



ДИКТАТОР МОДЫ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА

С самого момента своего появления эти лодки, в имени которых причудливым образом переплелись названия таких знаменитых финских брендов, как Aquador, XO и Paragon, не перестают будоражить человеческие умы. И хотя, судя по отзывам, вызываемые ими у разных людей чувства весьма полярны — от беззаветного восторга и восхищения до столь же полного неприятия, — с уверенностью можно сказать одно: места нейтральному равнодушию среди них точно никогда не находилось.

При всех декларируемых отсылках сразу на три громких имени в названии нового бренда многие наверняка согласятся, что во внешности Ахораг все-таки больше всего от лодок XO, тоже наделавших в свое время много шума. Ничего удивительного: «нарисовал» все три существующие модели со всеми многочисленными модификациями (и «архитектуру», и обводы корпуса) тот же конструктор и дизайнер Яркко Йомсен — и сам по себе

личность довольно неординарная, что выражается даже в его отношении к собственной внешности. Честь презентовать на выставках свои творения он обычно предоставляет верфям, но если он там и появляется, то сразу выделяется среди одетых в строгие костюмы и похожих друг на друга стендистов начисто выбритой и сверкающей, как бильярдный шар, головой, окладистой бородкой и по-богемному небрежным, но стильным нарядом. Проявляющиеся даже в таких мелочах

склонность к неприятно стандартным решениям и присущее любому талантливому дизайнеру стремление самому диктовать моду, а не покорно следовать ей, нашли свое блестящее подтверждение и во внешности Ахораг. И при общей узнаваемости «стиля XO», основные черты которого в Ахораг намеренно усилены (например, форштевень здесь уже даже не просто вертикальный, а и вовсе имеет обратный наклон, напоминая таран старинного броненосца), эти лодки совсем не



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Ахораг 28 АС

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	1,8	3,3	1,8	—	—
1000	3,6	6,7	4,0	—	—
1500	5,6	10,4	6,8	214	396
2000	7,6	14,1	11,8	167	310
2500	8,8	16,3	17,4	131	243
3000	12,0	22,2	25,5	122	226
3500	15,8	29,2	34,1	120	223
4000	22,6	41,8	40,5	145	268
4500	29,6	54,8	55,7	138	256
5000	33,9	62,7	71,8	123	227
5500	38,7	71,6	102	99	182
5900	41,1	76,0	113	95	175

Нагрузка — 1 чел. плюс 190 л топлива и 40 л воды, ПМ — Mercury Verado 300 (300 л.с.), ГВ — стальной трехлопастной Eperlia диаметром 16 и шагом 17 дюймов, температура воздуха +21 °С, температура воды +17 °С, скорость ветра 5–7 м/с, высота волны 0,4–0,6 м, акватория — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург.

представляют собой стеклопластиковые копии своих алюминиевых собратьев.

Стеклопластик дает дизайнеру и конструктору-гидродинамику куда большую свободу в реализации практически любых идей, что в первую очередь демонстрируют примененные на Ахораг обводы. В этом плане все три базовых корпуса (от 24-го до 37-го) наводят на мысли о спортивных катерах открытого моря категории regfoamrace: ярко выраженная дельтовидность в плане, довольно значительное относительное удлинение, внушительная килеватость, лишь

немного недотягивающая до общепринятого 24-градусного максимума, и, конечно же, пара мощных поперечных реданов.

Компоновочные решения (за исключением разве что самой маленькой 24-й модели) также принципиально иные, пусть даже дизайн здесь тоже построен на вертикалях, намеренный контраст которых со стремительными обводами еще больше бросается в глаза. И 28-я, и флагманская 37-я в основе своей представляют собой чистой воды, без всяких асимметричных компромиссов walkaround со свободными прохо-



дами вдоль обоих бортов, вокруг которого на двоих по модульному принципу построено ни много ни мало девять модификаций — открытых, «полукаютных» и полностью каютных.

Средний по величине Ахораг 28 предоставили нам на тест в самой навороченной каютной версии «АС» (навороченной еще и в том смысле, что на борту имелся полный набор опционального оборудования, а на транце фигурировал мотор топовой мощности).

Кстати, именно 28-я, представленная сразу в двух компоновочных модификациях (открытой с кормовой каютой и рубочной с открытым кокпитом) и открыла миру явление под названием Ахораг — произошло это два года назад на выставке Vene/Båt в Хельсинки, где стенд молодой компании стал настоящим «шоу-стоппером». В общем, открыв тестовую программу именно с этой модели, мы некоторым образом восстанавли-



ваем историческую справедливость (следующий на очереди — флагманский Ахораг 37 АС). Тогда же 28-я, едва успев появиться на свет, получила и свой первый приз — звание Open Boat of the Show (напомню, что номина-

ций в проводимом организаторами Vene/Båt конкурсе всего лишь четыре). Дальше — больше: звание победителя в международных конкурсах European Boat of the Year, Best of Boats, Motor Boat Awards... ➤





Конечно, компоновка walkaround изначально проигрывает обычному «каютнику» простором внутренних помещений, но на что не пойдешь ради единства «военно-морского» стиля и возможности в любой момент выйти из рубки на надежно прикрытую высоким фальшбортом боковую палубу! В отличие от флагманского 37-го (тоже «АС»), который мы использовали в качестве фотолодки и на котором к двум полноценным двухместным каютам можно добавить еще пару «раскладных» спальных мест в рубке, на борту 28-го заметно теснее. Расположенная в корму от рубки двухместная каюта — чисто спальная, а габарит разложенных в рубке сидений позволяет уложить на них разве что детей (хоть вдоль, хоть поперек).

Правда, понравилось, что каюта с рубкой образуют единый объем (переборка между ними отсутствует, так что дети будут всегда под присмотром) и что сиденья в рубке предусматривают еще целый ряд интересных трансформаций (в частности, из-под ее передних кресел извлекается полноценный камбузный блок с мойкой). Но вот чем, на мой взгляд, более компактный Ахораг 28 ощутимо «бьет» своего старшего «собрата», так это своим шикарным санузлом, пусть даже устрой-

ся в нем из-за низкого подволока можно только сидеть. Во-первых, он отдельный (неприметно расположен в носовой части рубки за фигурной стеклопластиковой дверью), а во-вторых, пространства по бокам от основного «элемента оборудования» — как на большой моторной яхте. Даже странно, что в нем не оказалось хотя бы ручного душа: по-моему, «сидячая» схема кабины его использованию ничуть не мешает.

Но даже если бы тут была голая палуба с единственной водительской консолью, я бы все простил за то, что представляет собой эта лодка на ходу. Погода в заливе была довольно свежая, и пока в ожидании фотолодки я лежал в дрейфе, «острый» носовой кокпит пару раз захлестнуло пенными «барашками» — высота волны явно превышала обычные полметра. Ну и нечего было стоять на месте!

Для начала, такого понятия, как «выход на глиссирование» в общепринятом пони-



мании, здесь нет и в помине. Ахораг 28 срыгается с места, словно маленький злобный миноносец, совершенно не задирая носа, и понять, в какой момент начинается режим, попросту нереально. Во-вторых, более чем полуметровой волны он просто не замечает. Действительно не замечает — даже на полном ходу и скорости более 40 узлов. Хоть бы раз просто в ветровое стекло брызнуло! Обычно для скоростных замеров в такую погоду приходится либо искать затишок, либо хотя бы двигаться вдоль гребней, потому что показания приборов попросту не разобрать из-за



тряски. На этот раз никакие ухищрения не понадобились.

Да что там полметра! В «бутылочном горлышке» фарватера под строящимся мостом Западного скоростного диаметра на высокую ветровую волну и кильватерный след идущего передо мной более крупного 37-го наложился чудовищный «вейк» от только что миновавшей нас суперяхты метров тридцати длиной, и в результате интерференции образовались жутковатого вида водяные конусы высотой явно за метр. Я едва переборол инстинктивное стремление сбросить газ и не

прогадал: мы с 28-м легко пролетели прямо по острым верхушкам этих «точечных» водяных гор, по-прежнему с сухим ветровым стеклом, а если в какие-то моменты винт и подхватывал воздух, то я этого просто не заметил. Нас даже не качнуло-то более или менее ощутимо! Прекрасно понимаю, что чувство вседозволенности иногда может обернуться неприятностями, но именно такое чувство 28-й первым делом и рождает.

РЕЗЮМЕ

О внешности можно спорить (дело личного вкуса); представления о просторе и уюте на борту тоже у всех свои. Но когда лодка настолько повышает планку «плохого прогноза погоды», как это делает Ахораг 28, это может оказаться решающим доводом и при всей неоднозначности как вкусовых, так и чисто прагматических оценок. ❏

LIFE MOTOR BOAT

000 «Лайф Мотор Боат»
Санкт-Петербург, Невский пр., 151, оф. 3
+7 (812) 919-30-30, 998-88-55
info@axorag-rus.ru
www.axorag-rus.ru



Ахораг 28 АС	
Длина, м	8,60
Ширина, м	2,85
Килеватость на транце, град.	22
Сухой вес, кг	1790
Запас топлива, л	260
Запас воды, л	45
Объем септика, л	45
Пассажиروместимость, чел.	8
Кол-во спальных мест	2 + 2
Мощность ПМ, л.с.	200-300
Категория СЕ	«С»