

Управлять «Hanse 342», сидя на борту — одно удовольствие



Массовые европейские яхты

› **Артур Гроховский.**
 Фото «Dufour Yachts» и «Hanse Yachts»
 Часть 3. Второй эшелон

В первых двух частях цикла статей мы рассказали читателям о яхтах нового крупного производителя «Harmony» и о двух, пожалуй, самых известных и широко распространенных марках — «Bavaria» и «Jeanneau». Обе последние компании — лидеры рынка, доминирующие в секторе крупносерийных сравнительно недорогих яхт. Помимо них (и тесно связанной с «Jeanneau» фирмой «Beneteau») в Европе существует еще ряд довольно крупных массовых яхтостроителей, являющихся своего рода «вторым эшелон».

Не по качеству, нет — сегодня на европейском рынке благодаря совершенствованию технологий и конструкционных материалов, развитой системе сертификации судов и предприятий, их выпускающих, практически нет возможности продавать в сколь бы то ни было заметном количестве некачественные суда. Просто компании второго эшелона имеют меньший объем продаж, как следствие, меньший денежный оборот и меньшую известность своего бренда на рынке. Но все это отнюдь не означает, что эти яхты не представляют интереса.

Поэтому сегодня мы расскажем еще о двух популярных массовых европейских яхтах размерениями «до 35 футов»: это «Dufour 34» и «Hanse 342», близкие по размерениям двум описанным в предыдущей статье лодкам. Так же, как и они, «Dufour» и «Hanse» представляют две разные школы проектирования, но здесь различие в концепции лодок более

ощутимо (правда, необходимо учесть и разницу в возрасте наших героинь: «Dufour» появился на несколько лет раньше «Hanse», которая дебютировала на Гамбургской выставке 2005 г., где нам удалось попробовать ее на ходу).

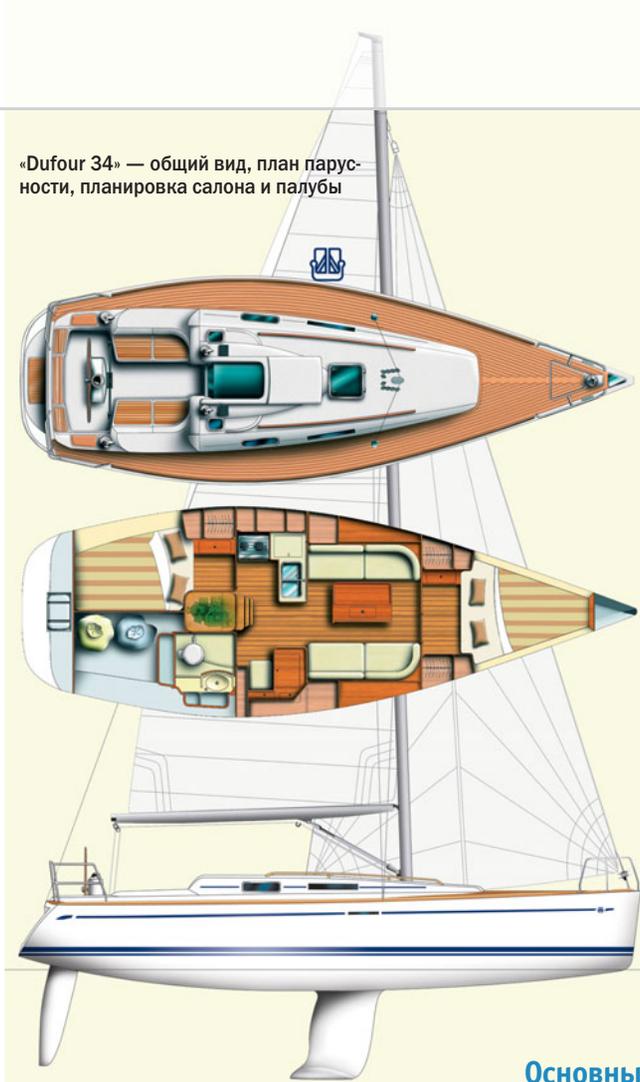
Итак, «Dufour». Как и описанные нами ранее «Bavaria» и «Jeanneau», компания держит в производстве две линейки яхт: серию Performance, в которую входят 34-я, 40-я и 44-я модели и серию Grand Large, включающую в себя 325-ю, 365-ю, 385-ю, 455-ю и 525-ю модели. Разница между линейками следующая: лодки, входящие в серию Performance, относятся к категории крейсерско-гоночных судов, серия Grand Large объединяет чисто круизные суда. Однако подобную градацию у «Dufour» никак нельзя сравнивать с «Bavaria», имеющую специальную спортивную линейку «Match»: эта серия по своим парусным и ходовым качествам позиционируется несколько выше, чем

Dufour Performance, которая примерно адекватна Bavaria Cruiser.

Условно говоря, можно представлять эти яхты примерно так: если вы собираетесь большую часть времени проводить в регатах и гонках (не самого экстремального, разумеется, уровня), то ваш выбор — Bavaria Match. Предпочитаете отдых под парусами, сочетающий в себе как спокойные прогулки, так и клубные гонки, — выбирайте яхты крейсерско-гоночных серий: Bavaria Cruiser, Jeanneau Sun Odyssey или Dufour Performance. Dufour Grand Large предпочтительнее для тех яхтсменов, кто мечтает об относительно спокойном плавании в открытом море — лодки этой серии несколько меньше нагружены парусами, чем близкие им по длине Dufour Performance, а также имеют большую долю балласта в водоизмещении, что позволяет позднее брать рифы при усилении ветра и идти с меньшим креном.

«Dufour 34» в свое время стала свое-

«Dufour 34» — общий вид, план парусности, планировка салона и палубы



«Hanse 342» — общий вид, план парусности, один из вариантов планировки салона



Основные данные яхт

«Dufour 34»

«Hanse 342»

› Длина, м:

максимальная 10.60 10.35

по КВЛ 9.13 9.20

› Ширина, м 3.48 3.40

› Осадка, м 1.90/1.50* 1.85/1.58/1.05**

› Водоизмещение, т 5.70 5.40

› Площадь парусности, м²:

грот 29.3 33.5

стаксель 32.4 21/34***

› Высота мачты над уровнем КВЛ, м 15.10 16.44

› Вспомогательный двигатель, л.с. 19 («Volvo Penta») 21 («Yanmar»)

* Глубокий киль/короткий киль

** Глубокий киль/короткий киль/подъемный киль

*** Стаксель-автомат/генуя (опционально)

образным символом выхода верфи из тяжелого затянувшегося кризиса — этот когда-то крупнейший французский производитель оказался за бортом яхтенного бума, после чего долго оставался в тени «Jeanneau»/«Beneteau», строя довольно простые лодки, без особых изысков и индивидуальных черт, ориентированные в основном на чартерный рынок. Все изменилось сравнительно недавно — после объединения капиталов «Dufour Yachts» с одной из крупных итальянских верфей «Cantieri del Pardo» (яхты «Grand Soleil») и привлечения к работе талантливого стилиста Патрика Росео. «Dufour 34» — это первая яхта верфи, созданная Патриком совместно с итальянским конструктором Умберто Фелчи. Отметим, что в 2003 г. это лодка завоевала титул «Европейской яхты года», что дает нам все основания начать сегодняшний обзор именно с нее.

Помимо новых конструкторских имен, компания «Dufour» перешла и на новые технологии: «34-я» выклеивается с использованием вакуумных методов формования, а ее палуба — даже с использованием инфузионной технологии, что делает ее заметно легче. Это увеличивает остойчивость яхты или позволяет настелить тиковое покрытие без ухудшения весовых характеристик по сравнению с конкурентками.

Планировка интерьера яхты достаточно проста и традиционна: каюта в носу, каюта в корме по левому борту, салон с двумя побортно расположенными диванами. Обращает на себя внимание то, что оба дивана прямые. Это несколько противоречит современной моде придавать им Г- или С-образные формы, зато позволяет без малейших проблем превратить диваны в два дополнительных спальных места. Впрочем, вшестером на яхте такого размера уже тесно. Отметим, что штатно диваны обшиты тканью белого цвета — выглядит это очень нарядно, создает ощущение простора в салоне, но вот ухаживать за

этой белизной придется немало. Странное впечатление произвели каюты: если к носовой просто не придраться (чего стоит одна высота в ней — 2.16 м!), то кормовая показалась довольно тесной, больше подходящей для детей. Четверым взрослым будет трудно разместиться на яхте с должным комфортом и свободой — впрочем, я исхожу из своих габаритов (за которые один из читателей без обиняков поименовал меня в письме «оглоблей»).

Очень удобен и просторен штурманский уголок яхты с большим столом, а вот на хорошо укомплектованном камбузе почему-то нет одной детали: пе-



регородки между мойкой и салоном. Доверьте неумелому юнге мыть посуду — и грязные брызги на великолепных белых диванах гарантированы.

В кокпите отсутствует та самая деталь, которую когда-то именно «Dufour Yachts» и привнесла в яхтостроение: погон гика-шкота на крыше рубки. Здесь погон находится в кокпите перед штурвальной колонкой. Особо сильно он не мешает, но все же снижает комфорт пребывания в кокпите по сравнению с яхтами, где он вынесен на рубку. Работая с гика-шкотом, мы отметили еще одну странную особенность — малое количество лопарей его штатной проводки, поэтому усилия на ходовом конце довольно велики. Владелец яхты подтвердил наши опасения, сказав, что в сильный ветер приходится заводить ходовой конец гика-шкота на наветренную лебедку стаксель-шкотов. Это, безусловно, неудобно, особенно при продолжительной лавировке с короткими галсами. Зато сами лебедки стаксель-шкотов расположены под рукой у рулевого — в несильный ветер это позволяет без проблем управляться с яхтой в одиночку. А вот для участия в гонках такое расположение все же не оптимально — шкотовый при работе с лебедкой вынужден сидеть прямо на погоне, при этом гика-шкот проходит у него чуть ли не по спине. Все же эта яхта, хоть и позиционируется, как «gaserg/cruiser», на наш взгляд, больше «cruiser», чем «gaserg»: как уже давно доказано, удачная эргономика на борту в гонках стоит лишней пары рук (или лебедок). А здесь придется проигрывать лишние секунды, настраивая стаксель после поворота, находясь в неудобном положении. Работать со стаксель-шкотом, перенеся его ходовой конец через кокпит на наветренный борт (как это порой любят гонщики), на «Dufour 34» не получится вообще — вернее, можно, но чрезвычайно неудобно. Отметим еще, что нам не понравились фалы из но-

вомодной «Spectra» — они лихо ползли в стопорах при усилениях ветра. Что-то тут конструкторы не додумали.

Понравилось, что гик поднят довольно высоко — это не только способствует комфорту и безопасности, но и улучшает обзор.

Ходовые качества яхты под парусами оказались вполне удовлетворительными: ее оптимальный угол лавировки равен 43° к истинному ветру, при этом судно идет достаточно спокойно с небольшим реактивным усилием на руле. Впрочем, хорошим лавировщиком «Dufour 34» все же назвать нельзя, его наилучшие качества раскрываются на курсах от галфвинда до полного бакштага. Особенно порадовало то, что стремление лодки привести себя на порывах здесь сведено до минимума и ощущается рулевым лишь в виде повышенного усилия на штурвале, причем, повышенного не настолько, чтобы утомить рулевого. Пожалуй, на порывах «Dufour» ведет себя немного лучше «Jeanneau» или «Bavaria», отзываясь небольшим усилением крена и быстрым ускорением. Наивысшая скорость, которую нам удалось замерить, — 8.5 уз при ветре около 10 м/с. Очень хороший результат. Завершая разговор о «Dufour 34», заметим, что его базовая цена составляет чуть более 98 тыс. евро — немного для столь удачно сбалансированной лодки.

А вот немецкая верфь «Hanse Yachts» (ранее называвшаяся «Yachtzentrum Greifswald») идет своим путем. У верфи нет деления на «спортивную» и «крейсеровую» линейки — конструкторы, по их собственному заявлению, пытаются создать «кроссовер». То есть, чтобы и

богу свечка, и черту — кочерга. Подход и прост, и сложен одновременно: объединить столь противоречащие друг другу качества, как комфорт и скорость, в одном довольно небольшом корпусе трудно. «Кроссовер» в понимании «Hanse Yachts» означает «симбиоз высокой скорости, обширного внутреннего пространства, легкости управления и индивидуальной отделки каждой лодки», — расшифровывают нам. Амбициозное заявление, не правда ли?

«Dufour 34» обладает хорошей обзорностью — можно легко управлять яхтой, сидя на подветренном борту



Чтобы убедиться в том, насколько оно близко к реальности, мы ознакомились с новой яхтой.

«Hanse 342» является модернизацией хорошо зарекомендовавшей себя «341-й» модели, ее фэйслифтингом, как говорят автомобилисты. «341-я» в свое время (2002 г.) тоже была признана «Европейской яхтой года», так что включение ее наследницы в наш обзор более чем оправданно. Внешне изменения минимальны — штевень, став более крутым, удлинил ватерлинию, кокпит — открывающийся: откидывающийся в транце клапан превращается в купальную платформу, одновременно облегчая заход на борт с бона. Выглядит это менее элегантно, чем у конкуренток (у которых маленькая купальная платформа аккуратно отделана тиком), зато более удобно и целесообразно.

Намного интереснее интерьер и планировка подпалубных помещений, чем на «342-й». Базовый вариант сильно отличается от того, что мы привыкли видеть на небольших яхтах, а всего вариантов планировки предлагается аж восемь: можно выбрать четыре варианта салона в сочетании с одной или двумя кормовыми каютами. В салоне могут быть установлены большая или маленькая душевые кабины (зато появляется большой шкаф для одежды в этом вари-



Интерьеры «Dufour» (слева) и «Hanse» (справа) сильно различаются по планировке. Выбор — дело вкуса!

анте), и все это может комбинироваться либо с двумя побортно расположенными диванами и одним центральным столом, либо с одним диваном, двумя креслами и двумя столами.

Вот именно этот вариант мы и увидели. Яхта изнутри больше походит на малогабаритную квартиру советских времен. «Хоромы», — можно выразиться вслед за Глебом Жегловым. Особо отметим большой и удобный камбуз. Зато нет выделенного штурманского места — в качестве него предлагается использовать одно из кресел и центральный столик левого борта. В общем, как ни крути, а свободное пространство-то взять неоткуда и, выигрывая в чем-то одном, обязательно проиграешь в другом.

Тем не менее по удобству и простору внутри, а также обилию всяческих лючков, рундучков и прочих шкафчиков «Hanse 342» — пожалуй, несомненный лидер в классе. Отделка интерьера выполнена в стиле, сочетающем ретро и новомодный минимализм и, на наш взгляд, сильно уступает конкуренткам. Можно было бы и поизысканнее либо уж следовало доводить идею до логического конца, приглашая Биргит Шнаазе или еще кого из «минималистов» (здесь интерьер создавали собственные дизайнеры «Hanse Yachts»). Нельзя не отметить, что так восхитивший всех специалистов дизайн салона бельгийской яхты «Etap 46 DS» («КиЯ» № 200) есть, по сути, не что иное, как интерьер «Hanse», попавший в руки специалистов фирмы «Bertone».

Впрочем, не интерьером единым... Кокпит «Hanse 342» еще интереснее и, в первую очередь, тем, что покупателю предлагаются два варианта рулевого механизма: круизный со штурвалом и... спортивный с обычным румпелем. О, как! Румпель уже начали забывать на крейсерских яхтах такой длины, и вот он возвращается. Кстати сказать, управление румпелем нам понравилось гораздо больше, чем штурвальное — тут и яхту

лучше чувствуешь, и на борту рулевому сидеть удобно. Сразу возникает азарт, в кровь впрыскивается адреналин, и, сидя на высоком борту, начинаешь нагло обозревать акваторию: кто тут готов с нами пободаться?

Со штурвалом в этом отношении дело обстоит похуже — фирма предлагает штурвальное колесо диаметром около 100 см как компромисс: оно и места в кокпите занимает немного, и яхту чувствовать позволяет. Беда только в том, что если сесть на борт так, чтобы хорошо видеть с места рулевого переднюю шкаторину стакселя, банально не хватает рук. Вернее, их длины. Сидя на комингесе кокпита, к штурвалу рулевому даже среднего роста придется тянуться. Так что за штурвалом лучше стоять, тем более что приборы на колонке наконец-то (!) расположены под нормальным углом обзора. Услышал Господь мои молитвы. Мое личное мнение — «Hanse 342» стоит покупать только с румпелем (оно и дешевле почти на две тысячи евро выйдет). Опять же, кокпит в этом случае становится просто огромным (правда, его прорезает погон гика-шкота, идущий на уровне банок). С другой стороны, румпельное управление может кому-то показаться утомительным на долгих переходах. Впрочем, теперь у покупателя есть выбор. За такую заботу ставим немецкой фирме жирный плюс (отметим, что яхта может быть укомплектована и тремя (!) вариантами килля с различной осадкой).

Ходовые характеристики «Hanse 342» оказались выше всяких похвал: все же, когда за дело берутся люди, выигравшие Кубок «Америки» (вернее, сконструировавшие победную яхту), остальным лучше стоять в сторонке и не отвешивать. «Judel/Vrolijk & Co» провели великолепную работу, оптимизируя корпус лодки и ее вооружение. Придраться, пожалуй, не к чему: лавировочный угол — всего 80°, просто отлично для крейсера. При этом (на курсе 40° к истин-

ному ветру скоростью 5–6 м/с) яхта шла со скоростью свыше 6 уз. Ну что тут еще можно пожелать? Наивысшей скорости при этом ветре удалось достичь точно на галфвинде — скорость составила 7.3 уз. Ощущения на руле при этом восхитительные, управлять яхтой можно исключительно точно, лодка чутко реагирует на угол перекладки румпеля уже в 5–6°. Вибраций никаких. Нет даже намеков на желание яхты привести на порыве — лодка слегка кренится, потом уско-ряется.

В общем, по ходовым качествам «Hanse 342» стоит, на наш взгляд, заметно выше, остальных яхт, описанных нами в этой серии статей (жаль, конечно, что не удалось сравнить их все одновременно на одной акватории). Выигрывает она у них и по обитаемости, а вот внешний вид и интерьер представляются нам довольно унылыми. На фоне радующей глаз нарядной сине-белой «Bavaria» или стремительной «Jeanneau» их конкурентка из Грайфсвальда выглядит несколько неопрятной. Правда, при базовой цене 88 тыс. евро «Hanse 342» — очень привлекательная покупка.

Но однозначно сказать, что среди описанных нами яхт есть «абсолютно лучшая», не повернется язык. Все они хороши по-своему, и каждая имеет свои сильные и слабые стороны. Например, если для вас главное — удобство управления яхтой в одиночку, то следует обратить особое внимание на «Bavaria» и «Dufour», если стоит цель сэкономить, надо подумать о «Harmony» (и опять же о «Bavaria»), ценителям красоты, несомненно, приглянется «Jeanneau» (и не будем забывать, что у нее очень прочный и жесткий корпус с использованием кевлара), тем, кто любит «погорячее», надо думать о выборе между «Hanse» и «Jeanneau». Мы надеемся, что данная серия статей дала читателям возможность понять, чего они вправе ожидать от современных крупносерийных килевых европейских яхт. ☞