

# КАПРИЗНАЯ НОВИНКА

МАКС ЛЕРМАН

*Как известно, все новое — это хорошо забытое старое. Вероятно, именно этим руководствуются верфи, присваивая старой модели другой индекс и гордо именуя ее новинкой. В случае с Dominator 800 я был уверен, что дела обстоят именно так, ибо первые фотографии, которые я увидел, указывали лишь на легкие косметические изменения.*

Оказавшись на месте проведения тестов, я понял, что ошибался, — все основные изменения коснулись вовсе не облика яхты (хотя и тут нашлось над чем поработать), а как раз технического оснащения. После короткой пресс-конференции (увлекательную историю о долгом пути на верфь я опушу) мы

отправились напрямик в марину славного городка Фано, на адриатическое побережье Италии.

Как я и говорил, внешне новинка мало отличается от предыдущей модели. Самым заметным нововведением стая карбоновый жесткий верх с огромным сдвижным тентом в центральной части. Смотрится эта конструкция вполне изящно (спасибо итальян-

скому дизайнеру Альберто Манчини), а уж о функциональной ее значимости спорить не приходится.

Менее заметный нюанс — спинку кормового дивана вынесли чуть сильнее в корму, так что она стала больше нависать над плавательной платформой. Это абсолютно не мешает проходу, зато позволило сместить диван, и в кокпите стало просторнее.

В носовой зоне отдыха к уже существующему дивану со столиком добавился совершенно очаровательный миниатюрный диванчик в самом носу. Вероятно, заказчик (а именно он внес все изменения в проект) любит предаваться философским размышлениям в гордом одиночестве. Впрочем, возможно, все обстоит совершенно иначе, и сюда будут отправляться провинившиеся.

На флайбридже порадовало решение с перекидной спинкой дивана рулевого. Таким образом, его можно использовать во время стоянки для размещения большего числа гостей, не лишая их возможности оставаться в компании. В кормовой части создан настоящий пляж, обрамленный тонированным стеклом, а центральную часть традиционно занимает большая обеденная зона.

Внутри большая работа была проделана в первую очередь в салоне. На место красивого, но совершенно бесполезного лежака по правому борту встал вместительный диван. За его спинкой, увы, скрылся прозрачный борт, но выигрыш по функциональности существенно перекрывает любые эстетические соображения. К тому же площадь остекления здесь и так внушительная. »

Камбуз остался на месте, но каким-то невероятным образом рядом с обычными холодильниками поставили еще и отдельный винный. На предыдущей модели последний предлагалось установить либо в каюту владельца, либо использовать для этих целей обычные (справедливости ради, они здесь всегда отличные — Frigonautica, с регулируемой температуры до одной десятой градуса).

Пост управления внушитель, штурманское место удобно, а капитан восседает на троне.

В каютах я особых изменений не увидел, но отметил тот факт, что знаменитое качество яхт Dominator несколько не ухудшилось. Все та же великолепная отделка, внушительная толщина дверей, дорогие материалы. Девиз верфи — «It's tailor-made» («Сшито на

заказ»), и это чувствуется в каждой детали и каждом штрихе.

Но давайте перейдем к самому интересному — к тем самым техническим изменениям, которые произошли на борту. Здесь установлена система интерцепторов Humphree последнего поколения, поклонником которой я являюсь. (Раньше яхта оснащалась обычными транцевыми плитами.) Назвать это про-

рывом я не могу, но отметить должен. Другое, хоть и незначительное, но все же изменение, — это гироскопические стабилизаторы качки Seakeeper NG9. На предыдущей модели ставилось сразу три стабилизатора Mitsubishi, но их работа оставляла желать лучшего. Стабилизаторов NG9 стоят два, справляются со своей задачей они лучше и делают это практически бесшумно. »





абсолютно надежным ничего не бывает, всегда может что-то случиться.

А теперь перейдем к самому главному нововведению — пропульсивной системе Fortjes, созданной компанией Reintjes. Сама система давно и успешно используется на крупных коммерческих судах, а вот на относительно небольших яхтах появилась совсем недавно. Fortjes представляет собой днищевую колонку в виде перевернутого «Т» с двумя винтами: тянущим и толкающим. По заверениям производителя и представителей верфи, Fortjes 4000 существенно улучшает топливную экономичность и скоростные характеристики. Дополнительным преимуществом являются скромные габариты всей установки и небольшой вес по сравнению с традиционными валовыми системами. В чем-то эта система напоминает известные колонки IPS, однако есть одно серьезное отличие. Переходим

к водным процедурам. Остальные системы остались без изменения, но я все равно позволю себе напомнить читателю, что такое Dominator. Дело в том, что на этих яхтах все бортовые системы дублируются, так что, если у вас выйдет из строя какой-нибудь важный элемент оборудования, вам не придется срочно возвращаться в порт. Достаточно просто переключиться на резервный и продолжить плавание, ведь

Погрузившись на борт, мы отправились в путь. Отходили на одних подрулках, капитан жестами и сияющей улыбкой объяснил, что тут мелко и пользоваться машинами нельзя. Прошли несколько метров, он дал малый ход, и мы медленно побрели к выходу из марины. Я ожидал увидеть джойстик, ведь у нас же днищевые колонки, однако джойстика не





наблюдалось, а капитан аккуратно рулил к выходу в достаточно тесной марине, управляя лодкой только с помощью штурвала. Никаких «левая машина вперед, правая — назад», никаких подруливающих устройств, просто вальяжное переключивание руля. Объяснений от капитана добиться не уда-

лось. Вернее, удалось, но на итальянском, а мои познания в этом языке ограничиваются весьма скромным набором фраз, которые никак не помогли понять, что за чертовщина тут происходит. Может, функции джойстика переложили на штурвал? Побродив по яхте, я нашел сразу двух нужных мне людей: пред-

ставителя верфи и представителя той самой Reintjes — и незамедлительно потребовал от них объяснений.

Ларчик просто открывался. Дело в том, что Fortjes 4000 — это неповоротные днищевые колонки. Сделано это для того, чтобы уменьшить число подвижных деталей, упро-

стить всю систему в целом и ее обслуживание в частности. Рулежка осуществляется обычными рулями, которые встречаются на любой яхте и работают в паре с той самой системой Humphree. На мой немой вопрос, а как же капитан вот так рулит мизинчиком, я тут же получил ответ. Дело в том, что сюда устанавливаются не обычные для яхт такого размера перья рулей, а существенно большие по площади. Благодаря этому Dominator 800 управляется почти на манер парусной яхты и способен совершить плавный поворот на 90 градусов практически на месте. Дополнительным преимуществом является толкающий винт, который находится прямо перед пером руля и направляет на него мощный поток воды, позволяющий обрабатывать все маневры. Чуть позже, когда мне дали встать к штурвалу, я попробовал отработать такие же

маневры, что и в марине, и могу подтвердить: новинка слушается руля просто великолепно, причем хоть на малом ходу, хоть на максимальной скорости.

Наконец мы вышли из яхт-клуба и направились на поиски открытой воды, которой в окрестностях Фано не так много (рыбачьие сети, фермы и прочие прелести страшно мешали). Я был бы счастлив поведать о прекрасных показателях, минимальном расходе топлива и прочих радостях тестовых выходов, но, увы, нам страшно «повезло». В процессе подготовки к выходу и уже на ходу инженеры Reitjes чего-то «подкручивали» в системе, стремясь улучшить показатели. В конце концов они то ли чего-то перекрутили, то ли, наоборот, недокрутили, но в итоге Dominator закапризничал. Он без проблем выходил на глиссирование, но недотягивал до максималь-

ной скорости (мы остановились на отметке в 29,5 узла вместо нужных 35-ти), на средних оборотах была ощутимая вибрация, и, что самое неприятное, на тех же средних оборотах появлялся высокий визг, происхождение которого было непонятно. В довершение нам сказали, что замеры делать мы не будем (и это правильно) и вообще возвращаемся. Мы с коллегами учинили небольшой бунт на корабле, после чего, с разрешения владельца верфи, нам все-таки дали порулить.

О маневренности я уже сказал, теперь напишу о другом. На флайбридже не было слышно того самого визга, слабо ощущалась вибрация (ее эпицентр находился в кокпите). На полном ходу я забывал о несчастных потерянных пяти узлах и просто наслаждался морем. Резюмируя, могу сказать следующее: производители все обязательно исправят — поверьте, они вьедливы и педантичны, а мы, конечно, повторим когда-нибудь этот тест и предоставим вам точные цифры по расходу топлива, максимальной скорости и всему прочему. Да только цифры не смогут передать восторга от управления этой красавицей. ❏

[www.dominatoryachts.com](http://www.dominatoryachts.com)



**Dominator 800**

Длина, м.....	<b>24,00</b>
Ширина, м.....	<b>6,05</b>
Водоизмещение, т.....	<b>60</b>
Запас топлива, л.....	<b>7500</b>
Запас воды, л.....	<b>1500</b>
Количество кают.....	<b>4 + 1</b>
Мощность двигателей, л.с.....	<b>2 × 1800</b>

