



«Hanse 540e» — достаточно легкий и скоростной 50-футовик

Некоторые размышления о классификации современных парусных яхт

Артур Гроховский

Прошедший год охарактеризовался буквально взрывным спросом наших соотечественников на парусные яхты. Дело дошло даже до того, что голландская верфь «Royal Huisman» — одна из авторитетнейших в парусном судостроении — открыла свое представительство в столице России. Однако при этом нельзя не отметить, что многие потенциальные судовладельцы из числа «соплеменников» (да что там греха таить — и некоторые дилеры тоже) пока еще не вполне ориентируются во всем многообразии современного рынка парусных судов и потому не в состоянии однозначно и внятно позиционировать те или иные модели (и марки) яхт.

В связи с этим мы попробуем предложить нашим читателям систему сравнительной классификации современных яхт, основанной на трех критериях, а именно:

общая длина судна, определяющая основные качества и параметры яхты (вместимость, мореходность и пр.);

соотношение «длина–водоизмещение», достаточно однозначно, на наш взгляд, говорящее о предназначении яхты, будь то дальние океанские плавания или скоростные прибрежные переходы;

цена, характеризующая как престижность данной марки, так и в определенной степени качество изготовления судна (и уровень трудозатрат на его постройку).

Есть и четвертый критерий, но о нем — немного позднее.

Часть 1. А в попугаях-то я гораздо длиннее...

Итак, длина яхты. Сегодняшний рынок предлагает нам парусные лодки любой длины — от *minimum minimumum*, наподобие крошечной яхточки Евгения Гвоздева, до грандиозных покорителей океанов, длина которых может превышать 300 футов. Мы, однако, в своем обзоре рассмотрим лишь суда сравнительно популярных размеров: от мини-крейсеров длиной около 20 футов до суперяхт, т.е. длиной до 80 футов; все это лодки, по большей части строящиеся серийно (или мелкосерийно). На наш взгляд, их можно разделить на следующие шесть классов (заметим, однако, что размерные границы, разумеется, не являются строгими и слегка размыты).

Класс особо малых крейсеров (назовем его «А») включает трейлерные (по большей части, но не только) мини-крейсера длиной от 18 до 28–29 футов. Он, в принципе, подразделяется на две ощутимо различающиеся по вместимости подгруппы: «А 1», или микрокрейсера длиной 18–23 фута, и «А 2», или более вместительные мини-крейсера и спортивные яхты длиной 24–29 футов. Значительная часть особо малых крейсеров — швертботы или компромиссы с тяжелым килем, но есть и немало яхт с фиксированным балластным килем — например, довольно хорошо известная на территории бывшего СССР

20-футовая польская «Carina». Лодки первой группы особо малого класса, как правило, имеют на борту от двух до четырех спальных мест и минимальный набор удобств (а то и вовсе не имеют такового). К хорошо известным нам представителям этой группы можно отнести, например, уже упомянутую «Carina», знаменитые «Ассоль» и «Рикошет-микро», а из зарубежных лодок такого типа – немецкие яхты «Sailart».

Яхты второй группы этого класса более комфортабельны. Например, на американском моторно-парусном швертботе «Macgregor 26» есть галюн и некое подобие салона с небольшим камбузиком. Еще более комфортабельна непотопляемая бельгийская яхта «Etap 28», на борту которой уже есть полноценный камбуз и большая душевая кабина. Примерно то же самое можно сказать и о некоторых отечественных яхтах этой группы, скажем, об «Африке» («Open 800»), а также о таких лодках, как «Beneteau First 25.5» или «Jeanneau Sun 2500», появившихся и на нашем рынке.

Надо отметить здесь еще, что яхты особо малого класса вследствие вполне понятных причин отделяются и обособляются гораздо скромнее более крупных собратьев, в силу чего они всегда относительно легче более длинных яхт. Категории «тяжелые комфортабельные яхты» в этом размерном диапазоне практически не существует, если не брать в расчет отдельные проекты, реализуемые, как правило, энтузиастами. В принципе, большинство лодок этого класса специально строятся довольно легкими в расчете на высокие скоростные показатели – так, например, яхты верфи «Sailart» легко развивают скорость до 20 уз (хотя та же «Carina» откровенно «дубовата»).

Типичные представители класса малых крейсерских яхт длиной от 30 до 36 футов (класс «B») – польские яхты типа «Carter 30», в большом количестве закупавшиеся «Судоимпортом» в 70–80-е гг. прошлого века. Однако надо отметить, что современные суда этого класса по комфортабельности и скоростным качествам заметно ушли вперед от своих предшественников. Сегодня уровень вместимости и комфорта



«Jeanneau Sun 2500» – хороший образец спортивного крейсера особо малого класса



«Jeanneau Sun Odyssey 35» – очень популярный в Европе малый крейсер, отличающийся хорошим сочетанием обитаемости и ходовых качеств



«Jeanneau 42 DS» – удачный вариант сравнительно крупного «семейного крейсера» с приподнятым салоном



«Hanse 430e» – скоростной вместительный крейсер нового поколения модным с «минималистским» дизайном

на них совершенно иной: здесь имеются, как правило, три полностью или частично выделенных обитаемых помещения (полноценные носовая и кормовая каюты, а также салон, вкуче обеспечивающие от пяти до шести спальных мест), галлюн (почти всегда с душем и умывальником) и удобный камбуз. Яхты этого размера можно использовать для сравнительно продолжительных гонок, а также для морских переходов, правда, дальние (в том числе – океанские) плавания* на них затруднительны в силу сравнительно невысоких мореходности и автономности (малых запасов топлива и пресной воды на борту). В качестве примера таких яхт назовем описываемую в этом номере «Delphia 33», а также «Jeanneau 34» (№ 204) и «Elan 340» (№ 207), ставший в этом году обладателем почетного титула «Яхта года» в категории парусных судов длиной 10 м.

Класс средних крейсерских яхт длиной от 37 до 43 футов (класс «С», или «семейных крейсеров») сегодня наиболее популярен в развитых странах – за исключением Германии и США, где наибольшим спросом пользуются более крупные суда (особенно на западном побережье США, где средний «размерчик» уже превысил 55 футов). Сегодня практически каждая массовая верфь имеет в производстве одну или несколько лодок этого класса, можно сказать, что это – «мейнстрим» парусного судостроения, где наиболее сильна конкуренция, а значит, совершенствование моделей и обновление производственных линеек у фирм-производителей идут быстрее всего. Это только на руку потребителю, но при частом обновлении верфями своей производственной палитры цена яхт «прошлогодней линейки» на вторичном рынке снижается быстрее – как на автомобильном рынке.

«Мейнстримом» этот класс стал не случайно: обладая удачными потребительскими свойствами – такими, как вместимость, обитаемость, скорость, мореходность и удобство управления в одиночку или малочисленным экипажем, – стоят эти яхты сравнительно (для обеспеченных европейцев) недорого: их цена колеблется (базовая комплектация без НДС) возле «круглой» цифры в 100 тыс. евро. Еще одной причиной быстрого развития класса семейных крейсеров явилось то, что они стали наиболее востребованными чартерными компаниями. На них – довольно просторные салоны и достаточ-

* Многие яхты указанной длины имеют европейский сертификат, присваивающий им океанский класс, что свидетельствует, скорее, о теоретической возможности судов совершать выходы в океан, чем о практической пригодности к ним. Хотя, как показывает пример Е.Гвоздева (и ряда других энтузиастов), переплыть океан можно на яхте практической любой длины – вопрос лишь в условиях, в которых придется это делать.

ные объемы для одежды, съестных припасов и пресной воды. Подобные яхты пригодны и для морских гонок, и для длинных (но не океанских) переходов в открытом море. Многие из них имеют цистерны пресной воды емкостью всего около 300 л, поэтому автономность с экипажем численностью, скажем, в шесть человек – не более 10–12 дней,** а этого мало для пересечения океана (вспомним хотя бы Алена Жербо).

Кроме того, здесь уже становится заметным принципиальное разделение судов по их скоростным характеристикам и, как следствие, основному виду использования (дальние неторопливые плавания или скоростные «рывки» вдоль побережья), что, в свою очередь, влечет за собой соответствующие изменения в архитектуре и дизайне – подробнее об этом мы расскажем в следующей части статьи.

Яхты всех выше перечисленных классов (особо малого, малого и среднего) предназначены для эксплуатации и обслуживания исключительно силами самого владельца – места для штатного капитана или боцмана не предусмотрено.

Класс больших крейсерских яхт длиной от 43 до 49 футов (класс «D») – это своего рода водораздел: выпустить лодку длиной даже 50 футов уже не всем верфям под силу, зато появляются первые лодки от элитных судостроителей. Подобное смешение приводит к огромному разбросу цен на новые суда, который может смутить неопытного покупателя, только еще раздумывающего над выбором своей первой яхты. Как следствие, цены лодок могут различаться едва ли не на порядок (во всяком случае, примеров различия в 5–7 раз можно найти множество)! Не следует, однако, думать, что именитые производители берут большие деньги только за имя, «за бренд», – нет, в подавляющем большинстве случаев трудозатраты при производстве лодок на верфях «с репутацией» намного выше, чем у «массовиков». Это выражается как в высоком качестве отделки и уровне оснащения, так и во многих малозаметных вещах – таких, например, как многократное покрытие наружной поверхности пластика гелькоутом (до семи слоев, например, у верфи «Coryplex», производящей яхты «Contest») для большей сохранности товарного вида лодки и продления срока службы корпуса. Характерными примерами яхт класса «D» от производителя крупносерийных яхт могут служить «Bavaria Vision 44», «Hanse 430e», «Jeanneau 43 DS», а в качестве типичных лодок элитного класса можно назвать «Contest 45 CS».

На этих яхтах число спальных мест порой достигает девяти (например, в одном из вариантов планировки новейшей «Hanse 430e»), есть просторные салоны и достаточные объемы для съестных припасов и питьевой воды. Можно считать, что средний размер 45 футов является минимально необходимым для океанских переходов с должным уровнем комфорта на борту. Управление и уход за такими лодками чаще всего осуществляются силами самого владельца, но на некоторых из них («Hanse», «Contest») теперь имеется отдельная каюта для штатного экипажа (или, как минимум, боцмана).

Класс крупных комфортабельных яхт открытого моря длиной от 50 до 60 футов (класс «E») – это серьезно. Пятидесятифутовик – крупная и довольно дорогая лодка, свидетельствующая, в числе прочего, и о высоком статусе владельца. Согласно этому, пятидесятифутовик предназначен для отдыха с высоким уровнем комфорта. Поэтому зачастую здесь кают может быть меньше, чем на лодках более скромного размера – простор и возможность комфортабельного уединения важнее пассажироместимости по числу спальных мест. Характерным примером может быть построенная на

** Вдвое больше – в условиях жесткой экономии по старинному правилу парусного флота: «Полгаллона (около двух литров) на человека в день».

отечественной верфи А.Морозова яхта «Мета» (№ 193) всего с двумя каютами, зато сразу с двумя салонами – большим и малым.

В этом классе вертикальная сегментация уже сильно выражена и заметна невооруженным взглядом: наряду со сравнительно неторопливыми и дорогими яхтами, позиционируемыми как комфортабельные плавучие обиталища (та же «Мета» используется ее владельцем как плавучий дом) существуют и более скоростные яхты, рассчитанные на быстрые переходы (группа скоростных крейсеров, или performance cruiser). Типичными представителями подлинных «крейсеров открытого моря» могут служить голландские яхты «Contest», британские «Oyster 53 DS» или «Discovery 55», а также представители скандинавской школы судостроения, такие, как «Malo», «Najad» и «Hallberg-Rassy». К категории скоростных крейсеров можно отнести такие быстрые лодки, как «Hanse 470» или «-540», большинство же французских яхт («Beneteau», «Jeanneau» и др.) этого размера занимают некое промежуточное положение между первыми и вторыми.

Класс океанских яхт неограниченного района плавания длиной свыше 60 футов (класс «F») представлен судами только элитных изготовителей – за исключением лице «Hanse 630», крупнейшей парусной яхты, строящейся в Германии. Это – наиболее дорогие и качественные лодки среди всех более или менее серийных. Практически все они уже в обязательном порядке имеют штатные экипажи и каюты для них (кроме опять же «Hanse 630», которая очень легка в управлении и обслуживании – мы лично видели лодку, владелец которой, известный венесуэльский бизнесмен, собирается идти на «630-й» через Атлантику лишь в сопровождении дочери). Как правило, крупные яхты строят с разнообразной внутренней планировкой и отделкой – иногда может быть более 10 вариантов, что позволяет владельцу выбрать наиболее подходящий для себя. Отметим, что ряд верфей готов

выполнить эксклюзивный индивидуальный вариант отделки и планировки (лишь бы на месте оставались основные переборки), разработанный приглашенным со стороны дизайнером (такую услугу для своих клиентов оказывает, например, верфь «Shipman»).

Яхты этого размера рассчитаны в основном на дальние безостановочные плавания и имеют на борту должный объем топлива, съестных припасов и пресной воды. Так, например, «Oyster 655» и «-72» способны без остановок пересечь Атлантику, причем не поперек, а вдоль – от Британии до Горна или Кейптауна. Многие лодки этого класса предназначены для плавания в сложных условиях – например, те же «Oyster 72» могут по заказу комплектоваться настоящим ледовым поясом.

Разделение на быстроходные крейсера и яхты, предназначенные для тяжелых условий плавания, в этом классе достигает своего апогея: сравнимые по длине лодки могут различаться по водоизмещению более чем вдвое (более тяжелая яхта, естественно, медленнее, зато надежнее и долговечнее). Одним из самых сильных примеров такого различия, в том числе и внешнего, служат «Oyster 655» (39 т) и «Shipman 63» (16.4 т), отличающиеся по весу почти в 2.5 раза («Oyster 72» и будущий «Shipman 72» будут отличаться еще сильнее).

Говоря же о ценах, следует отметить, что все яхты длиннее 60 футов даже в базовой комплектации стоят свыше миллиона евро. Единственным исключением из этого правила (пока!) является уже упомянутая «Hanse 630», которая в силу своего скромного происхождения стоит чуть более 800 тыс. евро*.

Но затронутые вопросы ценообразования, а также водоизмещения и архитектурных особенностей мы рассмотрим в следующей части статьи.

* Но спрос на нее растет так стремительно, что эта цена вряд ли продержится довольно долго.



«Shipman 63» – высокоскоростная и легкая яхта молодого словенского изготовителя