поклажи более чем хватает. Кстати, к столику возникла одна претензия – в «рабочем» положении он стоит как влитой, а вот в опущенном виде ничем не фиксируется и на ходу надоедливо хлопает, поэтому сразу после выхода на воду мы поставили его в горизонтальное положение.

Кормовую часть лодки можно быстро накрыть высоким тентом со съёмными боковинами на молниях и скатывающимся наверх кормовым пологом. В положении по-походному тент вместе с дугами, уложенный в чехол, плотно ложится на кормовой планширь и в кокпит не выступает. Но перед испытаниями мы решили снять его совсем и оставить на берегу, для чего потребовалось отвернуть всего





лишь пару винтов (здесь напращивается крепеж с барашками, чтобы можно было обойтись без инструмента).

Обратило на себя обилие релингов и поручней. Даже при наличии центральной «форточка» из носа в кокпит и обратно легко пройти по бортовой потопчине, чему способствуют нескользящие накладки и удачное расположение поручней. Кстати, материал, из которого здесь изготовлены поручни, поначалу вызвал у нас недоумение. Точно не нержавейка, но вроде и не алюминий... Как оказалось, поручни все же алюминиевые, но покрашены «в тон» полимерной краской – и на ощупь теплее, чем обычные металлические, и руки не пачкают, как это нередко случается с чистым алюминием.

Кокпит самоотливной, попавшая в него вода уходит за борт через два мощных шпигата сечением 32 мм, которые при необходимости можно заткнуть пробками на цепочках. Правда, даже когда мы собрались в корме вчетвером, вода через них обратно не поступала – ее уровень держался примерно в 5 мм от ободков шпигатов.

Встроенный бак, расположенный под пайолом, обладает довольно внушительной емкости

костью – 180 л, что позволяет совершать довольно продолжительные походы без дозаправки. Что важно, он съемный, крепится на гайках-заклепках (честно говоря, принципа действия этого не очень распространенного типа крепежа мы так до конца и не поняли).

Река, «маршрутки» и моторные яхты

Питерская Большая Невка, на которой мы часто проводим редакционные испытания, редко отличается гладкой водой. Вот и на сей раз дувший против сильного течения ветер развел ершистую короткую волну высотой около 0.4 м. Вдобавок, свою лепту в волнообразование вносили регулярно проносившиеся по реке скоростные РИБы-«маршрутки», а также мощная 15-метровая моторная яхта, с непонятными целями барражирующая от крейсера «Аврора» до стрелки Елагина острова и обратно, оставляя за собой как минимум метровые валы.

Обзор, как и у любого хардтопа с расположением водителя на миделе, у «Мастера 540 НТ», конечно, немного ограничен (лобовые стекла располагаются примерно в полутора метрах перед глазами водителя), но площадь

Результаты испытаний катера «Мастер 540 НТ»

(нагрузка – 1 чел. плюс 160 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Mercury 115 EF», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 13 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 3–4 м/с, высота волны – 0.3–0.4 м, темп. воздуха – 25°C, темп. воды – 20°C, место испытаний – р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.3 (4.3)
1000	3.0 (5.5)
1500	4.9 (9.0)
2000	5.9 (11.0)
2500	7.0 (12.9)
3000	8.8 (16.3)
3500	16.9 (31.3)
4000	22.5 (41.6)
4500	24.9 (46.0)
5000	28.9 (53.4)
5500	30.9 (57.2)
6000	37.0 (68.4)

остекления рубки достаточно велика. Единственно, толстоваты носовые стойки ветрового стекла – учитывая расстояние от них до глаз водителя, за такой стойкой может «спрятаться» довольно крупный объект.

При 3000 об/мин лодка с одним водителем слегка задрала нос, но привставать, чтобы видеть линию горизонта, не пришлось – наверняка оказали свое

влияние фиксированные транцевые плиты. Окончательный выход на глиссирование произошел примерно при 3500 об/мин, а минимальная скорость режима составила 28–30 км/ч. (Напомним, правда, что вышли мы на воду при полностью заправленном 180-литровом баке).

Приемистость у «Мастера 540 НТ» с 115-сильным мотором и 19-дюймовым винтом оказалась не «гоночной», но вскоре при помощи триммера была достигнута вполне достойная для такого комплекта скорость около 70 км/ч. В описанных волновых условиях лодка шла достаточно мягко и уверенно держалась на ровном киле при любых углах откидки мотора (правда, вылетевшую из носовой койки закладную доску пришлось закрепить в походном положении в корме, а хлопающий столик поднять в рабочее положение). Брызги летели в лобовые стекла только при встрече с крутыми валами, разведенными моторной яхтой, после чего выяснилось, что сектор очистки дворника все же маловат.

Зато стало ясно, насколько

удобно управлять лодкой стоя. Руки легко достают до штурвала, обзор прекрасный, а фигурный прозрачный козырек с обратным отгибом верхней кромки на крыше рубки намертво отсекает встречный ветер. Вдобавок на верхней кромке входа в рубку укреплен толстая мягкая окантовка, располагающаяся где-то на уровне подбородка, так что возможность остаться без зубов или заработать синяк при резком качке вперед на волне полностью исключена.

Лодка уверенно допускает крутые развороты с полного хода, хорошо удерживая траекторию и накрываясь примерно на 20–25°, что позволяет обойтись без дополнительных усилий для того, чтобы удержаться на сиденье или на ногах. А вот на «раскрутке» (старт с места на полном газу при положении почти на предделе – крен составлял примерно 45°, а внутренний планширь откровенно замылся водой). По сравнению со «старым» открытым «540-м» наверняка сказались повышенный центр тяжести, вызванный

😊	<ul style="list-style-type: none"> – достойные ходовые и мореходные качества – обилие сухих багажных отсеков – оригинальная трансформация кормовой части кокпита – «маскировка» металла полимерными материалами
😞	<ul style="list-style-type: none"> – излишний крен при «раскрутке» на месте – отсутствие фиксации столика в нерабочем положении – отсутствие держателей и запирающегося отсека для «мелочевки» у места водителя

надстройкой, а также отсутствие днищевой гидролыжи.

Резюме

По сравнению со старым добрым «540-м» – совсем другая лодка. Причем не только за счет увеличенной функциональности и универсальности использования, но и с точки зрения эстетики и комфорта. Привлекает внимание целый ряд оригинальных и удачно воплощенных технических решений, так что спрос новинке обеспечен. Недаром, как нам сообщили, первые 20 экземпляров «Мастера-540 НТ» уже приобрели государственные структуры, в том числе и «силовики».

В ближайшее время еще несколько моделей будет протестировано нашим журналом. ■



Катер «Мастер 540 НТ» предоставлен для испытаний ЗАО «Меркурий-НИИ Точной механики», тел. 321-6103, www.masterboat.com, aluminium@masterboat.com

ТЕСТ
Кия