

Артур Гроховский.
Фото автора

... И ВИННЫЙ ПОГРЕБ В ПРИДАЧУ

Новейший семейный крейсер от «Dufour»

Яхтостроительная верфь «Dufour» сегодня считается компанией с наивысшей, пожалуй, репутацией среди всех яхтенных верфей массового сегмента. Причин тому несколько: тут и давние традиции самого предприятия, когда-то бывшего беспрекословным законодателем мод в малом парусном судостроении, и высокие технологии, активно внедряемые на верфи в последнее время, и недавнее присоединение известной итальянской фирмы «Cantiere del Pardo», выпускающей «породистые» яхты «Grand Soleil». Как бы то ни было, а лодки «Dufour» – одни из наиболее качественных и долговечных среди тех парусников, годовой выпуск которых исчисляется многими сотнями штук.

Как «Кия» уже писали ранее (№ 203), современные суда с маркой «Dufour» выпускаются в двух линейках. Серия Performance ориентирована на опытных яхтсменов, активно принимающих участие в клубных гонках (в то же время чисто гоночной она не является), серия Grand Large – на круизных мореплавателей, ценящих удобство и комфорт. Последняя недавно подверглась радикальному изменению – характерный прежде внешний облик сменился полностью, став, как это ни парадоксально, очень близким к яхтам «Grand Soleil», а вот они-то как раз в полной мере ориентированы на любителей хорошо погоняться. Впрочем, удивляться тут особо нечему – «вина» за это художественное решение полностью лежит на новом стилисте фирмы Патрике Розео, который отвечает и за внешний облик «Grand Soleil».

С одной стороны, в таком подходе есть определенное (маркетинговое) зерно истины. «Вот, смотрите, – как бы говорят нам маркетологи «Dufour», – это тот же «Grand Soleil» (те же конструкторы, те же технологии и даже стиль тот же), только почти втрое дешевле». С другой стороны, если так стильно и стремительно решен «чистый» крейсер, то что же принесет грядущий рестайлинг серии Performance? Или нам хотят на-

мекнуть, что новые лодки Grand Large – это уже не совсем чистые крейсера?

Вот этим размышлениям я и предавался, пока сверхскоростной поезд «TGV» бесшумно несся «по рельсам чугунным» из Парижа в Ля-Рошель, где уже поджидал «Dufour 405» – лодка нового поколения «Дюфуров», на которую представители фирмы возлагают особые надежды, считая ее буквально прорывом как в конструктивно-технологическом, так и в дизайнерском плане.

Должен отметить, что в гавани новая яхта с первого взгляда не произвела на меня особого впечатления. Нет, внешний вид «405-й» сразу бросался в глаза, выделяя ее из шеренги других «Дюфуров», стоявших на фирменном понтоне верфи в крупнейшем яхтенном порту Европы (свыше 4500 парусных судов!). Но у причала яхта показалась очень высокобортовой, массивной и какой-то угловатой. Особенно на фоне пусть и несколько уже старомодных, но более привычных «округлых» очертаний судов предыдущего поколения. Впрочем, широкая корма с весьма пологими батоксами насторожила, заставив заподозрить у яхты совсем не крейсерскую ходкость.

Ну, а по одежке, как известно, лишь встречают... Да и то сказать: для крейсерской яхты большие внутренние объемы и высокий борт – только во





Общий вид, план салона и палубы «Dufour 405»



благо. Это гонщикам важны низкий обтекаемый силуэт и плоская «авианосная» палуба, у «прогульщиков» же иные ценности. И в систему этих ценностей, как оказалось, «Dufour 405» вписывается очень даже неплохо.

Салон яхты выглядит внушительно. Он четко разделен на две функциональные зоны: в корме у сходного люка побортно расположены штурманский стол (справа) и гальюн (слева). Причем последний, откровенно говоря, поражает размерами отведенного под него отсека – в душе, при желании, можно помыться и вдвоем. Штурманский стол тоже, впрочем, немаленький. Носовая часть салона отведена обеденному уголку и камбузу. Обеденный уголок имеет О-образную форму – стол практически целиком окружен диванами, зайти можно с двух сторон. Правый же борт полностью отведен камбузу (очень удобному в мелочах: например, доступ в холодильник есть и сверху и сбоку). Повторюсь, я не поклонник такой планировки – угловой Г-образный камбуз мне кажется более удобным, но не могу не отметить как минимум один важный плюс

такого решения: забрызгать обивку диванов при мытье посуды практически невозможно.

Существует у верфи и второй вариант компоновки «405-й»: в нем Г-образный камбуз находится на месте штурманского стола, а правый борт в «обеденной» зоне салона занимают два кресла с небольшим столиком между ними, который и должен выполнять функции штурманского. Первый вариант предусматривается в трехкаютной «чартерной» планировке, второй – в двухкаютной «хозяйской» (место второй гостевой каюты по правому борту в корме занимает обширнейший рундук). Не знаю, не знаю... Как по мне, так удобное штурманское место на крейсерской яхте – очень важная вещь. Зато салон с двумя столиками выглядит, как порой выражаются, *overcomfortable* – чрезмерно комфортным: еще бы, на четырех человек (кают-то только две) – сразу два стола. Но яхты со вторым вариантом планировки на тесте не было, так что о реальных достоинствах или недостатках этой схемы применительно конкретно к «Dufour 405» остается только гадать.

Оформление салона впечатляет: все поверхности, кроме подволока и внутренних стенок рубки (они – белые), отделаны красным деревом темного оттенка, а обивка диванов – ярко-белая. Получилось, возможно, чуточку контрастнее, чем надо, но очень нарядно и «воздушно», поскольку естественная освещенность в салоне и каютах очень высока, за что отвечают световые люки в крыше рубки, иллюминаторы в рубке и корпусе. Все-таки, как ни крути, а классика есть классика и в яхтенном интерьере она всегда к месту.

По подволоку салона проходят две массивные краснодеревые накладки со вмонтированными в них лампами освещения. Параллельно с этим обе накладки выполняют роль верхних релингов – в подволоке сделаны специальные отформовки,

позволяющие удобно браться за накладки. Углы и ребра – скруглены, на углу выгородки гальюна – удобная ручка: все выполнено в соответствии с требованиями хорошей морской практики. Обратила на себя внимание одна мелкая деталь, обычно характерная для более дорогих яхт: открывающиеся вниз дверцы шкафчиков и ящичков снабжены микролифтами (вместо традиционных гибких пружин), так что при открывании они не отваливаются со стуком вниз, а плавно опускаются под действием собственного веса. Мелочь, а приятно! (Не будем забывать – именно из таких мелочей и складывается впечатление владельца о классе судна.) Неожиданной оказалась шумоизоляция яхты: двигатель при 2400 об/мин показал в салоне по шумомеру всего 70 дБ(А), скорость при этом составила 7.4 уз. До «Oyster» показатели уровня шума, ясное дело, несколько не дотягивают, но для яхты такой цены и размера – просто отлично!

С простором, как и следовало ожидать, на борту порядок: высота подволока в салоне – без малого 2 м, почти столько же – в кормовой каюте. И даже в носовой каюте сгибаться придется только баскетболисту – там высота составляет очень приличные 187 см. Тоже самое можно сказать о длине коек: по 196 см во всех каютах. Соответственно, и различные емкости весьма объемисты – например, танк для пресной воды вмещает 360 л (для сравнения – у популярной «Bavaria 40 Cruiser» его емкость равна 210 л). Так что лодка на деле (а не только на глянцевых страницах проспектов) готова к дальним походам.

Очень порадовало качество сборки судна, в том числе в тех местах, куда редко заглядывает хозяйский глаз. На фоне стремительно прогрессирующих в последние годы «рационализации» конструкции корпуса и «оптимизации» процесса сборки массовых яхт «Dufour» держится молод-



1

1. Надежность в мелочах: опора столика
2. Для гурмана: винный погреб
3. Солидность: мощный вант-путенс



2



3

цом! Никаких потеков краски или смолы, криво закрученных саморезов, неаккуратных «нашлепок» или приформовок, следов песка или грязи (что, увы, бывает). Солидная толщина обшивки, массивные, хорошо заламинированные флоры, контргайки на шпильках плавника, аккуратные полоски герметика там, где надо – придаться к яхте сложно. Говоря языком вновь вошедшего в моду фигурного катания, как за технику, так и за артистизм исполнения интерьера «Dufour 405» можно дать 6.0. (Отмечу, что корпус яхты выклеивается вручную и наполнитель отсутствует, а вот секция палубы имеет внутри бальсовый наполнитель и выполнена «одним кусочком» с использованием

инжекционной технологии – в частности, именно этим специалисты фирмы объясняют большую высоту в помещениях.)

Сложно высказать серьезные замечания и по кокпиту. Некоторые решения в нем непривычны, но сделаны «по уму». Например, крышки-сидушки обоих кормовых рундуков открываются «против шерсти»: откидываются не в корму, а, наоборот, в кокпит. И хотя при этом затрудняется доступ внутрь, но зато в сторону кокпита крышки можно откинуть на большой угол (не мешают стойки и леера), поэтому, заглядывая в рундук, не рискуешь лишиться головы. Кстати, можно отметить еще одну находку: крышка правого рундука изящно

Качественная оценка энерговооруженности*



* Данный параметр (в виде безразмерного коэффициента $2\sqrt{S}/2\sqrt{D}$ является хорошим показателем ходкости парусных яхт в средние ветра, будучи, по сути, довольно точным аналогом величины энерговооруженности (л.с./т) для судов моторных. Для большинства массовых крейсерско-гоночных яхт величина этого показателя лежит в пределах от 4 (семейные крейсера с малой энерговооруженностью) до 5 («заряженные» регатные лодки), поднимаясь до 5.5–6 у «чистых» гоночников и до 6.5 у экстремальных конструкций наподобие яхт дивизиона Proto в классе Mini 6.50.

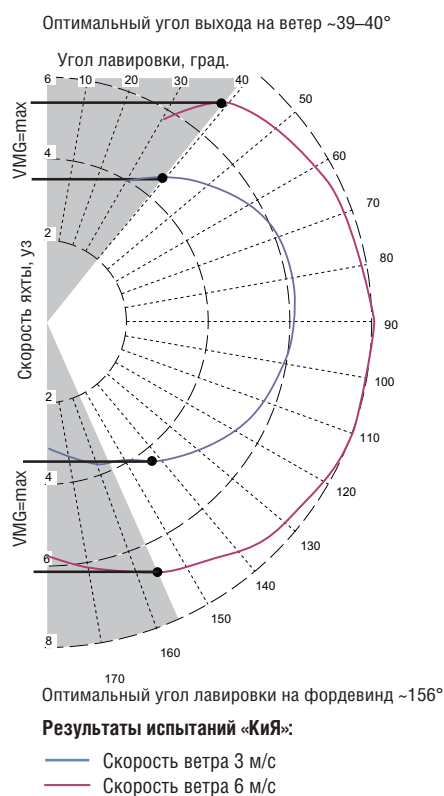


Основные данные яхты «Dufour 405» и ее одноклассников «Bavaria 40» и «Hanse 400»

Длина, м: макс. по КВЛ	12.17 10.63	12.35 10.75	11.99 10.80
Ширина, м	3.98	3.99	4.04
Осадка, м	2.03 (1.75)*	1.86 (2.02)*	1.98 (1.65)*
Масса балласта, т	2.34 (2.41)*	2.60	2.92
Водоизмещение, т	8.99 (9.10)*	8.50	8.40 (7.90)**
Площадь парусности, м ² : грот генуя	36.6 45.3	38.5 47.9	52.2 53.4
Мощность двигателя, л.с.	40	27.3	40
Базовая цена верфи, евро	124 900	—	—
Конструктор	Умберто Фелчи		
Стилист	Патрик Розео		
Строитель	«Dufour Yachts»		

* Опциональный вариант киля; ** Опциональный вариант с эпоксидным корпусом

Полярная диаграмма яхты «Dufour 405»

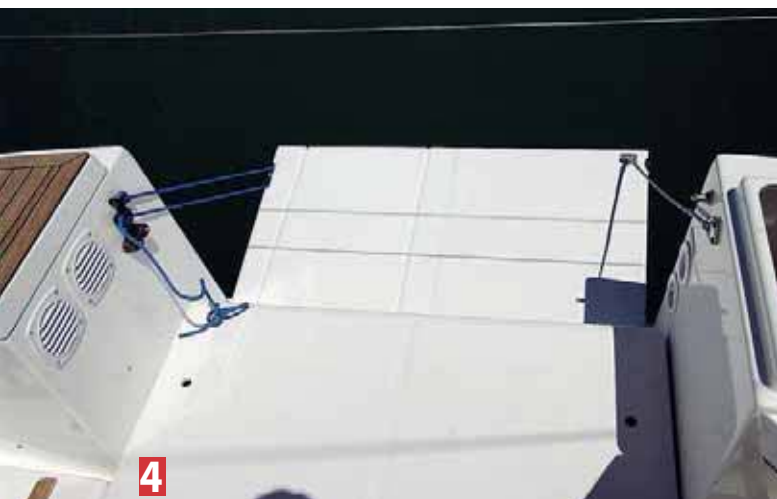


Условия проведения теста

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

Скорость и уровень шума под мотором

Об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)		
		Салон	Носовая каюта	Кормовая каюта
2000	6.1	66	61	69
2400	7.4	70	65	72
3000	8.3	74	68	78



4

4. Кокпит: в откидную купальную платформу встроен телескопический трап. Справа прячется душевая «лейка».

5. Салон: удобное штурманское место

6. Салон: вид в нос

7. Салон: вид в корму

8. Салон: дверцы шкафчиков оборудованы микролифтами



8

прикрывает обе заправочные горловины, а купальная платформа – душевую «лейку». Так что к исполнению кокпита я могу высказать лишь три придирки: купальная платформа (в которую, откидываясь, превращается транец) висит над водой слишком высоко; упор для ног рулевого расположен неудачно и на крене практически бесполезен; в «базе» нет удобного раскладывающегося столика – он устанавливается лишь за дополнительную плату.

Зато рулевой на этой высокорботной яхте чувствует себя королем! Обзор отличный, и ощущения, как на более крупной лодке. Расположение лебедок стереотипное: фаловая пара – на крыше рубки, шкотовая – на комингсах кокпита рядом с рулевым. Позиция второй пары лебедок хорошо продумана – ими прямо из своего закутка может легко оперировать рулевой, но и матросам из кокпита они хорошо доступны. Затруднений с управлением лодкой и ее настройкой у команды не будет. Размер лебедок в штатной комплектации («Lewmaг 44») тоже подобран вполне удачно: при силе ветра вплоть до 4 баллов никаких сложностей с работой на шкотах возникнуть не должно (разве что за рукоятку возьмется хрупкая девушка). Впрочем, надо сказать, что (в противовес модным тенденциям) новая яхта имеет сравнительно невысокую мачту с достаточно большой генуей, сильно перекрывающей грот. Все – в духе концепции серии Grand Large: яхта должна иметь уменьшенную энерговооруженность и низкий ЦП, чтобы идти с умеренным креном и брать рифы чуть позднее, чем обычно.

Управляемость лодки вызвала сложные чувства. Судно исключительно маневренно и хорошо слушается руля, чутко реагируя на любые действия рулевого. По маневренности «Dufour 405» близок к менее крупным яхтам – я бы сказал, что он не уступает в этом отношении «Dufour 325», опробованному на ходу там же – в Ля-Рошели. Я, пожалуй, даже оценю «Dufour 405» как отчасти сверхманевренное судно – от этой внешне массивной (и



5

не такой уж и маленькой яхты) поначалу ожидаешь большей инерции. «Виной» этому – большая площадь пера руля и удачная центровка лодки. А вот рулевое управление излишне тугое и совершенно нечувствительное (этот же недостаток отметили коллеги из немецкого журнала «Yacht», опробовавшие «Dufour 405» почти одновременно со мной). Обратной связи на руле не ощущается вообще – по крайней мере, до скорости около 8 уз. На эту особенность яхты я обратил внимание сопровождавшего меня инженера верфи, на что получил достаточно стереотипный ответ – тестовая, мол, лодка*, для которой простительны некоторые огрехи окончательной настройки. В серии дело будет обстоять по-другому.

Это, конечно, понятно. Непонятно другое: а какая такая острая необходимость заставляет демонстрировать журналистам не до конца настроенные яхты? Неужели у фирмы нет нескольких дней для того, чтобы «вылизать» лодку, словно перед маршалским смотром? И ведь не один только «Dufour» этим грешит!

Но оставим эту тему. Отмечу лишь то, что в итоге не имею права сформулировать вердикт относительно особенностей рулевого управления серийных судов. Зато... Уж не знаю, благодаря тугому рулю или отличной сбалансированности яхта изумительно держит заданный ей курс без всякого авторулевого. Практически на любом курсе относительно ветра можно бросать руль и заниматься другими делами (например, готовить геннакер к постановке) – «Dufour 405» будет строго следовать по маршруту, который ему задан. Оба раза (на разных курсах) в течение 20 минут лодка с брошенным штурвалом сохраняла заданное ей направление движения, ни разу не выйдя за пределы курсового коридора $\pm 5^\circ$. За это безоговорочно – высший балл! И, хотя сейчас мало-мальски дальше плавание немислимо

* Надо заметить, журналисты «Yacht» испытывали другой экземпляр лодки.



	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
	Продуманность многих деталей	Большие внутренние объемы и высота помещений	Хорошие скоростные характеристики
	Солидная конструкция корпуса	Просторный и светлый салон	Прекрасная управляемость
	Высокое качество сборки	Отличная шумоизоляция	Очень высокая крутизна лавировки
	Многие важные вещи предлагаются лишь опционально	В «хозяйской» планировке отсутствует выделенное штурманское место	Тугое рулевое управление
		Белая обивка диванов может быстро придти в негодность	

без авторулевого, такая стабильность судна – явное подспорье для его шкипера (да и авторулевой работает с меньшей нагрузкой). Иными словами, высокая маневренность лодки не привела к ее рыскливости или излишней чувствительности на руле, судно отлично сбалансировано. Очень хорошая работа конструкторов, сразу чувствуется – порода!

Если сравнить с «Jeanneau 45/50 DS» («Кия» № 214), которые для меня теперь – своеобразный эталон крейсерской яхты в части поведения, то я бы сказал, что по стабильности поддержания прямолинейного движения «Dufour 405» им ни в чем не уступает, а вот на действия рулевого реагирует несколько острее и курс меняет чуть энергичнее. Это кажется несколько неожиданным и требует некоторого привыкания, только и всего. «Руление» же этой яхтой не напрягает, даже под геннакером она спокойна и послушна.

Скоростные качества лодки оказались попросту превосходными. Все данные приведены на полярной диаграмме, и мои подозрения о высо-

ком скоростном потенциале полностью оправдались. Яхта заметно быстрее многих своих конкуренток, особенно заметны ее преимущества на острых курсах – обратите внимание на крутизну лавировки! «Скрещивание» с «Grand Soleil» дало свои результаты. (Кстати, несмотря на свое немаленькое водоизмещение, на порывах разгоняется яхта очень легко.) Не могу не сказать вот еще о чем: на ходу – если смотреть со стороны – яхта совершенно не производит впечатления излишне массивного и угловатого судна. В движении под парусами она выглядела очень изящно и гармонично, чем странным образом напомнила мне мясищевскую «эмку»: насколько неуклюжим казался этот самолет на земле, настолько грациозен он был в воздухе.

Ну и последнее: уже вернувшись в гавань, я продолжил свое любимое занятие – разбирать яхту, снимая навесные детали внутренней обстройки. И не зря: под пайолом обнаружился самый натуральный винный погреб. Такого на 40-футовиках я еще не видел!..



Резюме

Отличный мореходный крейсер средней величины, гармонично сочетающий большую вместимость, интересный внешний облик, простоту управления и хорошие ходовые качества. Продуманность деталей, высокая шумоизоляция и отличное качество сборки оправдывают несколько более высокую на фоне одноклассников цену яхты. И вдобавок на ней есть винный погреб...

MTS

ООО ЦЕНТР МОРСКИХ ПРОГРАММ
МАРИН ТЕХ СЕРВИС

ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ
И КАТАМАРАНЫ

Тел: + 7 (86141) 54285,
+ 7 (926) 667 8411
www.fountaine-pajot.ru
www.mts.com.ru