

Знакомый незнакомец «Dufour 325» в Бискайском заливе



Артур Гроховский.
Фото автора и
верфи «Dufour
yachts»

Внешне эта яхта выглядит весьма любопытно: с какого ракурса не помотришь – где-то что-то такое ты уже видел. Минимум оригинальных идей в довольно консервативном экстерьере, минимум специфических фирменных стилистических деталей, максимум спокойствия и дружелюбия. В линиях «Dufour 325» можно найти черты практически любой массовой яхты, он выглядит как суммарный отпечаток с десятка негативов, содержащих изображения яхт разных моделей, поэтому просто не может не нравиться. Он – своего рода собирательный образ массовых малых крейсеров первого десятилетия XXI в.

Пропорции лодки – довольно консервативны для сегодняшнего дня. Максимальная ширина корпуса (отмечу, немаленькая для такой длины судна) находится примерно в его середине, в противовес современной тенденции делать яхтам широкую «попochку». Впрочем, для малого семейного крейсера, никак не предназначенного для того, чтобы поражать своим видом соседей по стоянке, консерватизм экстерьера – лучший выбор. К тому, что максимальная ширина находится в районе салона, тоже не приде-



Общий вид яхты
«Dufour 325», план
салона и палубы



Основные данные яхты «Dufour 325» и ее одноклассников: «Jeanneau 32i» и «Beneteau 34»

Характеристика	«Dufour 325»	«Jeanneau 32i»	«Beneteau 31»
Длина, м: макс. по КВЛ	10.08 8.62	9.45 8.25	9.66 8.69
Ширина, м	3.40	3.29	3.39
Осадка, м	1.85/1.55*	1.85/1.40*	1.80/1.30*
Масса балласта, кг	1300	1100	1200
Водоизмещение, т	4.70	4.40	4.62
Пл. парусн., м ² : грот генуя	26.3 27.8	22.8 25.8	24.6 24.6
Мощн. двигателя, л.с.	19	18	21
Баз. цена верфи, тыс. евро	80.04	–	–

*Со стандартным/коротким килем



Условия проведения теста

Акватория	Бискайский залив вблизи Ля-Рошели	
Скорость ветра, м/с	4–6, порывы до 7	3–5
Волнение, баллы	2-3	2-3
Температура воздуха, °С	26	28
Температура воды, °С	16	17
Экипаж на борту, чел.	8	6
Загрузка водой и топливом, л	150	150



Салон: светлый и просторный

решья: простора в этой части корпуса всегда не хватает, зато вот дюфуrowsкая серия Grand Large (к которой относятся все лодки с трехзначными цифровыми обозначениями, включая и нашу героиню) на скоростные подвиги не рассчитана. Поэтому в данном случае выбор конструкторов в дилемме «ширина салона против восстанавливающего момента» (рост последнего наблюдается при смещении максимальной ширины в корму) для чисто крейсерской яхты более чем разумен. (Кстати, любопытна этимология названия серии Grand Large: помимо общепринятого перевода «очень большой» в разговорном французском языке словосочетание «au grand large» означает «в открытом море». Все ясно и понятно, в том числе и целевой аудитории.)

Салон и вправду не подкачал – на практике (а автор этих строк провел на борту «Dufour 325» более недели) он очень удо-

бен, а внутренние объемы яхты вполне пригодны для продолжительного отдыха на ней экипажа из шести человек (скажем, четверо взрослых и двое детей или три бездетные пары). Планировка подпалубных помещений стандартна: в носу и корме – двухместные каюты (надо сказать, что оба этих помещения настолько просторны, что не так уж и очевидно, какое из них будет использоваться в качестве каюты владельца!), в салоне по левому борту – Г-образный камбуз с двухконфорочной плитой, мойкой и холодильником. (Есть и трехкаютный вариант, но признать его более комфортабельным для шести человек я бы не рискнул.) Придаться можно только к отсутствию небольшой перегородки между мойкой и диванами – все-таки некий риск забрызгать обивку при мытье посуды есть. По правому борту – нормальных габаритов штурманский стол и вход в галюнь.

Хотя он не поражает своими размерами, как на «Dufour 405», его объем достаточен для яхты такой длины – есть где умыться и (благодаря широкому зеркалу) побриться, но планировка его в целом – не самая удачная. Из галюня есть доступ (не самый, правда, удобный) в большой рундук под правым сиденьем кокпита – туда можно запихнуть и слона. Двойной доступ в этот отсек (и из кокпита и из галюня) встречается не часто.

Просторные носовая и кормовая каюты вкупе с двумя диванами в салоне (левый из них может еще и раздвигаться, образуя нечто вроде полутораспальной койки) в качестве спальных отсеков удобны. Длина каютных коек – по 2.0 м, салонные – чуть поскромнее, по 1.92 м, но и этого большинству людей хватит за глаза. Обилие вентиляционных лючков и дефлекторов – большое достоинство яхты, задыхаться ночью от жары здесь ни-

Якорный отсек: закрыт аккуратной крышкой, рядом виден брашпиль





Штурманское место: за панелью кроется доступ ко всем разъемам электроники

Скорость и уровень шума под мотором

Об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)		
		Салон	Носовая каюта	Кормовая каюта
2000	5.9	68	63	72
2400	6.8	73	67	74
3000	8.3	76	70	81

кому не придется, проверено. Во множестве ящичков, полочек и шкафчиков огромное количество личных вещей и разного дополнительного оборудования (например, объемистая фотосумка) просто «исчезают без следа». (И это не шутка – редакционный шумомер, сгинувший внутри бездонных емкостей «Dufour 325», искали несколько дней.) За раскладывающийся стол в салоне те же шестеро обитателей яхты усаживаются без проблем – пир здесь можно устроить горой! Благодаря приподнятой над палубой рубке и предельно малой толщине ее подволока (результат применения инъекционной технологии, позволяющей получить качественную обратную поверхность, не требующую декоративной зашивки) стоять внутри яхты могут спокойно даже люди высокого роста. Минус такого решения тоже имеется: из-за отсутствия внутренней зашивки пришлось закрывать белыми «заплатками» места выхода крепежа наружных дельных вещей. Однако на общем фоне подволока эти «заплатки» практически незаметны.

Дизайн салона выполнен в общей стилистике лодки – он сдержан, в нем нет таких контраст-

ных цветовых переходов, как в «Dufour 405» («КиЯ» № 222). Никаких дизайнерских откровений и изысков – умеренность во всем. В качестве материала для внутренней оформления яхты использована древесина моаби (разновидность красного дерева). Качество сборки салона высокое, на ходу ничего не скрипит, дверцы шкафчиков не отваливаются на качке под действием собственного веса. Радуют приятные и полезные мелочи в отделке, например, массивная горизонтальная ручка, встроенная в борт штурманского стола.

Общее впечатление от подпалубных помещений: внутри яхта реально больше, чем снаружи. Для людей припасливых, любящих жить с комфортом и обзаводиться многочисленными «рюшечками» – самое то. Достопамятный всем нам «Carter 30», хотя по размерам почти не уступает «Дюфуру», на его фоне выглядит обычной баржей.

Парусное вооружение яхты не поражает особой изысканностью – это добротный крейсер с мачтой в 9/10 и генуей с небольшим перекрытием грота. (Впрочем, по сравнению с предыдущим поколением Grand Large удлинение парусного вооружения не-

сколько повысилось.) Проводка гика-шкота зависит от того, как укомплектована лодка: румпелем или штурвалом. В базовом штурвальном варианте гикашкот имеет две точки крепления на крыше рубки – упрощенный и удешевленный вариант, вполне, тем не менее, подходящий для малого крейсера, не претендующего на гоночные качества. Ходовой конец заводится на одну из рубочных же лебедок. За доплату можно заказать погон на крыше рубки (идея, придуманная Дюфуром еще более 30 лет тому назад!): вполне стереотипный на сегодня вариант. Для шестерых человек кокпит достаточно просторен, тесноты нет. Во всяком случае, мы выходили в море и в восьмером, при этом никто не сидел друг на друге. Можно придраться к купальной платформе (она очень миниатюрна) да к слишком маленькой емкости для запасного газового баллона.

В комплектацию со штурвалом обычно входит и раскладывающийся кокпитный столик, очень удобный на стоянке, во время которой штурвал можно быстро снять и повесить на кормовой релинг, что высвобождает кокпит и облегчает перемещение по нему. Из особенностей пла-

Массивный вант-путенс



нировки верхней палубы можно отметить закрывающийся якорный отсек с небольшим электрическим брашпилем и встроенное кольцо-захват для быстрого монтажа носового выстрела, служащего для несения геннакера.

На ходу яхта не проявила каких-то особо выдающихся качеств, да она, как уже было сказано выше, под это и «не заточена». Под мотором шла ровно, спокойно развивая 6.8 уз при 2400 об/мин. Порадовало, что уровень шума при этом сравнительно невысок, и отсутствуют паразитные вибрации. Это еще раз говорит о хорошем качестве сборки. Привод типа «Saildrive», размещенный вблизи миделя, позволил яхте маневрировать буквально на пяточке, что оказалось весьма кстати в условиях переполненной яхтами гавани Ля-Рошели. Особенно приятно, что подобная маневренность сохранилась и под парусами, правда, вкупе с некоторой излишней «нервностью» на руле.

Совершить маневр и на скорости «объехать», скажем, неожиданно появившийся на курсе топляк на «325-м» – никаких проблем, правда, яхта чуть «гуляет» по курсу, излишне чувствительно реагируя на малейшие движения рук рулевого. Для чисто крейсерского судна хотелось бы иметь более задемпфированный руль, хотя настолько «пережатый», как на «405-м» – тоже перебор. Несколько «морально компенсирует» это «вкусное» реактивное усилие на руле (не такое четкое, как на «Southerly», но вполне достойное) и удобная посадка рулевого на банках кокпита (впрочем, стоя управлять яхтой тоже приятно). А вот работать на шкотовых лебедках рулевому практически невозможно – они сильно смещены вперед. Помощь матроса (который может расположиться на комингсе) здесь очень желательна.

Лавировочный угол был невысоким – порядка 95° на оба борта, немного улучшаясь при

усилении ветра. Это и не удивительно, учитывая большую ширину яхты и высоко поднятый гик. «Нехорошую» волну Бискайского залива яхта преодолела мягко, забрызгивания практически не наблюдалось. При усилении ветра тенденция к приводу отсутствует, впрочем, наши тестовые условия обошлись без серьезных ветров и порывов. Крен яхты благодаря большой ширине весьма умеренный (стойчивость формы довольно высокая), она мягко реагирует на порывы, что на подсознательном уровне делает нахождение на ее борту безопасным. Очень неплохой выбор в качестве первой лодки!

Резюме

Удачный малый крейсер, который «внутри больше, чем снаружи». Просторный салон, удобные каюты, обилие емкостей для различных мелочей – вот особенности этой симпатичной яхточки.



Нос: закрутка стакселя и кольцо для несения выстрела



Кокпит: для шести человек он более чем просторен



	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
👍	Продуманность многих деталей	Большие внутренние объемы и высота помещений	Прекрасная управляемость
	Солидная конструкция корпуса	Просторный и светлый салон	Удобство взятия рифов
	Высокое качество сборки	Раскладная койка в салоне	Умеренный крен из-за низкого положения ЦП
👎	Многие важные вещи предлагаются лишь опционально	Не очень удобный гальюн	Излишне «нервный» руль
	Упрощенная проводка гика-шкота	Мелкие трюма	Невозможность для рулевого работать на шкотовой лебедке