

Артур Гроховский. Фото автора

Просто, как бином Ньютона

Тест яхты «Moody 45 DS»



О яхте «Moody 45 DS», наброски проекта которой удалось увидеть во время визита в Грайфсвальд в мае 2007 г., мы на страницах «Кия» упоминали неоднократно. Нельзя сказать, чтобы ее внешность тогда очень понравилась, о чем и говорилось в «Кия». Увиденная наконец-то вживую этой весной яхта заставила, однако, отнестись к ней по-новому.



Впрочем, главное осталось неизменным – «Moody 45 DS» по-прежнему выглядит, как катер «Fjord 40» с приделанной к нему мачтой. Это сравнение, произнесенное на премьере лодки вечером вслух, вызвало хохот и одновременно аплодисменты собравшейся журналистской публики.

Итак, в чем главная соль новой яхты, в чем ее концептуальная идея? Она проста, как бином Ньютона: здесь на один уровень выведены дно кокпита и настил салона. Последний поднят так сильно, что теперь не надо нырять в сходной люк по трапу, чтобы спуститься вниз. Таким образом, компоновка, абсолютно штатная для моторных яхт сравнимого размера, наконец, пришла и на парусные суда.

По сути – это всего лишь развитие давней «ойстеровской» концепции «Raised Saloon», т.е. «поднятого салона». Практически три десятка лет такая схема была монопольной «фишкой» этих престижных британских яхт, и лишь сравнительно недавно поднятые салоны начали появляться и на других, более скромных как по классу, так и по размеру парусных судах (взять хотя бы описываемые на соседних страницах яхты «Jeanneau 45 DS» и «-50 DS»). Но Михаэль Шмидт – директор верфи «HanseYachts» и автор концепции новой «Moody» – пошел дальше и сделал еще один маленький шаг, придавший такой планировке совершенно новое качество: он еще приподнял салон, выведя его на уровень кокпита.



Чего удалось этим добиться? Ну, во-первых, салон и кокпит теперь образуют единое пространство (разделяемое при необходимости прозрачными створками раздвижных дверей), что очень удобно для отдыха. Во-вторых, появилась возможность сделать полноценный внутренний пост управления с отличным обзором. В-третьих, под

поднятым настилом салона и в рундуках кокпита образовались просто-таки невероятные объемы: мы с моим итальянским коллегой Мауро Меландри (человеком внушительной комплекции) вдвоем залезли в левый рундук кокпита, и, уверяю вас, нам не было там тесно. В-четвертых... В-пятых...

В общем, поднятый *так* салон – это здорово. И более всего удивительно, что ждать этого шага пришлось (с момента появления самой концепции поднятого салона) практически 40 лет. Не Михаэль Шмидт, а просто Моисей. (Неудивительно, что этот нестандартный шаг вызвал, как и столь же нестандартные яхты фирмы «Wally», бешеный шквал критики, к которому, признаюсь, я и сам приложил руку.) Впрочем, понятно – быть первым всегда трудно.

Во многом новая яхта переняла конструктивные и архитектурные особенности от своих младших сестер – яхт «Hanse». Это в первую очередь эпоксидная конструкция корпуса, автоматический стаксель и солнечная галерея – цепочка световых люков в ДП верхней палубы, сильно повышающая уровень естественной освещенности внутри. Но кое-что было новым. В частности, высокий и мощный фальшборт (вещь, уже забытая на лодках такой длины) с открывающимися портиками. В результате (вкупе с высокой рубкой) новая лодка приобрела очень своеобразный вид.

Обводы корпуса довольно специфичны – в корме яхта имеет две слабо выраженные и тупые скругленные скулы с почти плоским участком днища вблизи ДП, что отдаленно (правда, очень отдаленно) напоминает моногедрон.

Итак, что предлагает нам «Moody» внутри? Салон просторен, его планировка привычна для многих моторных яхт: по левому борту вблизи от входа – большой камбуз, далее в нос – штурманское место, фактически превращенное в полноценный рулевой пост, весь правый борт занимают диван и шкафчик. Оригинально устроены сиденья в салоне: свободно перемещать их нельзя, они прикреплены к полу рычагами и могут при необходимости опрокидываться к столу, освобождая проход. Высота подволока в салоне – 206 см. Более чем!

Впереди почти в ДП – спуск вниз. Каюта владельца – в носу, довольно удобная, с дополнительным столиком и откидным сиденьем. Владелец яхты может при желании поработать тут со своим ноутбуком, а его спутница, без сомнения, охотно использует этот столик (и расположенные под ним полочки и ящички) для своих косме-



тических штучек. Высота подволока здесь – около 200 см, каюта необычно светлая, поздно вечером красная светодиодная подсветка снизу смотрится отлично. Гостевые каюты гораздо более скромные и темные, но тоже довольно удобные и очень тихие. Высота подволока в них – 186 см. Шумоизоляция яхты в целом весьма высокая, но вот в салоне возле дверей (т.е. над самым движком) все-таки шумновато.

Надо добавить, что огромные крышки рундуков, поднимаясь, подпружиниваются газовыми амортизаторами, так что риск лишиться руки или головы, наклоняясь в рундук, отсутствует. А вот крышки кормового рундука-гаража для небольшого тендера такой поддержки почему-то лишены, и их приходится фиксировать короткими шкертиками (что странно – штатными).

Теперь выходим в море, попутно знакомясь с оснасткой. Яхта вооружена «дробным» шлюпом ¹³/₁₄, грот имеет сквозные латы и опускается вниз с использованием lazy jack. Проводка закрутки генуи проведена по блокам поверху фальшборта. Снастей минимум, лебедок (электрических) и вовсе только две, погон гика-шкота отсутствует, его блоки размещены на крыше рубки. На каждом рулевом посту находится по электронной рукоятке газа, и, переходя от поста к посту, каждую ру-

коятку приходится предварительно активировать нажатием кнопки. Реакция двигателя на перемещение рукоятки более чем замедленная – можно считать: «И-раз, и-два, и-три», прежде чем он отреагирует на твои действия. Зачем сделана такая настройка, лично мне понять трудно (мой коллега Артем Лисочкин говорит, что для движ-

ков «Yanmar» с электронным управлением подобное поведение – в порядке вещей). Правда, на правом посту находится и более привычный механический рычаг газа. Удивило и управление подрульками (здесь их две, в носу и в корме): сначала каждую из них нужно активировать нажатием кнопки (на что уходит пара-тройка секунд), затем опустить вниз (они выдвигные) нажатием другой кнопки (на что уходит еще секунд семь-восемь). Не логичнее было бы опускать подрульки сразу при активировании (или активировать при опускании)? А без них тут не обойтись – у яхты два руля, и на малом (особенно – заднем) ходу под мотором она почти не управляется. Ошвартоваться так же, как на «Jeanneau» – лагом к пирсу с хода без использования подрульки, у меня не получилось. Зато яхту можно легко перемещать лагом – полезная функция.

Постановка парусов – детская забава. На ходу под парусами «Moody» ведет себя вполне ожидаемо: крутизна хода невысока, высокое аэродинамическое сопротивление мешает лодке легко выбираться на ветер и быстро набирать ход после оверштага. Разогнавшись, яхта идет хорошо, в волну не зарывается и воду за транцем не тащит. Скорость, конечно, далека от рекордной, но для высококомфортабельного и вместительного крейсера – более чем



Скорость и уровень шума под мотором

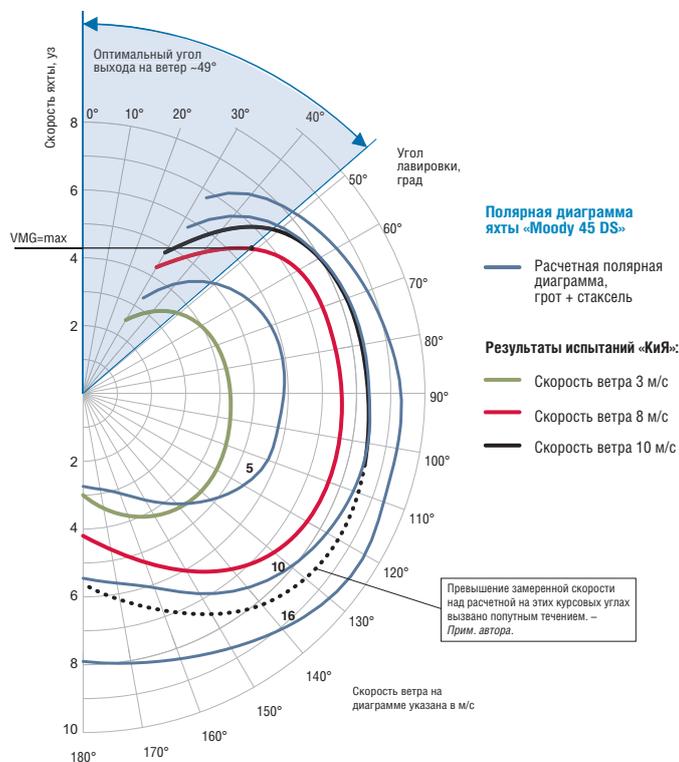
Частота вращения, об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)			
		Кокпит	Салон	Каюта владельца	Гостевые каюты
1000	3.4	60	64/76*	54/74*	60/76*
1800	6.3	70	71	62	68
2300	7.8	72	75/78**	64	69

* При выключенной/включенной носовой подрульке

** При открытой/закрытой двери салона

Условия проведения теста

	Выход первый	Выход второй	Выход третий
Акватория	юго-запад Балтийского моря		
Скорость ветра, м/с	3-4	7-8, порывы до 11	9-10, порывы до 14
Волнение, баллы	1	2-3	3-4
Температура воздуха, °С	9	6	5
Температура воды, °С	6	4	3
Экипаж на борту, чел.	4	5	8
Загрузка водой и топливом, л	350	300	270



Основные технические данные яхты «Moody 45 DS»

Длина, м:	
— макс.	13.72
— по КВЛ	12.93
Ширина, м	4.57
Осадка, м	1.99/2.60*
Масса балласта, т	4.30
Водоизмещение, т	13.60
Площадь парусности, м ²	пока нет точных данных
Мощность двигателя, л.с.	75** («Yanmar»)
Мощность подруливающих устройств, кВт	8/4***
Емкость цистерн, л:	
— топливной	600
— пресной воды	800
Конструктор	Билл Диксон
Дизайн:	
— внешний вид	Билл Диксон
— интерьер	Марк Таккер
Строитель	«HanseYachts AG»
Базовая цена верфи, евро	348 000

* С коротким/длинным килем

** На испытываемой лодке был установлен опциональный двигатель «Yanmar» мощностью 115 л.с.

*** Носовое/кормовое



	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Скорость, мореходность и управляемость
+	<ul style="list-style-type: none"> • Эпоксидный корпус и вакуумный процесс формовки • Два рулевых механизма • Сдвижная крыша кокпита 	<ul style="list-style-type: none"> • Удобство работы с якорным устройством • Высокий фальшборт и множество релингов • Огромные внутренние объемы 	<ul style="list-style-type: none"> • Простота обращения с парусным вооружением • Уверенное поведение в штормовую погоду • Два подруливающих устройства
-	<ul style="list-style-type: none"> • Непривычный внешний вид • Высокое аэродинамическое сопротивление • Невысокий восстанавливающий момент со штатным «коротким» килем 	<ul style="list-style-type: none"> • Недостаточная шумоизоляция салона • Неудобное расположение распределительного щита • Отсутствие разделителей в рундуках 	<ul style="list-style-type: none"> • Сложный алгоритм включения подруливающих устройств • Замедленная реакция двигательного комплекса • Невысокая крутизна лавировки

приемлема. Волну лодка встречает мягко, высокий фальшборт хорошо защищает от брызг и делает нахождение на верхней палубе (если надо пройти, к примеру, вперед) уверенным и безопасным даже в приличный шторм. Чтобы упасть за борт, надо особенно постараться!

Центровка «Moody» неплоха, стремление привести или увалиться отсутствует напрочь – лодка идет почти, как по рельсам в любой ветер. А вот рулевое управление абсолютно «пустое», яхта на штурвале не чувствуется совсем. Говорю об этом Михаэлю и получаю ответ: «Мы тоже пришли к такому же выводу. Перед тем, как передать яхту заказчику, мы поставим новые рули, с меньшей степенью сбалансированности. Они уже изготовлены».

В сильный ветер лодка ведет себя, в общем-то, ожидаемо: восстанавливающий момент на установленном «коротком» киле маловат, и яхта кренится. Не скажу, что чрезмерно, даже не очень уж сильно. Но подобная компоновка судна делает пребывание на нем при заметном крене малокомфортабельным, несмотря на многочисленные релинги и ручки. Потому что ощущение это – не физическое, а психологическое. Просто не укладывается в голове: как это по столь просторному и комфортабельному, совсем «не парусному» салону приходится передвигаться, держась за потолочный релинг? Ну, лекарство-то есть, и оно простое: взял да и потравил шкоты. Все равно рекорды крутизны и скорости хода не показать.

Зато нельзя не отметить, сколь хороша сдвижная крыша кокпита. Она защищает как от палящего солнца, так и дождя на ходу, а на стоянке вечером ее легко открыть. Укрепленные на кормовом срезе консолей навигационные приборы расположены так, что удобнее не придумаешь. Сам же процесс управления яхтой под парусами таков,



что неискушенный человек может его и вовсе не заметить. Стаксель-автомат внимания не требует, блоки гика-шкота глазу тоже не видны. Если что – достаточно нажать кнопку лебедки прямо с места рулевого.

В общем, как ни крути, а в лице «Moody 45 DS» пришло некое откровение. Оказывается, возможен совершенно новый стиль отдыха под парусами. Этой сравнительно небольшой яхтой больше поддается управлять с сигарой в зубах, не выпуская из рук чашечку кофе, нежели будучи «задранным» в тяжелый непромоканец.

Резюме

Яхта «Moody 45 DS», представляет новый шаг в развитии парусного яхтостроения, и удивительно, что его при-

шлось ждать практически 40 лет. Она не мотосэйлер в прямом смысле этого слова, но парусная яхта, в которой практически все, включая управление, максимально приближено к яхте моторной. Труд по работе с парусами сведен к минимуму. Это может оказаться крайне привлекательным для ряда нынешних владельцев моторных судов, желающих попробовать парус, но не знающих, «как к нему подступиться». Интересной подобная лодка может оказаться и для яхтсменов с детьми, которые благодаря такой компоновке на верхней палубе всегда будут под контролем родителей. Огромные внутренние объемы сделают необременительными даже долгие путешествия, ну, а женщинам, несомненно, понравится удобный и просторный камбуз.