

MASTER 521
BUSTER X
YAMARIN CROSS 54 BR
OSKELBO B18 CC

КАПИТАН КЛУБ
captain club magazine

Båtnytt



ЧЕТЫРЕ ПО «ПЯТЬ С ПЛЮСОМ»

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

ФОТО ДМИТРИЯ КРЫЛОВА И ДАНИИЛА АЛЕКСЕЕВА

«Пять с плюсом» в данном случае — это не оценка по принятой у нас пятибалльной системе (хотя сам формат сравнительного теста те или иные оценки, несомненно, предусматривает). Речь идёт о наиболее популярной и в России, и в Европе, да и, пожалуй, во всём мире размерной категории — длине корпуса немногим более пяти метров. Когда мы узнали, что шведский журнал Båtnytt собирает не просто свести на одной акватории сразу четыре алюминиевые лодки этого класса, но и включить в число отобранных участников российский Master 521, сразу стало ясно: надо срочно «садиться на хвост» зарубежным коллегам.

Никаких возражений по поводу участия российских журналистов у тест-группы Båtnytt, возглавляемой обаятельной Анной Сандгрэн, не возникло: приняли нас более чем радушно и сразу пристроили к делу, не ограничив ролью простых наблюдателей. Сравнительный тест, пусть даже четырёх

лодок, — дело серьёзное, особенно с учётом увеличившегося числа тест-пилотов, но в рабочий день мы всё-таки уложились.

Шведская и российская программы испытаний в целом не отличались, но нас в первую очередь интересовало, как проявит себя на фоне известных зарубежных марок российский «Мастер». Наверняка многим известно, что алюминиевые лодки «Адмирал-

тейских верфей» давно и успешно поставляются на экспорт — едва ли не с тех самых пор, когда за рубежом ещё продавались заднеприводные «Жигули», и весьма популярны в той же Финляндии и скандинавских странах. Но если единственным преимуществом безнадёжно устаревшей «Лады» для европейцев была копеечная цена, то «Мастер» с самого начала ввязался в конкуренцию на лодочном

рынке на равных, особенно когда несколько лет назад на смену достаточно простеньким «лодкам для сапог» первой серии пришла модельная линейка с единичкой в конце цифрового индекса, к которой относится и 521-й. И даже сам факт того, что серьёзное зарубежное издание включило эту лодку в перечень участников сравнительного теста, говорит о многом.

Отдельно представлять финские Buster и Yamarin Cross, наверное, нет необходимости — марки относятся к числу безусловных лидеров скандинавского рынка, хорошо известны они и у нас. Правда, в отличие от знакомого Buster X, конкуренты из Yamarin выставили совершеннейшую новинку — официально представить широкой публике модель 54 BR, призванную сменить лодку с индексом «53»,

планируется лишь в начале будущего года. В роли «тёмной лошадки» (по крайней мере, для нас) выступила только лодка шведской фирмы Oskelbo (произносится как «Окелбу»), тоже новинка, хотя и не столь глобальная: на тест была предоставлена версия с широкой центральной консолью, созданная в дополнение к существующей двухконсольке. Несмотря на молодость и относительную «нераскрученность», верфь явно не без амбиций и планирует широкую экспортную программу; в перечне потенциальных адресатов фигурирует и Россия.

Сравнение лодок даже схожих размеров и назначения — дело сложное и неблагодарное, но всё же попробуем изложить полученные впечатления по самым основным, «стратегическим» показателям.

НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД

Зачастую первое и самое сильное впечатление у потенциального покупателя, особенно у новичка, создаёт о лодке её внешний вид. С этой точки зрения «Мастер» выглядит на фоне своих именитых соперников вполне достойно. Классический и привычный глазу, хотя и безошибочно узнаваемый дизайн без всяких самобытных вычурностей, которыми оригинальности ради порой грешат отечественные судостроители, одобрен умеренной спортивной ноткой — силуэт российской лодки, пожалуй, отличается наибольшей стремительностью. Исполнение тоже аккуратное, без явных «косяков», но «Мастеру» не хватает той «вылизанности» в деталях, которая отличает иностранных участников теста при внимательном осмотре. >>>



**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Master 521**

Нагрузка — 2 чел. плюс 90 л топлива, ПМ — четырехтактный Suzuki DF90, ГВ — алюминиевый трехлопастной Suzuki диаметром 14 и шагом 19 дюймов, температура воздуха +16 °С, температура воды +13 °С, скорость ветра 4–7 м/с, высота волны 0,2–0,4 м, акватория — залив Стора-Вартан Балтийского моря, Стокгольмский архипелаг, Виггбихольм, Швеция.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
650	1,7	3,1
1000	3,4	6,3
1500	4,5	8,3
2000	6,1	11,3
2500	7,0	13,0
3000	11,1	20,5
3500	17,3	32,0
4000	20,9	38,7
4500	24,4	45,1
5000	27,7	51,2
5500	31,2	57,7
6000	35,4	65,5

композитная; и «верх», и «нутро» у неё стеклопластиковые). Кстати, частично дизайнерские возможности пластика реализованы и на формально алюминиевом Buster — из термопласта ABS выполнены панели водительской и пассажирской консолей, а также «кубики», из которых состоит кормовое сиденье, что тоже внесло свою лепту в создание более «тёплого» и уютного облика. Даже уютнообразный, гранёных очертаний Oskelbo смотрелся так, словно корпус вышел из-под какого-то гигантского штампа, а не был сварен по обычной технологии (впрочем, не исключено, что впечатление стерильной аккуратности создавалась в первую очередь из-за предельной лаконичности его дизайна). Словом, если говорить о деталях, создатели «Мастера» явно делали ставку на простоту и надёжность, а не на внешний лоск.

ОПЕРАТИВНЫЙ ПРОСТОР

«Пять с плюсом» — понятие относительное. Тем более что речь идёт о действительно компактных лодках, где и пара-тройка дополнительных сантиметров может сыграть значительную роль. Родной «Мастер» оказался по своим главным размерениям самым маленьким представителем тестового флота, но, что удивительно, его основной кокпит оказался нам едва ли не самым просторным (Oskelbo не в счёт, причём даже не по причине своих куда более внушительных размерений, а из-за однообъемной компоновки с центральной консолью). Что



ещё удивительнее, наиболее тесно оказалось в самом роскошном и навороченном Yamarin Cross, тоже более длинном и широком. Пожалуй, как раз «лимузинная люксовость» лодки и была тому причиной.

Компоновочные планы лодок, которые мы поместили в конце статьи над таблицей основных технических данных, выполнены в одном масштабе, так что все достаточно наглядно. Видно, в частности, что простор в основном кокпите «Мастера» достигнут за счёт некоторого уменьшения площади носового кокпита, которая вдобавок ограничена чемпионских размеров носовыми рундуками — объём форпика здесь даже побольше, чем у Oskelbo! Впрочем, носовой кокпит Yamarin Cross и того меньше — опять-таки в угоду

пассажирскому комфорту (перед консолями расположена пара сидений-рундуков). Лодки рассматриваемого класса часто используются не только как транспорт, но и для рыбалки, и в этом плане Oskelbo и Buster в явных фаворитах — носовые «рыболовные площадки» у них самые просторные.

И ещё кое-что о полезных объёмах. Реклама Buster X утверждает, что 100-литровый стационарный бензобак этой лодки — самый объёмистый среди одноклассников. Дудки. На «Мастере» он больше на 20 литров. Конечно, в Швеции или Финляндии заправки на воде попадаются куда чаще, чем у нас в России, но, тем не менее, бывая в тех краях, регулярно вижу в рундуках местных лодок запасные канистры... Запас карман не тянет!

СОБСТВЕННЫЕ «ФИШКИ»

Каждая из лодок запомнилась как минимум одним оригинальным конструкторским решением, не имеющим аналогов у прочих участников теста (впрочем, и не всегда оправданным). Так, например, под крышкой кормового рундука Oskelbo мы с изумлением обнаружили выступающую наделку с отверстием, возле которой красовалась надпись Fire Port. Штука, в принципе, знакомая — в случае пожара сюда направляют струю огнетушителя, чтобы не открывать основные люки и избежать поступления воздуха (читай — кислото-»



Официальный дистрибьютор —
ЗАО «Меркурий — НИИ ТМ»
 Санкт-Петербург, пр. Непокорённых, 47
 +7 (812) 321-6103
 boat@masterboat.com
www.лодкимастер.рф
www.masterboat.com





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ Yamarin Cross 54 BR

Нагрузка — 2 чел. плюс 30 л топлива, ПМ — четырехтактный Yamaha F70, ГВ — алюминиевый трехлопастной Yamaha диаметром 13,5 и шагом 15 дюймов, температура воздуха +16 °С, температура воды +13 °С, скорость ветра 4–7 м/с, высота волны 0,2–0,4 м, акватория — залив Стора-Вартан Балтийского моря, Стокгольмский архипелаг, Виггбихольм, Швеция.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
750	1,8	3,3
1000	3,4	6,3
1500	4,5	8,3
2000	5,6	10,4
2500	6,7	12,4
3000	8,4	15,5
3500	14,2	26,3
4000	17,5	32,4
4500	21,2	39,2
5000	24,2	44,8
5500	26,4	48,8
6000	30,6	56,6

рода) в загоревшийся отсек. Но вот зачем такой порт понадобился на 5,4-метровой лодке с подвесным мотором и, соответственно, без машинного отделения? Тут, на наш взгляд, шведы несколько перестарались... А вот специальная бортовая ниша, в которую плотненько укладываются украшенные фирменной эмблемой кранцы в кокпите Yamarin Cross, а также аккуратно раскладывающаяся верхушка спинки кормового сиденья, прикрывающая сложенный «по-походному» тент, весьма приглянулись (нечто подобное хотелось бы в скором времени увидеть и на «Мастере»).

Кстати, о тентах: хоть на всех протестированных лодках они входили в стандартную комплектацию (уточним, правда, что «Мастера» это касается только в экспортном исполнении), возиться с их установкой после каждого возвращения в гавань нет нужды: кокпиты у всех лодок самоотливающие, а детали интерьера воды не боятся — на дли-



тельной стоянке без присмотра не страшен и самый сильный ливень. Да и навести порядок в кокпите после той же рыбалки проще простого — достаточно пары ведер воды. Buster X, и без того отличающийся «рыболовной» направленностью, представляет собой в некотором роде трансформер: кормовой диван состоит здесь из трёх пластиковых «кубиков», которые можно снять выборочно или все вместе, освободив пространство у кормовой переборки основного кокпита; вынимающиеся сиденья-контейнеры будут полезны и при организации пикника на берегу.

«Мастер» отвечает на это фирменной схемой кормового рундука, применяемой и на прочих моделях верфи: собственно рундук, обнаруживающийся под откидывающейся крышечкой-сиденьем, занимает не всю

ширину пайола, до бортов кокпита он не доходит. Пространство по бокам от него позволяет разместить объёмистые вещи, которые в него не помещаются или должны быть под рукой, причём крышка, продолжающая исправно защищать их от осадков, снабжена откидными боковыми «крылышками» с отдельными подушками. Если втиснутые под них мешки не только слишком толстые, но и высокие — ну и ладно, пусть они остаются приоткрытыми. С размещением вдоль бортов длинномеров тоже никаких проблем. Вдобавок, откидные секции позволяют встать вплотную к кормовой переборке кокпита, хотя и в некоторой тесноте — ещё один плюс для любителей рыбалки. И, наконец, если снять с откидной секции отдельную подушку, она превращается в удобную ступеньку — на прочих лодках, не считая



Oskelbo, для входа-выхода приходилось либо проявлять акробатическую ловкость, либо снимать обувь, дабы не испачкать шикарные мягкие сиденья.

НА ХОДУ

Залив Стора-Вартан в тот день полностью оправдал своё мрачноватое название (со шведского оно переводится как Большая Тьма). Несущиеся прямо по крышам зданий марины тучи, порывистый ветер, крутая ветровая волна, дождь... Немного распогодилось только к вечеру, когда программа была уже в основном выполнена. Но нам это оказалось только на руку, тем более мы имели дело с достаточно компактными открытыми лодками, куда более чувствительными к погодным капризам по сравнению с их старшими «собратями». «Динамическая» часть испытаний была выполнена на все сто, тем более что благодаря удачному направлению сильного ветра залив шириной около трёх миль (5 км) превратился в идеальный испытательный полигон с переменной высотой волны — от скромных 0,1–0,2 м у наветренного берега до внушительных >>>

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ Buster X

Нагрузка — 2 чел. плюс 60 топлива, ПМ — четырехтактный Yamaha F70, ГВ — алюминиевый трехлопастной Yamaha диаметром 13,5 и шагом 15 дюймов, температура воздуха +16 °С, температура воды +13 °С, скорость ветра 4–7 м/с, высота волны 0,2–0,4 м, акватория — залив Стора-Вартан Балтийского моря, Стокгольмский архипелаг, Виггбихольм, Швеция.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
750	1,8	3,3
1000	2,8	5,2
1500	4,5	8,3
2000	5,8	10,7
2500	7,1	13,1
3000	10,3	19,1
3500	12,8	23,7
4000	17,8	32,9
4500	21,2	39,2
5000	24,5	45,3
5500	27,0	50,0
6000	30,7	56,8



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Ockelbo B18 CC
 Нагрузка — 2 чел. плюс 50 л топлива, ПМ — Evinrude E-TEC 90 HO, ГВ — стальной трехлопастной Vipeg диаметром 13,88 и шагом 17 дюймов, температура воздуха +16 °С, температура воды +13 °С, скорость ветра 4–7 м/с, высота волны 0,2–0,4 м, акватория — залив Стора-Вартан Балтийского моря, Стокгольмский архипелаг, Виггбихольм, Швеция.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
600	1,9	3,5
1000	3,4	6,3
1500	5,2	9,6
2000	6,3	11,6
2500	9,7	18,0
3000	17,9	33,1
3500	22,1	40,8
4000	25,7	47,6
4500	29,2	54,1
5000	33,7	62,4
5500	37,1	68,7
5800	38,2	70,6

0,5–0,6 м у подветренного, где и располагалась послужившая нам базой марина.

На первый взгляд, участники теста были изначально поставлены в неравные условия: Buster X и Yamarin Cross 54BR были вооружены 70-сильными моторами, а «Мастер 521» и Ockelbo B18 CC — 90-сильными. Но если уточнить, что это моторы предельно допустимой мощности, то всё встанет на свои места. Напомним, что по европейской системе сертификации максимальная мощность мотора определяется по результатам натуральных испытаний. В частности, лодка должна стабильно осуществить поворот на обеспечиваемой тем или иным мотором скорости по рассчитанному по специальной формуле радиусу. Не знаю, как это происходило у Buster, Yamarin Cross и Ockelbo, но вот в таких испытаниях «Мастера 521» по системе ISO мне довелось участвовать лично, в качестве тест-пилота.

Задача была проверить, как лодка поведёт себя со 100-сильным мотором



вместо задуманной изначально «шестидесятки». Проверили. Для полной гарантии повесили на транец 115-сильный подвесник, а после успешного прохождения размеченного буйками радиуса для ещё более полной уверенности я стал с каждым очередным заездом этот радиус уменьшать, проскакивая за поворотный буй сначала на корпус, потом на два, потом на три... Когда лодка, не выдержав такого издевательства, наконец взбрыкнула (все кончилось благополучно), расшифровка GPS-треков показала, что даже с изначально более мощным мотором мне удалось вогнать 521-й в радиус всего лишь 27 метров вместо предписанных 49-ти, да ещё и не на тихой воде! Короче говоря, я уже заранее знал, кто окажется фаворитом в «динамической» части теста. И не ошибся.



Тот же Buster проявил фирменную склонность к чрезмерным кренам в поворотах, особенно в среднем диапазоне скоростей: пару раз я едва не поставил его на борт. Шикарный Yamarin Cross упорно рыл воду носом даже с откинутым мотором, отчего на высокой волне даже иногда зарыскивал (справедливости ради могу предположить, что мотор был установлен чересчур высоко, отчего для отрыва просто не хватало «рычага», образуемого колонкой).

Ockelbo в полном соответствии со своим уютнообразным имиджем поворачивал практически без крена, «блинчиком», но полностью провалился при маневрировании в тесной гавани, особенно на заднем ходу; пугая чинных шведов, пришлось несколько раз прибавлять газ чуть ли не до самого полного, чтобы направить корму в нужную сторону.

А вот с полуметровой волной все участники теста управились без проблем, показав достаточно мягкий и комфортный ход. И это невзирая на значительную разницу в обводах и таком важном для мореходности показателе, как килеватость. Наименьший показатель на транце (15°), кстати, оказался у «Мастера», но его «кручёные» обводы с достаточно острой носовой частью при правильной настройке триммером резали волну ничуть не хуже, чем Buster со «среднестатистическими» 19 градусами и Yamarin Cross с едва ли не офшорной 21-градусной килеватостью.

Самые же хитрые обводы, как позже выяснилось, оказались у Ockelbo. Осмотр с днища объяснил, почему в поворотах он ведёт себя, как плоскодонка, но по волне идёт довольно мягко. Указанный в технических данных запредельный 22-градусный показатель не стоит воспринимать буквально: килеватая часть в корме занимает примерно треть ширины корпуса, а по бокам от неё — совершенно плоские широченные пластины, сходящие на нет примерно к миделю. Может, в этом оригинальном решении и крылось нежелание шведа управляться на малом ходу?

РЕЗЮМЕ

Критериев оценки однотипных лодок может быть масса, и далеко не всё из них вошло в эту публикацию. Однако вряд ли кто оспорит, что ходовые качества располагаются в этом перечне отнюдь не на последнем месте. А по этой части российский «Мастер» явно способен дать фору своим именитым зарубежным «коллегам». Уже только это не может не ра-



довать. Дизайн 521-го тоже явно не отпугнёт придирчивого западного покупателя. Просторный при достаточно компактных размерах кокпит, оригинальная конструкция кормового рундука, возможность эксплуатации с мотором как умеренной (благодаря относительно небольшой килеватости на

транце), так и более высокой, чем у основных конкурентов, мощности, объёмистый бензобак — плюсов у лодки хватает. А вот в плане внимания к мелочам, наведения окончательно блеска (большая часть — чисто внешне-го) — тут мы, увы, проигрываем. Будем надеяться, что это только пока. ❄️



	Master 521	Buster X	Yamarin Cross 54 BR	Ockelbo B18 CC
Длина, м.....	5,20	5,25	5,28	5,40
Ширина, м.....	2,02	2,01	2,09	2,20
Килеватость на транце, град... 15.....	19	21	22	22
Сухой вес, кг.....	510	480	580	н/д
Пассажировместимость, чел... 6.....	7	6	6	6
Высота транца, м.....	0,51	0,51	0,51	0,51
Запас топлива, л.....	120	100	64	90
Мощность ПМ, л.с.....	60–100	50–70	50–70	70–90
Категория СЕ.....	«С»	«С»	«С»	«С»