



# Моя красавица, Hanse 385 «Урсула»

**Игорь Тюрли** ♦ Я точно помню, что по-настоящему полюбил парус уже во время самой первой прогулки на швертботе FD – тогда через шкот в своей руке я почувствовал прямую причастность и к ветру, и к морю, и к Матушке-Природе!

**П**озднее, в студенческие годы, когда мне доводилось ходить на университетском «звезднике», или в период увлечения водномоторным спортом и во времена зарубежных парусных «прогулок», у меня все яснее вызревало желание иметь собственную яхту. Но как реализовать свою еще детско-юношескую мечту, когда заработать на такую покупку к пенсии так и не удалось, а времени на самостоятельное строительство яхты уже нет? Выход был подсказан с «запада», где нередко конвертируют недвижимость в яхты и наоборот. Именно по этому пути я и решил пойти!

Но вопрос стоял не только в про-

даже моей среднестатистической питерской квартиры, стоимость которой сопоставима со стоимостью демократичной парусной яхты среднего класса, но и в том, какую именно яхту выбрать. Более того, вставал вопрос о том, должна ли это быть новая лодка, но меньшего размера, или яхта, побывавшая, возможно, не в одних руках, трех- или пятилетняя? Согласитесь, задача не из легких, ибо приобретается плавучий дом, который должен быть комфортабельным, крепким, надежным, и на котором предполагается проводить ежегодно не неделю и не месяц, а может быть, жить постоянно... Более того, хотелось иметь яхту с хо-



#### Основные данные яхты Hanse 385 «Урсула»:

Длина наибольшая – 11.4 м, длина корпуса – 10.9 м, длина по ВЛ – 10.4 м, ширина – 3.88 м. Осадка – 1.99 м. Водоизмещение – 7.6 т. Балластный киль – 2.2 т. Двигатель – 27.3 л.с. Запас воды – 300 л, запас топлива – 160 л. Высота мачты над ВЛ – 17.3 м. Площадь парусов – 74 м<sup>2</sup>, в т.ч.: грот – 44.0 м<sup>2</sup>, стаксель (авт.) – 30.0 м<sup>2</sup>, гюна – 33.5 м<sup>2</sup>. Конструкторское бюро Judel/Vrolijk & Co, интерьер – HanseYachts Design

рошими мореходными, ходовыми и лавировочными качествами, способную преодолевать большие морские дистанции.

#### Мой выбор

И я начал изучать предложения: побывал на нескольких бот-шоу, перечитал множество отзывов, кучу рекламных проспектов, изучил характеристики новых моделей лодок известных яхтенных верфей, предметно пообщался с профессиональными судостроителями, конструкторами и яхтсменами. Замечу попутно, что за плечами у меня физико-математический факультет университета и художественное образование, что должно было, как я полагал, помочь мне не по-дилетантски решить задачу грамотного выбора.

Однако я был в растерянности, так как сравнение яхт, находящихся в демократичном ценовом диапазоне, показало, что разницы в технических характеристиках новых моделей со-

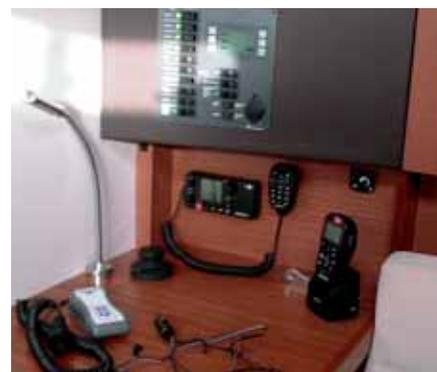
поставимых размерений, например, Bavaria и Jeanneau, Hanse и Dufour и т. п., практически нет! Не вызывает сомнений, что яхтенные инженеры, конструкторы, дизайнеры продолжают двигаться по дороге к созданию абсолютной яхты, но то, что мир имеет в сегменте демократичных яхт среднего класса сегодня, кажется мне созданным чуть ли не под копирку. И этот результат глобализации в очередной сфере человеческой жизни выглядит отнюдь не оптимистично. Разумеется, никакого открытия в вышеизложенной технической одинаковости, крупносерийно производимых известными верфями, для меня не было. Имея жестко ограниченные финансовые возможности, я осознавал, что приобретать буду некий серийный стандарт, а поэтому, в первую очередь, должен отталкиваться от соотношения цены и качества.

Летом 2011 я почти случайно оказался на Петербургском морском фе-

стивале, где у пирсов стояли целых три парусные яхты, представляющие российских, голландских и немецких производителей. Не успел я спуститься к воде, как ко мне подошел приятный иностранец, заговоривший на английском и пригласивший на борт белоснежной Hanse 375 (как он с первого взгляда «вычислил», что я потенциальный покупатель, а не любопытствующий, для меня до сих пор остается загадкой!)

Иностранцем оказался г-н Леопольд Ноймайер (Leopold Neumayer) – яхтсмен и соуправляющий компании «ИнтерЯхтс», официального дилера немецкой компании Hanse Yachts в России, Сербии и Черногории. Общение наше было достаточно интересным, предметным. Hanse 375 – по русской классификации крейсерско-гоночная лодка – таковой и выглядела: слегка «приземленный», по спортивному стремительный корпус, почему-то,





показавшийся выполненным в стиле «милитари» (если представить его в соответствующей окраске), высокая, наклоненная назад мачта, широкая, почти открытая, как на спортивном швертботе, и слегка приподнятая над ватерлинией, транцевая корма. Кокпит (без столика-раскладушки) очень просторный, практически все фалы и шкоты выведены к двум штурвалам. Автоматический закручивающийся стаксель 9/10, одноканатная двухступенчатая система рифления грота – все под руками. Внутри лодка выглядит более крупной, чем 37-футовая – результат хорошо продуманной компоновки. Сделано все по-немецки качественно! Яхта мне понравилась больше, чем аналогичные лодки Jeanneau или Bavaria.

Очередной период моих раздумий затянулся почти на четыре месяца. За

это время Hanse Group подготовила к выпуску новый большой 37-футовик, идущий на смену 375-й модели – Hanse 385, заметно более широкий и более высокий, с откидной купальной платформой, спроектированный с заметным акцентом в сторону повышения комфорта. И, при этом, по такой же цене, как Hanse 375!

Однозначно определив для себя, что приобретать буду именно новую яхту, и осознав, что уж слишком рискованно перед выходом на пенсию влезать в крупные долги, я решил умерить свой пыл к покупке 40-футовой яхты и, с некоторым сомнением, остановил свой выбор на так понравившейся мне модели немецкой яхтенной верфи в Грайфсвальде, круизной лодке Hanse 385.

Приобретение яхты – товара, все-таки, штучного – заметно отличается от

приобретения, например, автомобиля, а посему процесс этот более длительный и более интересный, требующий определенной сдержанности и терпения. Заключив договор на поставку Hanse 385 с компанией «ИнтерЯхтс» и определившись со множеством опций, я, поэтапно оплачивая заказанную лодку, в течение нескольких месяцев пребывал в нервном ожидании, пока в Германии для меня строили яхту под номером 68.

На семейном совете будущая лодка получила имя «Урсула»: как в честь всеобщей домашней любимицы лабрадора-ретривера Урсулы, так и с намеком, ведь «урсула» в переводе означает медведица, а на Западе, где предполагалась эксплуатация яхты, Россия часто отождествляется с медведями.

И вот настал май 2012, когда я приехал в Грайфсвальд получать свою «Урсулу»! Первым делом я постарался

осмотреть верфь. Скажу прямо, что впечатление от увиденного было ожидаемо положительным: большая и чистая территория с готовыми корпусами яхт, объемные цеха, эллинги, аккуратные административные постройки. Мощный береговой пирс с накрепко закрепленными причалами-понтами, где стоит на достройке и доукомплектовании довольно много судов; здесь же, по соседству, и марина, где швартуются испытываемые яхты. Разумеется, удалось рассмотреть и подводные части стоявших на берегу корпусов, в том числе и Hanse (а строят теперь в Грайфсвальде не только Hanse, но также яхты Moody и Dehler).

Создалось впечатление, что конструкторскому бюро Judel/Vrolijk в модели Hanse 385 удалось совместить, казалось бы, трудно совместимое, а именно – современные «швертботные» обводы гоночных яхт с широкими обводами корпусов малого удлинения, характерные для круизных яхт. Одновременно инженеры максимально удлинили ватерлинию, а от миделя в корму близкие к радиальным обводы корпуса, уменьшающие смоченную поверхность, плавно становятся более плоскими. Тяжелый бульб, имеющий почти идеальную форму веретена, размещен весьма глубоко на конце узкого киля. А заканчивает эту гармоничную картину полубалансирное, полнопогруженное перо руля, имеющее большое удлинение и площадь. В целом, увиденное мною соответствовало заметкам конструкторов, размещенным в различных рекламных проспектах и на сайтах. Однако, как все это будет работать в реальных морских условиях?

Разыскать свою «Урсулу» среди стоящих на воде и подготовленных к сдаче заказчикам яхт удалось не сразу. Поначалу, я осмотрел ее один, еще стоя на пирсе. Первое впечатление – лодка выглядит достойно, солидно, а с кормы и вообще смотрится как более крупная яхта! На борт получилось подняться только на следующий день, еще день ушел на знакомство со всеми системами лодки, проверку их работоспособности, передачу документации по оборудованию. С явным неудовольствием я отметил, что вся она, за

исключением сервисной книжки дизеля «Вольво», написана отнюдь не на русском языке. И это притом, что я был далеко не первым и совсем не единственным покупателем из России. Следующие несколько дней пролетели незаметно, ибо заняты были доводочными работами (с которыми немцы не успевали в срок) и тестовыми выходами яхты, закупками снаряжения и т.д. Впереди был более чем 4500-мильный переход вокруг Европы, поэтому хотелось ни в чем не просчитаться.

### Плюсы и минусы

Показались ли мне положительными ощущения от первых пройденных на «Урсуле» миль? Безусловно, да! Несмотря на свой небольшой практический парусный опыт, я и как инженер, и как яхтсмен, и как опытный водномоторник сразу оценил множество плюсов «Ганзы». Все в ней, или почти все, до мелочей продумано и сделано по-немецки аккуратно и качественно. Должен отметить, что проект Hanse 385 (415-й, полагаю, также) заслуживает большого уважения, ибо яхта, построенная по нему, в реальности оказалась очень удобной и послушной в управлении, надежной и достаточно ходкой, а по комфорту не уступающей старым 40-футовикам!

Более подробно остановлюсь на принципиальных конструкторских решениях, которые я считаю явно успешными. В первую очередь, это два удобных «сидячих места» шкипера за двумя штурвальными колесами. Штурвалы оснащены «тормозами» – зажимами, позволяющими в 1-2 секунды зафиксировать перо руля в нужном положении. Все фалы, шкоты и оттяжки выведены через стопоры, находящиеся на расстоянии вытянутой руки, к двум основным двухскоростным лебедкам, с которыми легко работать не выходя из-за штурвала. При этом свободные концы всех тросов могут быть уложены в бортовые рундуки, крышки которых являются дополнительными рабочими сиденьями шкипера. Сразу за спиной у него расположены угловые кормовые релинги, позволяющие чувствовать себя в безопасности даже в серьезный шторм. Съёмные стальные

леера между релингами усиливают это ощущение. При этом, есть еще «хитрая» веревочная лесенка, спрятанная в тубе-кармане, уходящей внутрь корпуса от транца и выше ватерлинии. В случае падения человека за борт лестница позволит ему без особого труда оказаться вновь в кокпите, разумеется, если он пристегнут страховочным концом к яхте – мелочь, которая при плавании в одиночку может спасти жизнь! Рядом с правым штурвалом прямо под рукой расположен пульт управления двигателем. Чуть в нос от линии штурвалов в середине кокпита на многофункциональной консоли расположен чартплоттер и штатный компас, показания которых легко отслеживать, не сходя со шкиперского места. Как и другие модели «Ганзы», моя «Урсула» оснащена автоматическим стакселем 9/10 и гротом с одноканатной двухступенчатой системой взятия рифов. Все проводка спрятана под палубой, что позволяет ходить по ней без риска зацепиться или споткнуться. И это – лишь некоторые примеры эргономичности принятых на Hanse 385 конструкторских решений, которые делают управление яхтой доступным и легким для рук одного яхтсмена даже при отсутствии автопилота!

Говоря о подпалубных помещениях яхты, отмечу, что «внутри она больше, чем снаружи», хотя кормовые каюты, как, впрочем, и санузел, лично мне, человеку крупному, показались маловатыми. Внутреннюю компоновку пространства немцы продумали до самых мелочей. Здесь есть множество шкафчиков и полочек, как по бортам, так и встроенных в объемные конструкции multifunctionальных столов и даже под пайолами. Здесь оставлены достаточно крупные объемы для хранения багажа, находящиеся и под сиденьями диванов, и за их спинками, а также есть место для дополнительных водяных и топливных емкостей. И, что принципиально для постоянно качающегося жилого пространства, есть немало удобных ручек, которые позволяют не терять ощущения стабильности своего положения даже в штормовых условиях.

Насколько прочен и долговечен корпус лодки, говорить, я считаю,



можно будет лет через пять, когда ее как следует потреплют шторма, перепады температур и т.д. Пока же отмечу, что во время перехода вокруг Европы «Урсула» была не единожды испытана на прочность и надежность конструкций. С ней мы прошли и через штормовые ветра, и через несколько не самых мягких посадок на мель. Было и ожидание, лежа на боку, очередного прилива... Все эти «издевательства» яхта успешно выдержала. Дополнительно могу отметить надежность крепления килля к корпусу и бульба к килю, что говорит о грамотной инженерной работе и правильно заформованной в корпус силовой раме с креплением к ней комплекса киль-бульб.

После краткого рассказа о плюсах яхты я хотел бы остановиться и на минусах, полагая, что мое мнение может быть учтено и положительно повлияет на «доводку» конструкций Hanse 385. Прежде всего, скажу, что жесткости корпуса, несмотря на значительную его массу, все-таки, недостаточно, о чем свидетельствует, в частности, отклеившийся в гальюне плинтус – результат излишнего «дыхания» корпуса. О том же говорят и мои ощущения от поведения корпуса в штормовых условиях. Этот момент я считаю принципиальным. Остальное – скорее, мелочи, которые, тем не менее, могут частично заслонить очевидные плюсы. Перечислю их списком:

- недостаточная звукоизоляция моторного отсека и не очень надеж-

ная система фиксации люков доступа в моторный отсек, что при ходе на большом волнении приводит к самопроизвольному их открыванию;

- отсутствие фиксаторов положения купального трапа в гнездах откидной транцевой платформы, что может привести (и привело в моем случае) к ее утере;

- прогибающиеся в некоторых местах пайолы;

- видимо, не совсем оптимальная конструкция бортовых иллюминаторов, ибо дождевая вода не должна попадать в салон, даже если на стоянке они открыты;

- покрывающаяся налетом ржавчины «нержавейка» леерных стоек и других стальных деталей;

- недостаточно тяжелый дельта-якорь, с которым, при этом, электролебедка справляется плохо;

- недостаточно прочный якорный короб-клюз, тем более, что к его скобе подразумевается крепление штага генакера (спинакера);

- недостаточно прочные пластиковые ползуны передней шкаторины грота, не выдерживающие ветровых нагрузок;

- неудобное решение, при котором конец топенанта не выведен в кокпит, а фиксируется на утке, расположенной на мачте.

Разумеется, многое из перечисленного можно исправить самостоятельно, но приобретался ведь не конструктор «сделай сам»!

Кроме указанных минусов я бы в графу «недостатки» добавил отсутствие в опциях принципиальных, на мой взгляд, позиций: дополнительный гальюн, дополнительные водный и топливный танки.

И последнее, на чем я хочу задержать внимание читателей – это ходовые качества яхты. Мне могут не поверить, но при пересечении Балтики от о. Рюген к о. Феман «Урсула» на курсе галфвинд шла со скоростью около 9 узлов, а несколько раз демонстрировала и 10-узловой ход (когда удавалось ее удерживать достаточно долго на склоне волн). На полных курсах, как большинство яхт, лодка требует внимательной и чуткой работы на руле, а при крепком ветре на попутной и косой волне удержать ее непросто, несмотря на большую площадь пера руля. Остальные курсы, особенно бейдевинд, не вызывают никаких проблем, более того, на остром бейдевинде можно на длительное время просто зафиксировать руль, ибо яхта самоуправляется, то приводясь, то уваливаясь. Под 45 градусов лодка лавирует легко, но более острый угол возможен лишь с потерей скорости. При слабых ветрах эта достаточно тяжелая яхта, штатно вооруженная не топовой генуей, а автоматическим стакселем значительно меньшей площади, ходкостью не радуется, явно требуя, хотя бы генуи, а лучше – генакера.

Движение яхты под двигателем не вызывает каких-либо трудностей, если быстро привыкнуть к повышенной чуткости при даже малой переключке руля, однако, установленный на ней 30-сильный дизель в качестве штатного мне представляется слабоватым.

В качестве резюме, могу заверить читателей, что Hanse 385 – это красивая (ее очертания и обводы притягивают взгляд), комфортабельная (не уступающая старым 40-футовикам), ходкая (но требующая дополнительного вооружения), надежная (по-немецки качественная в большинстве деталей и технических решений), фактически, заново созданная крейсерско-гоночная яхта, уже доставившая истинное удовольствие не одному только мне. *✍*