

«Hanse 630e»

Вне конкуренции

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

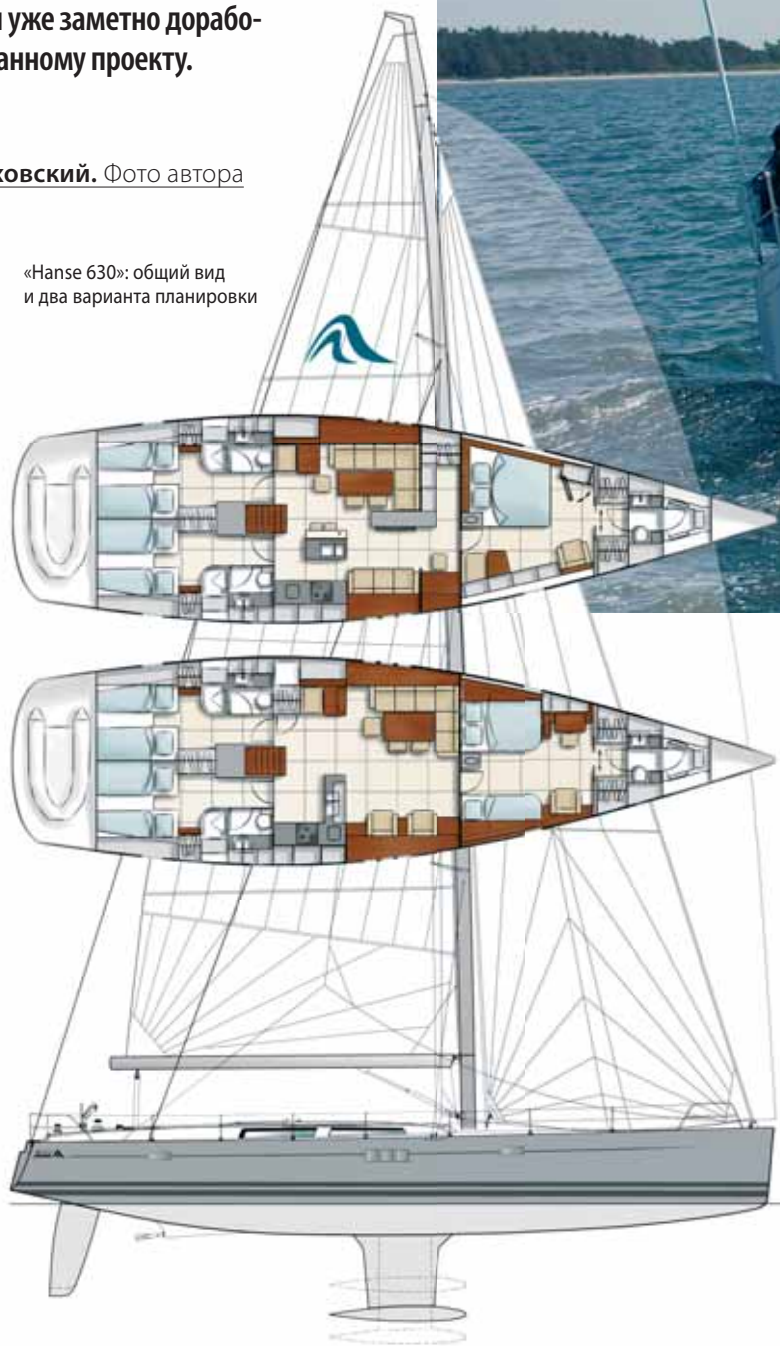
О яхтах сравнительно молодой верфи «Hanse» наш журнал уже писал неоднократно. На сегодняшний день она стала второй по величине среди массовых судостроителей Германии и продолжает стремительно развиваться, ежегодно наращивая объем выпуска на десятки процентов. Думается, пора посмотреть, так ли хороши эти яхты на воде, как их представляют работники верфи. Мы приступили к тестированию лодок «Hanse», начав с самой крупной в линейке – «Hanse 630», о которой написали уже, наверное, почти все яхтенные журналы Европы. Но они-то имели дело с первой лодкой серии – «Gaga», а нам на тест предложили уже заметно доработанный шестой корпус, построенный по данному проекту.

Артур Гроховский. Фото автора

«Hanse 630» занимает уникальное место как в германском парусном судостроении, так, по сути, и в мировой табели о рангах парусных судов. Это – крупнейшая на сегодняшний день яхта, серийно производимая на территории Германии. Кроме того, она фактически открыла новую рыночную нишу: крупных, быстроходных, легких в управлении (так утверждается!) и сравнительно недорогих парусных яхт. «Сравнительно недорогих» – понятие, разумеется, достаточно условное: парусная яхта, тем более крупная, по определению дешевой быть не может. И все же со своей базовой ценой в районе 800 000 евро «Hanse 630e» стоит особняком на фоне прочих 63-футовиков, чьи цены далеко перевалили за миллион.

Описываемая нами лодка относится к новому поколению яхт «Hanse» с острымодным «плоским» и агрессивным дизайном, сильно напоминающим работы верфи «Wally». Гладкая тиковая палуба с утопленными заподлицо люками, «солнечная галерея», состоящая из цепочки световых люков в центре палубы, огромный просторный кокпит, стремительная линия иллюминаторов на приплюснутой рубке – с первого взгляда высокобортная, как и все ее сестры, «630-я» бросается в глаза, оставляя запоминающееся впечатление. Если яхты предыдущих поколений внешне были, скажем откровенно, мало

«Hanse 630»: общий вид и два варианта планировки





«Hanse 630» может не опасаться конкурентов. Их просто нет.

«Die Yacht», 2006 г., № 20

«Taima»: на венесуэльском жаргоне означает «минутка отдыха» (искаж. «time-out»)

привлекательны, то теперь про лодки из Грайфсвальда такого не скажешь – другое дело, что их внешний вид может не каждому яхтсмену прийтись по душе.

Внутри яхты – столь же популярный сегодня на Западе минималистский дизайн интерьера от Биргит Шнаазе. Ничего общего с привычной классической внутренней отделкой яхт – большие белые панели, плоские прямоугольные детали, умеренное использование дерева (на выбор предлагаются махагони, дуб и вишня), большое количество горизонтальных линий и окантовок, зрительно расширяющих пространство. Впрочем, особенно расширять его и незачем – «Hanse 630» изнутри просто огромна, как это уже стало типичным для лодок из Грайфсвальда. Такое решение оказалось возможным благодаря эпоксид-

ной конструкции корпуса, требующей (за счет своей более высокой жесткости и прочности) гораздо более скромного набора, что и позволяет высвободить объем. Широкий и высокобортный корпус тоже вносит свою лепту в ощущение простора во внутренних помещениях судна. В общем, находясь на борту «Hanse 630», без особых проблем можно представить себя в современной стильной квартире. Светлый, почти белый настил пола тоже способствует ощущению «домашности».

Хотя верфь предлагает очень большое число вариантов планировки салона, на представленной нам «Hanse 630» оказался самый популярный из них: с большой каютой владельца в носу. Она разделена на две функциональные зоны: по левому борту расположена

Основные данные яхты «Hanse 630»

Длина, м:	
– макс.	19
– по КВЛ	17.1
Ширина, м	5.2
Осадка, м	2.95 (2.20–3.50 с подъемным килем)
Масса балласта, т	8.9
Водоизмещение, т	23.7
Площадь парусности, м ² :	
– стаксель-автомат	81.9
– грот	118.2
– геннакер	286
Мощность двигателя, л.с.	110 («Volvo-Penta»)
Емкость цистерн, л:	
– топливной	600
– пресной воды	800
Конструктор	«Judel/Frolijk & Co»
Дизайн интерьера	«Schnaase Interior Design»
Базовая цена, евро	806 200



Интерьер салона просторен, удобен, но своеобразен

В корме у «Hanse» – большой гараж

кровать (а в нос от нее – большой ЖК-телевизор, закрепленный на поворотной консоли), по правому – небольшой офисный уголок. Здесь есть столик, на котором можно удобно расположить, скажем, ноутбук, невысокий шкафчик-бюро для книг и документов, длинная полка. Напротив ЖК-панели по правому борту – еще одно кресло, больше ассоциирующееся с приемной в хорошем офисе, чем с парусной яхтой.

Салон яхты просторен и тоже разделен на несколько функциональных зон. По левому борту с кормы в нос расположены: хозяйственный отсек со стиральной машиной (в одном из вариантов отсек заменен на винный погребок), штурманское место и большой обеденный стол (формально посадочных мест шесть, но реально за стол без проблем садятся 8–10 человек). По правому борту находятся большой камбуз (либо Г-образный, либо «особо модный» – с отдельной барной стойкой почти в ДП яхты) и удобный диван, а далее в нос – еще один небольшой рабочий столик с банкеткой перед ним. Вместо дивана могут быть установлены кресла с оригинальными выдвигающимися при помощи электропривода подножками – после тяжелой вахты в них очень удобно отдохнуть, расслабив ноги. В корме лодки – две довольно просторные гостевые каюты, а у самого транца внутри корпуса хранится РИБ.

Интерьер «Hanse 630», должен отметить, оставляет довольно сложное впечатление. С одной стороны, его ярко выраженный минимализм противоречит всем давним традициям внутренней отделки яхт (хотя бы потому, что дерева в интерьере маловато). С другой – нельзя не отметить продуманность внутренней планировки и умение верфи грамотно использовать объем лодки. Салон и каюты яхты непривычно боль-

шие, но удобные для жизни и отдыха – в них в буквальном смысле чувствуешь себя, как дома. Кроме того, за счет «солнечной галереи» и белого настила пола салон яхты очень светлый, воздушный (и весьма высокий – более 2 м). Однако вновь подложу ложку дегтя – при таком размахе строителям «Hanse 630» стоило бы повнимательнее относиться к мелким деталям. Впрочем, последнее понятно: опыта постройки яхт такой категории у фирмы пока нет, а вхождение в число элитных судостроителей – дело долгое и непростое. Тут даже психологически рабочие должны быть иначе настроены, чем при сборке яхт класса mass production. И, хотя строится «630-я» на отдельном участке (а не на пресловутом конвейере), следы «массового» подхода к ее производству пока видны.

Корпус яхты и ее парусное вооружение спроектированы известным (вернее – теперь уже знаменитым) КБ «Judel/Frolijk», чьи яхты дважды подряд выигрывали Кубок «Америки». Корпус

лодки, как мы уже сказали, имеет эпиксидную конструкцию (об этом говорит и буква «е» в индексе модели), что дает определенные преимущества: она получается заметно легче полиэфирной (примерно на 20%, как утверждает Фридрих Юдель), жестче, меньше набирает воду в процессе эксплуатации, практически не подвержена осмосу (гарантия на отсутствие осмоса – пять лет).

Но вернемся к собственно яхте. ТЗ, выданное верфью конструкторскому бюро, требовало создания скоростного, но легко управляемого судна, способного развивать скорость до 20 уз и выше на полных курсах, одновременно с этим имеющего высокую крутизну хода и сохраняющего прямолинейное движение при сильном крене. Корпус яхты достаточно широкий (отношение $L/B = 3.68$), с пологими линиями выхода кормовых батоксов. Как утверждает Фридрих Юдель, в конструкции этой яхты ему удалось реализовать свою давнюю мечту – применить стеклоткань нового



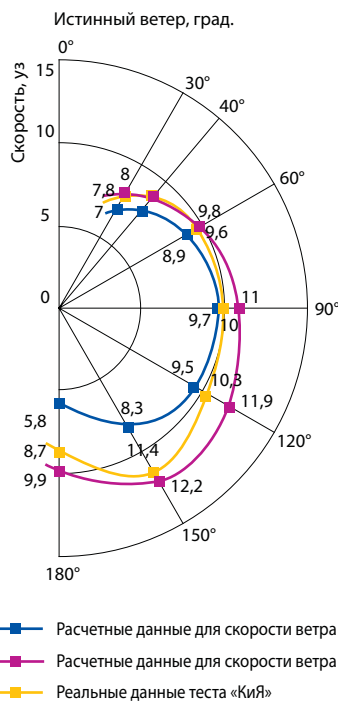


Два варианта планировки интерьера с двумя столиками (слева) и с большим диваном (справа)

Уровень шума при ходе под мотором

Обороты, об/мин	Уровень шума, дБА
2100	75 (салон)
	65 (каюта хозяина в носу)
	73 (кормовые каюты) В кокпите не ощущим
2400	77 (салон)
	67 (каюта хозяина в носу)
	75 (кормовые каюты) В кокпите неощутим
2800	80 (салон)
	73 (носовая каюта)
	77 (кормовые каюты) 73 (кокпит)
3000	82 (салон)
	76 (носовая каюта)
	82 (кормовые каюты) 79 (кокпит)

- Плюсы:**
- высокие скоростные качества;
 - чувствительное рулевое управление;
 - отличная центровка;
 - большой выбор вариантов планировки;
 - умеренная цена.
- Минусы:**
- недостаточное внимание к мелким деталям отделки;
 - удобный, но спорный дизайн интерьера;
 - не вполне удачная проводка гика-шкота.



(для яхтостроения) R-типа (помимо этого корпус в отдельных местах имеет и углепластиковые подкрепления: при использовании эпоксидного связующего это несложно).

«Hanse 630» имеет высокоэффективное высокое и узкое парусное вооружение с «автоматическим» стакселем и должна, по оценкам господина Юдея, на острых курсах развивать скорость не менее 7.5 уз при ветре около 5 м/с – вполне достойный показатель. Оставалось лишь проверить, подтвердится ли он на практике.

Мы выходим из узкой дельты реки в залив под мотором, 110-сильный «Volvo» мягко бухтит где-то далеко внутри: в кокпите его звук не слышен абсолютно (правда, на руль проходят легкие вибрации). Внутри шум, естественно, ощущим, но слабее, чем

ожидалось (и напоминает ровное низкочастотное гудение) – слухи об акустическом комфорте дизелей серии «D3» оказались правдивыми. Лодка идет со скоростью около 8 уз по GPS, при этом один из индикаторов в кокпите показывает часовой расход топлива: 7.2 л/ч (при 2100 об/мин). Весьма приличный результат («если, конечно, повар нам не врет»). На 3000 об/мин скорость вырастает всего до 9 уз, расход топлива подпрыгивает до 16–17 л/ч (однако!), шум и вибрации становятся хорошо заметными уже и в кокпите.

На борту яхты всего трое: сам владелец (венесуэльский бизнесмен), его дочь и ваш покорный слуга. Постановка парусов проходит быстро, не вызывая никаких затруднений – в этом особенно помогают электрические лебедки «Lewmar 65 ST», на одну из которых за-

веден фал грота со сквозными латами. Лебедек, что характерно, на такой большой яхте всего четыре: две ручные, две электрические (плюс электрические же закрутка стакселя, размещенная под палубой, и якорная лебедка). Маловато будет! Погода – самая яхтенная: яркое солнце, ровный, хороший ветер скоростью 6–7 м/с, волна, можно сказать, почти отсутствует. Просто рай для яхтсмена-катализика!

Обращаю внимание на погон гикашкота, размахнувшийся во всю ширину немаленького кокпита: вспомоюна, как два года назад, держа в руках предварительные наброски будущей лодки, я удивлялся его отсутствию. Однако (как я уже писал в предыдущей статье о верфи «Hanse») грайфсвальдовцы быстро учатся на своих ошибках. Так, на не имевшей погона «Gaga» настроить грот оказалось довольно сложно. Тонкая настройка грота, безусловно, требует определенной квалификации рулевого, но на 60-футовых яхтах команда, как правило, опытная (даже если она вся состоит из владельца и его родственников, как в нашем случае). Поэтому вопрос о полезности-вредности этого погона (да и других средств тонкой настройки парусов) на круизных яхтах остается предметом спора конструкторов (в частности, КБ Б.Фарра продолжает рассказывать страшилки про отрезанные кареткой погона пальцы).

На курсе 40° к ветру (вымпельному) бросаю штурвал – лодка продолжает идти как по рельсам, вышеупомянутая «Gaga» почти в таких же условиях шла на привод (об этом по радио сообщает мне Винсен Бурден, редактор известного журнала «Meer und Yachten», идущий параллельным курсом на «Hanse 540»). В управлении яхта очень легка и послушна, все лебедки и снасти хорошо доступны экипажу и находятся



«Hanse 630» дорабатывается буквально на глазах – сравните количество (и размер) иллюминаторов на тестированной нами яхте «Taima» (корпус «630/006») и на новой лодке «Egoist», изображенной на этом снимке (корпус «630/009»)

под визуальным контролем рулевого, но на полном курсе обращаю внимание на одну деталь: гика-шкот ложится на борт практически в том самом месте, где располагаются стопора всех проведенных в кокпит (под палубой) снастей. Что это значит? Как минимум, то, что в критической ситуации отдать некоторые из них может оказаться затруднительно, появляется и риск получить травму или сломать сам стопор. Так что над расположением дельных вещей конструкторам еще стоит немного подумать. В остальном кокпит великолепен. Широкий, просторный, с двумя складными столикам и проходом между ними, он удобен и для работы, и для отдыха. Вот только об участии в более или менее напряженных регатах с постоянной лавировкой и частой сменой парусов владельцу «Hanse 630» придется забыть: быстро перемещаться с борта на борт здесь неудобно (столики несъемные),

а малое количество лебедок не позволит быстро менять паруса. Снасти проведены под палубой в комингсы и абсолютно не мешают, а для свисающих с лебедок ходовых концов есть полотняные мешки. Тому, кто захочет совершать на этой яхте длинные переходы надо только обязательно заказать сиденья для рулевого – в базовой комплектации их нет, и за штурвалом придется стоять (привет от Луки Бассани!).

Скоростные качества лодки оказались на уровне заявленных Ф.Юделем: при ветре 6 м/с «Hanse 630» стабильно развивала скорость

8–9 уз на острых курсах и более 10 уз – на попутных. Хотя парусное вооружение яхты довольно высокое, крен, тем не менее, малозаметен: сказываются как большая ширина корпуса, так и довольно значительная (для круизной лодки) доля балласта в водоизмещении. Стремление приводиться на порывах у яхты практически отсутствует, легкие рывки на ветер быстро парируются небольшими поворотами штурвала – управление, несмотря на габариты лодки, очень чувствительное, «как на истребителе». Паруса стоят хорошо, особенно эффективна узкая кевларовая генуя с низкой шкаториной, опущенной почти до самой палубы. Мало того, что на лавировке она не требует никакого внимания команды, самостоятельно переходя по погону с борта на борт, так еще (за счет короткой нижней шкаторины) не так сильно закрывает рулевому обзор с подветренной стороны, как тра-

диционная генуя с большим перекрытием. Проблема у подобной паруса только одна: при ветре слабее 3–4 м/с он уже, как выяснилось, почти не тянет – попросту маловат для такой большой лодки.

В целом же по своим ходовым качествам «Hanse 630», как мне представляется, полностью соответствует своему позиционированию – это действительно легкий в управлении и быстроходный

крейсер средиземноморского типа. Правда, наш гостеприимный владелец, собравшийся идти на «630-й» через Атлантику, причем в сопровождении лишь одной своей дочери, утверждает, что проблем с управлением яхтой у него не будет и в океане. Любопытно, что на мой вопрос, почему он выбрал именно «Hanse», хозяин лодки ответил без обиняков: «Я думал о «Shipman 63», но она обойдется ровно вдвое дороже, а, кроме нее и «Hanse», ни одна другая яхта так не летает – я уже развивал на ней скорость до 16 уз».

Резюме

«Hanse 630» – весьма оригинальная (как снаружи, так и внутри) яхта, практически не имеющая аналогов по внешнему виду и интерьеру среди лодок сравнимых размеров. Просторность внутренних помещений тоже ставит ее особняком среди всех виденных яхт подобной длины. Многие вещи («автоматический» стаксель, такелаж из стального прутка, углепластиковый гик) свидетельствуют о хорошей продуманности конструкции в целом. В то же время верфи необходимо тщательнее относиться к разного рода мелочам, чтобы не снижать впечатление от этой красивой и неординарной лодки.

Управляемость «Hanse 630» и ее скоростные качества более чем достойны и представляются уже практически предельными для легкого (но не экстремального!) крейсера такой длины. Цена же лодки попросту не имеет аналогов...



GARMIN

**Надежные
GPS-навигаторы
и картплоттеры**

НАВИКОМ предлагает:

- Средства спутниковой связи и ТВ
- Консультации по оснащению судов
- Картплоттеры, GPS-приемники
- Электронные карты, радары,
- Эхолоты, радиостанции

НАВИКОМ

Тел.: (495) 786-6506
Факс: (495) 116-7511
www.navicom.ru