



ПОЛКУ «ВНЕДОРОЖНИКОВ» ПРИБЫЛО

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЕНОВА

Прогулочными катерами и моторными яхтами «профессиональной» концепции, получившими некогда с легкой руки маркетологов прозвание «морские внедорожники», давно уже никого не удивишь. Поскольку подавляющее большинство создающих их верфей все-таки изначально «яхтенные», меня всегда занимал один вопрос: что получится, если такую лодку попробует построить предприятие, для которого основной продукцией являются чисто профессиональные суда?



Вообще-то вопрос этот скорее был мысленно адресован отечественным судостроителям — в свете модного нынче термина «импортозамещение», но так уж вышло, что достаточно наглядный ответ на него я получил этой осенью в соседней Финляндии. Слышали когда-нибудь про марку Modius? Я вот тоже не слышал, пока не посетил традиционную выставку на воде UIVA в Хельсинки.

Обычно это мероприятие не используется в качестве трибуны для пафосных презентаций, хотя новинки здесь все же не редкость. Явление народу нового «внедорожника» обошлось без фейерверков, длинноногих манекенщиц и бесплатного шампанского — все происходило довольно буднично и по-деловому, но стоящий у одного из бонов клуба HSK Modius все же стал настоящим «шоу-стоппером». Еще бы, весьма немаленькая лодка очень популярного у практичных финнов класса, да еще и совершенно незнакомого бренда! Кто это такие?

Среди основных тенденций нынешнего лодочного рынка мы уже не раз отмеча-

ли не только неослабевающий интерес к судам «профессионального» стиля, но и значительный рост спроса на алюминий, все заметнее теснящий привычный стеклопластик. Первым в финских водах нарушила практически полную монополию известного триумвирата Nord Star, Targa и Sargo (бывший Minor) компания XO, особенно с недавним появлением своего нового 36-футового флагмана, но это хоть марка хорошо известная. А теперь в ряды финских алюминиевых «морских внедорожников», пока еще в роли темной лошадки, влился и новоиспеченный Modius.

Выяснилось, что свой первый опыт в области яхтостроения представила публике крупная и давно известная специалистам верфь Weldmec Marine, вот уже много лет строящая исключительно профессиональные суда: патрульные, рабочие, пожарные, лодманские, портовые катера и даже самоходные баржи (не имеющие ничего общего с теми ржавыми неповоротливыми чудовищами, с которыми обычно ассоциируется этот термин). Краткое знакомство с модельными рядами под общей маркой Serecraft, а также производственны-

ми мощностями предприятия более чем впечатляет. Достаточно сказать, что для прецизионно точной нарезки алюминиевых деталей под управлением компьютера здесь используются гидроабразивные станки. Оборудование для раскроя при помощи водяной струи гораздо дороже и сложнее, чем более привычное для большинства предприятий лазерное или плазменное, но качество на выходе гораздо выше (в частности, полностью исключено коробление от нагрева, а также образование шлака), плюс толщина раскраиваемого листа практически не имеет значения —

строятся-то настоящие «корабли»!

Одним словом, при нынешних требованиях рынка строить яхты здесь, как говорится, сам бог велел: верфь изначально «в тренде». И, в отличие от большинства предприятий малого судостроения, перестраивающих свои производственные мощности под алюминий, Weldmec Marine нет нужды с нуля осваивать премудрости работы с металлом: есть и заведомая производственная база, и грамотные опытные кадры.

По словам представителя верфи Маркуса Магнуссона, полная компьютеризация процессов проектирования и постройки, тесно увязанных между собой, обеспечивает высокую гибкость производства, не сопряженную с серьезными дополнительными затратами; даже при наличии ряда типовых проектов все выпускаемые суда все-таки разные, в каждом экземпляре максимально учитываются все пожелания заказчика. Терминов вроде «semi-custom» Маркус не употреблял, но все же отметил, что первый экземпляр лодки под брендом Modius — вовсе не догма, на базе этого корпуса возможны весьма серьезные мо-

дификации по уже упомянутому принципу (строить 34-й пока планируется штучно). Причем не только «архитектурные». Например, вместо привычных угловых колонок не проблема и водометы поставить, Hamilton или Rolls-Royce, — в их использовании у верфи тоже огромный опыт. И впрямь, пристроившийся по соседству в гавани спасательный катер с огромными буквами «SAR» на борту от Weldmec Marine оказался как раз водометным...

Но довольно о верфи — вернемся к самой новинке. Тест мы провели в два этапа: после короткого ознакомительного выхода в Хельсинки я более основательно опробовал лодку в Питере, где она участвовала в бот-шоу SPIBS. Сразу должен сообщить, что в качестве фотолодки мы оба раза использовали тоже «внедорожник», причем близких размеров — хорошо знакомый мне Nord Star 34, так что какие-то сравнения напрашивались волей-неволей.

Первое, естественно, касалось внешности. Это облик-то Nord Star я всегда считал брутальным? По соседству с новинкой старый знакомец с белоснежным корпусом выглядел по-яхтенному легкомысленно. Повстречай я суровый Modius где-нибудь в финских шхерах, на всякий случай сбавил бы газ: вдруг «это нас арестовывать идут»? Второе впечатление — нечто из области мистики. Modius показался мне явно крупнее нашей фотолодки, которая несмотря на тот же цифровой индекс фактически 37-футовая и реально больше. Дело, наверное, в том, что обе лодки были пришвартованы борт о борт кормой к причалу, а такой огромной кормовой палубы, как на творении Weldmec Marine, я еще на яхтах сравнимых размеров не встречал. Здесь, без всяких метафорических преувеличений, можно устраивать танцы (естественно, если убрать столики) — явное наследие профессиональных компоновок, в которых ценится в первую очередь оперативный простор!

Да, палуба огромная, но не тесновато ли внутри? Вот тут-то Modius при всем своем профессиональном бэкграунде идет на некоторый компромисс: характерный для лодок такого типа широкий боковой проход, прикрытый фальшбортом, здесь только справа. Слева — уже потопчина на уровне планширя, хотя тоже широкая и снабженная высокими релингами. Боковая дверь, соответственно, только одна,



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Modius 34

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
670	0,0	0,0	1,2	—	—
670	4,1	7,6	2,4	—	—
1000	5,9	10,9	4,6	—	—
1500	8,1	15,0	11,6	559	1033
2000	9,3	17,2	23,8	313	578
2500	13,7	25,3	37,8	290	536
3000	15,4	28,5	57,0	216	400
3500	26,8	49,6	77,2	278	514
4000	31,6	58,5	102,4	247	457
4060	32,2	59,6	104,8	246	455

водительская. Благодаря асимметричной компоновке со смещением надстройки к левому борту разработчики заметно выиграли во внутреннем просторе по сравнению с ортодоксальной для «профи» схемой «полный walkaround».

Кстати, принадлежность лодки к яхтенному классу сомнений не оставляет, но отделка отнюдь не отличается вызывающей роскошью: все по-фински умеренно и практично. Да, снаружи — натуральный тик, а внутри — натуральное дерево, но в хорошо отмеренных дозах, удачно разбавленных белыми мягкими зашивками, придающими интерьеру воздушности. Света и простора в центральном салоне добавляет и прозрачный потолок вкупе с прозрачным же передним люком. Кстати, на месте будущего владельца я сразу заказал бы к ним опциональные светозащитные шторки, ведь здесь из дивана и опускающегося





столика можно устроить еще пару спальных мест в дополнение к носовой и кормовой каютам.

Компоновочными решениями новинка напомнила мне нечто среднее между уже упомянутым Nord Star 34 и его уменьшенной

версией 32, близкой по фактическим размерениям к Modius. Салон отделен от носовой мастер-каюты с классической V-образной кроватью глубоким «тамбуром-колодцем», в котором расположились объемистый и хорошо оборудованный камбуз и далеко не

тесный санузел (довольно распространенная схема). Кормовая же каюта, как на упомянутых лодках, находится под полом салона, причем часть его, на которой расположен L-образный трансформируемый в спальные места диван, заметно приподнята для увеличения каютного габарита по высоте. Вход в нее с ходу и не найдешь, как на 32-м: прячется он под откидывающейся кормовой секцией дивана. У входа здесь тоже можно встать во весь рост, а вот столь восхитившего меня на Nord Star «витринного» стекла, выходящего на кормовую палубу, увы, нет, размеры окошка довольно скромные (правда, есть еще одно, в салон, расположенное на боковине «пьедестала» с диваном).

Но вернемся все же на безразмерную кормовую палубу. Никаких электроприводов, крышка моторного отсека без проблем под-



нимается вручную, причем по «профессиональным» правилам она снабжена мощными задрайками, которые нужно предварительно отпереть специальным ключом. Под соседней крышкой, тоже с потайными задрайками, обнаружился огромный трюм поверх плоскости 800-литрового топливного бака (снятые крышки столиков легко встают в него вертикально на специальных кронштейнах). Словом, сразу стало ясно, откуда взялась вдвое большая величина запаса топлива, доступная в качестве опции (1600 л), — пожалуй, даже в этом случае в трюме все равно останется уйма пространства.

Однако это все-таки «внедорожник», ценители которых готовы поступиться рядом «яхтенных» качеств ради возможности выйти в море без оглядки на прогноз погоды. На первый взгляд, обводы Modius не отличаются той хищностью, которая выделяет истинных «мореходов»: носовая часть довольно полная, развал бортов чисто символический, да и днище скорее моногедронное, без значительного увеличения 18,5-градусной килеватости на транце к носу...

Мощность, надо сказать, оказалась более чем умеренной: моторы всего лишь по 260 л.с. (впрочем, как уже говорилось, силовая установка может быть абсолютно любой). Но выяснилось, что ее вполне хватает, тем более что на глиссирование лодка выходит очень ровно и незаметно, нисколько не приподнимая носа. Кроме того, довольно тяжелый Modius отзывается на триммер, словно небольшая моторка: при оптимальном дифференте моторы «запели», и мы с запасом преодолели знаковую отметку в 30 узлов.

Несмотря на свой не особо стремитель-

ный силуэт, лодка преподнесла еще один приятный сюрприз: на ней при желании можно и «зажечь», вписываясь в развороты удивительно малого радиуса (порой даже за счет «заноса» кормы), причем не свалива-



Modius 34

Длина, м:	
габаритная	10,85
корпуса	10,11
Ширина, м	3,50
Осадка, м	1,00
Килеватость на транце, град.	18,5
Сухой вес, т	6,4
Запас топлива, л	800
Запас воды, л	170
Объем септика, л	125
Пассажиروместимость, чел.	14
Кол-во спальных мест	4 + 2
Мощность двигателей, л.с.	520–740
Категория СЕ	«В»

ясь с режима глиссирования! В ходе фотосессии, выписывая кренделя вокруг 34-го с фотомастерами, я получил удовольствие просто от самого процесса вождения. И ни один из этих «острых» маневров с ощутимыми боковыми перегрузками не привел к пугающему крену, раскачке, зарыскиванию и прочим неприятностям, — пассажиры, по крайней мере, сохранили полное спокойствие.

Из-за штiglia в роли волногенератора пришлось выступить фотолодке, мулящей воду в переходном режиме. При первом проходе через ее крутой высокий вейк по бокам взлетели тучи брызг, накрывшие нас по самую мачту. Пришлось включить «дворники». Однако уже на втором круге я «отпустил» колонки триммером («подхватыв» не появились, поворачивать можно было столь же круто), и фокус удался уже с сухими стеклами. Никакого слемминга, как я опасался, — лодка проскочила волну даже мягче и комфортней, чем с поджатыми колонками. Пожалуй, обводы Modius с полной носовой оконечностью действительно близки к моногедрону, так что «поджиматься» на волне не стоит, лучше прямо противоположная тактика.

РЕЗЮМЕ

На рынке «морских внедорожников» появился очень серьезный новый игрок. Профессиональные корни его видны невооруженным глазом, хотя яхтенную составляющую проекта они ничуть не затмевают и кое-где в меру смягчены компромиссными планировочными решениями. Еще один плюс новинки в том, что лодка малосерийная и практически относится к категории semi-custom: верфь готова в разумных пределах воплотить собственные идеи заказчика. Интересно было бы опробовать эту лодку с обещанными водометами, тем более что компоновка корпуса позволяет без проблем их разместить. Кстати, уж не в этом ли «дальнем прицеле» кроется объяснение чемпионских размеров кормовой палубы? 🏆

Range Marine —
эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское ш., 39, стр. 7,
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45
Санкт-Петербург, Лахтинский пр.,
131 Б, яхт-клуб «Геркулес»
Тел. +7 (812) 926-29-49
office@modiusboats.ru
www.modiusboats.ru