

Test jachtu Hanse 575

Hanse 575 to nowoczesny komfortowy jacht zbudowany z myślą o bliskich i dalekich rejsach. Choć ma aż 17 metrów długości, może go bez trudu prowadzić jedna osoba.

Stocznia Hanse zaprezentowała jesienią dwie nowe konstrukcje – Hanse 345 i Hanse 575. W listopadzie przyjęliśmy zaproszenie z Greifswaldu, gdzie niemiecka firma udostępniła nam prototyp modelu 575 będącego drugim jachtem pod względem wielkości w ofercie stoczni (większy jest tylko model Hanse 630e, ale stocznia już prowadzi prace nad jachtem o długości 78 stóp).

575 to nowoczesny, komfortowy jacht zbudowany z myślą o wygodnej, długodystansowej żegludze. Został zaprojektowany przez biuro Judel/Vrolijk, w którym powstało wiele udanych projektów łodzi rekreacyjnych i regatowych. Najbardziej znanym dziełem Rolfa Vrolijka jest jacht „Alinghi”, zdobywca Pucharu Ameryki sprzed 10 lat. Model Hanse 575 ma kategorię A, uprawniającą do żeglugi oceanicz-

nej. Jednostka została tak skonstruowana, by bez trudu mogła być obsługiwana przez jedną osobę.

22 luki okienne

Wielu projektantów jachtów czerpie inspirację z łodzi motorowych i planuje wysokie, przeszklone nadbudówki. Tymczasem projekt Hanse 575 pozostaje wierny tradycyjnym liniom. Pokład jest prawie płaski. Patrząc na kadłub z boku, ktoś mógłby zapytać: „a gdzie jest kabina?” Otóż jest. I to bardzo obszerna oraz doskonale doświetlona. W burtach i płaskiej nadbudówce okna są niewielkie, ale gdy wchodzimy na pokład, widzimy aż dziesięć dużych okien dachowych. Są jeszcze dwa mniejsze świetliki doświetlające i wentylujące toalety. Także zejściówka do kabiny jest cał-

kowicie przeszklona. Okna mają systemy wentylacji, więc nie musimy ich otwierać, by przewietrzyć pomieszczenia.

Pokład jest niezwykle elegancki, „czysty” i dość szeroki. Wszystkie liny do obsługi żagli ukryto w nadbudówce oraz w oparciach siedisk kokpitowych. Wyprowadzono je tuż przy stanowiskach sterowania na lewej i prawej burcie. Przed masztem i w środkowej części pokładu zamontowano szyny, na których poruszają się bloki szotów grota i przednich żagli. Relingi przymocowane do wysokiej fałszyburty oraz dodatkowe stalowe uchwyty w nadbudówce zapewniają bezpieczne poruszanie się po łodzi przy większych przechyłach.

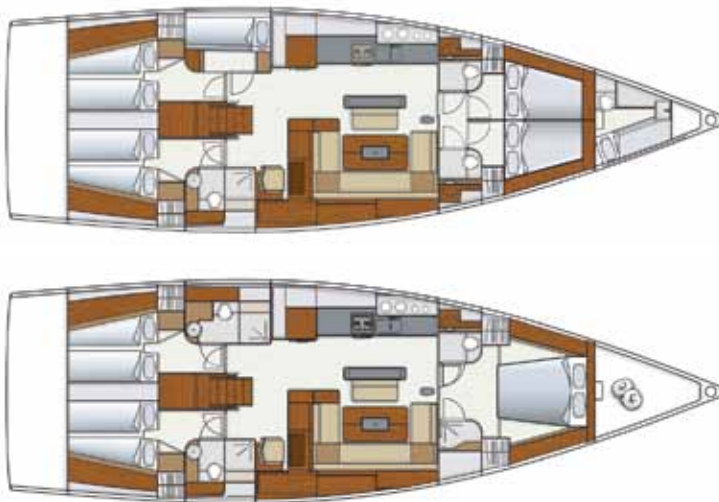
Zdawałoby się, że niska nadbudówka nie zapewni dostatecznej osłony przed wiatrem, tymczasem podczas testowego rejsu w kokpicie było dość spokojnie. ▷



Pokład Hanse 575 jest prawie płaski, niezwykle elegancki, „czysty” i dość szeroki.



Gościenną część salonu oddziela od kambuza barek – w tej ścianie znajduje się wysuwany elektrycznie telewizor.



Armator sam projektuje wnętrze jachtu. Na Hanse 575 może nocować nawet 13 osób.



Armatorska dziobówka z wygodnym łóżkiem i dużą przestrzenią mieszkalną.

Jeżeli potrzebujemy dodatkowej osłony, możemy wyposażyć kadłub w bimini i owiewki kokpitu zaprojektowane do tego jachtu przez firmę Wendel & Rados. To dodatkowe wyposażenie montowane jest w stoczni.

W standardowej wersji w kokpicie są dwa wąskie stoły, między którymi pozostawiono szerokie przejście ku zejściówce. Na zamówienie stocznia może zamontować obniżane stoły. Można je połączyć i przykryć materacami. Prawie cały kokpit między kołami sterowymi i zejściówką zamienia się wówczas w duże łóżko do wypoczynku i opalania. Pod siedziskami znajdują się bakisty, a pod podłogą kokpitu ukryto pomieszczenie na środki ratunkowe.

Kokpit, platforma kąpielowa i garaż na ponton

Na rufie mamy hydraulicznie otwieraną platformę kąpielową. Po jej opuszczeniu ukazuje się wejście do garażu mogącego pomieścić mały ponton. Zalecany modelem jest tender Williams Turbojet 285, który zabierze na krótką wycieczkę sternika i dwóch pasażerów. Chcąc rozłożyć platformę lub skorzystać z tendera, należy podnieść rufową część kokpitu.

Szeroko rozstawione stanowiska sterowania znajdują się na lekkich podwyższeniach, dzięki czemu sternik ma doskonałą kontrolę nad wszystkim, co się dzieje na pokładzie. Nawet siedząc, widzi pokład po przeciwnej burcie jachtu. Przy obu kołach sterowych zamontowano siedziska z niskimi oparciami i uchwytami, ale oczywiście najwygodniej prowadzi się jacht, stojąc. Choćby dlatego, że najlepiej widać wtedy wszystkie monitory instrumentów nawigacyjnych.

Tuż obok kół sterowych zamontowano duże, elektryczne kabestany Lewmar. Chcąc wybrać żagiel, wystarczy obłożyć linę i wcisnąć przycisk, który może być zamontowany przy kabestanie lub na podłodze (wówczas uruchamiamy go nogą). Przed kabestanami elektrycznymi, trochę bliżej dziobu, znajdują się tradycyjne kabestany ręczne.

Przy obu stanowiskach sterowania, na głównych panelach, są duże plottery map oraz kompas. Poniżej, na mniejszych pulpitych, zamontowano dwa wielofunkcyjne monitory informujące o sile i kierunku wiatru, głębokości, prędkości, jest także autopilot. Na prawej burcie mamy dodatkowo manetkę silnika, dwa wskaźniki pracy motoru i klawisze obsługujące dziobowy ster strumieniowy. Oba stanowiska sterowania mogą być podświetlane światłem białym lub czerwonym (nocnym). Jest nawet gniazdo na zamontowanie dodatkowego oświetlenia sterówki na niewielkim maszcie. Gdy stałem za sterem, brakowało mi

jedynie małego schowka na telefon czy notes. Pod rufowymi siedzeniami są schowki, jednak zbyt głębokie, by trzymać w nich podręczne drobiazgi. To raczej miejsca na bluzę lub kurtkę sztormiaka.

Kabiny, salon i biuro prezesa

Pod pokładem testowany model miał trzy kabiny mieszkalne. Armatorską dziobówkę z osobnymi pomieszczeniami na toaletę i prysznic oraz dwie dwuosobowe kabiny gościnne w rufowej części – obie wyposażone w łazienki z przedziałami prysznicowymi. W salonie jest duży rozkładany stół otoczony kanapą. Do wspólnej kolacji wygodnie może zasiąść nawet 12 osób. Gościnna część salonu oddziela od kambuza niski baren – w tej ścianie znajduje się wysuwany elektrycznie monitor telewizora (32 cale).

Wszystkie pomieszczenia mieszkalne są zaskakująco wysokie. W gościnnych kabinach na rufie producent zaplanował nawet schowki w podłodze, w których ukryte są małe składane drabiny. Posłużą one go-

ciom o niższym wzroście, którzy chcieliby na przykład otworzyć lub zamknąć okno w suficie. Warto też wspomnieć o bardzo wygodnej zejściówce. Schody mają solidne poręcze obite skórą. Drzwi są opuszczane, nie ma więc problemu z ich odkładaniem w bakiście lub w innym miejscu. Przeszklona suwkłapa otwiera się tak daleko, że nawet bardzo wysokie osoby nie muszą się schylać przy wychodzeniu na zewnątrz.

Od strony rufy jadalnia sąsiaduje z częścią nawigacyjną jachtu. To właściwie nie jest przedział nawigacyjny, ale biuro prezesa. Wygodny obracany fotel, oświetlenie stołu i tablic zamontowanych na prawej burcie, duży blat i chłodziarka do wina – to wszystko sprawia, że nawigator będzie się tu czuł niezwykle komfortowo. Mamy panele obsługujące jachtową elektronikę, kontrolujące wszystkie systemy, zamontowano także radio VHF, urządzenie sterujące autopilotem oraz panel sterowania systemem audio.

Na lewej burcie zbudowano kambuz. Blat roboczy z corianu ma aż 2,5 m długości. Zamontowano dwukomorowy zlewozmy-

wak, trzypalnikową kuchenkę gazową, dwukomorową lodówkę o pojemności 140 l, kuchenkę mikrofalową, piekarnik, zamrażarkę z kostkarką oraz zmywarkę. Zaplanowano także miejsce na pralkę. Nie powinniśmy narzekać na brak schowków. Jest sporo szafek i szuflad, a niemal cała przestrzeń pod podłogą salonu przeznaczona została na spiżarnię. Znajdziemy tam nawet łoża na butelki z winem.

Układ kabin na prototypowej jednostce to jedna z sześciu dostępnych opcji. Standardowy *layout* Hanse 575 przewiduje dodatkową dwuosobową kabinę gościnną z piętrowym składanym łóżkiem (w miejscu, które w testowanym modelu zajmowała łazienka rufowej kabiny na lewej burcie). W takim układzie trzy kajuty gościnne będą miały wspólną toaletę. Poszczególne elementy różnych aranżacji wnętrza można łączyć, więc przyszły armator praktycznie sam projektuje wnętrze jachtu. Maksymalnie na Hanse 575 może nocować nawet 13 osób, ponieważ kanapa w salonie, po obniżeniu stołu, może zostać przekształcona w dwuosobowe łóżko. ▷



Na rufie Hanse 575 mamy hydraulicznie otwieraną platformę kąpielową. Po jej opuszczeniu ukazuje się wejście do garażu na mały ponton.



Jacht Hanse 575 jest łatwy w obsłudze, nawet dla jednej osoby.

Silnik stop, żagle w górę

Testowany przez nas prototypowy model 575 wyposażony był w żagle typu FCL (fast cruising laminate) wykonane specjalnie dla stoczni Hanse przez duńską żaglownię Elvstrøm Sails. FCL to żagle z czterech warstw laminatu pokryte taflą chroniącą przed uszkodzeniami mechanicznymi i promieniowaniem UV. Standardowo łodzi otrzymywać będą żagle dakronowe.

Jacht wyposażony był w silnik Diesla Volvo Penta o mocy 107 KM. W kolejnych egzemplarzach będzie można montować także inne jednostki napędowe o maksymalnej mocy 146 KM. Moc silników wyprowadzona jest na wał napędowy i trzyplątową składaną śrubę. Podczas testu osiągnęliśmy prędkość 8 węzłów (obroty 2160 rpm). Praca motoru była równomierna, jednak wyciszenie komory silnikowej

należałoby poprawić (w kokpicie zanotowałem ponad 80 dB). Przedstawiciel stoczni zapewniał nas, że konstruktorzy zaprojektowali już dodatkowe wyciszenie i wykonają je we wszystkich następnych jachtach Hanse 575.

Po opuszczeniu wąskiego kanału żeglownego, który z obu stron otoczony jest płycznami, stawiamy żagle. Na pokładzie znajdują się zaledwie trzy dorosłe osoby. Nazajutrz jacht ma być wyjmowany z wody na swój pierwszy przegląd po czterech miesiącach intensywnych testów, więc zbiorniki wody i paliwa są prawie całkowicie opróżnione. Jak na pierwszą połowę listopada, warunki pogodowe na Bałtyku są dobre. Wiatr 9, 10 węzłów, łagodne zafalowanie, temperatura 10 stopni Celsjusza, pełne zachmurzenie i delikatna mgła.

Żeglując z wiatrem, na pełnym kursie osiągamy prędkość 4,9 węzła. Po przejściu

na baksztąg prędkość wzrasta do 5 węzłów. Dalej ostrząc, jacht stale zwiększa prędkość do 6,8 węzła w półwietrze i w końcu do maksymalnej osiągniętej tego dnia prędkości 8,7 węzła w bajdewindzie. Ostrząc do wiatru, zauważyliśmy, że róg foka czasem się zaczepia o kosz dziobowy. Przedstawiciel stoczni tylko czekał, aż zwrócimy na to uwagę – uśmiechnął się, pokiwał głową ze zrozumieniem i powiedział, że nowy niższy kosz już czeka w stoczni na montaż.

Poza tym jacht płynie prawie sam. Wystarczy utrzymywać kurs i wypatrywać ewentualnych przeszkód. Podejście do portu jest dosyć wąskie, więc wymaga kilku halsów, obserwacji wskazań plottera map i nocnego oznakowania szlaku (wracamy po zmroku). Stojąc za kołem sterowym, nie trzeba jednak myśleć o pracy szotami. Po zwrocie równo wybrany elektrycznym kabestaniem fok sam przechodzi na drugą burtę. Jedyne przy zmianie kursu z pełnego na ostry lub z ostrego na pełny musimy pamiętać, który szot obsługuje grot, a który prowadzi do przedniego żagla, aby obłożyć odpowiednią linę na elektrycznym kabestanie. Chcąc nam pokazać, jak łatwa jest obsługa tego 17-metrowego jachtu, skipper ze stoczni sam sklarował żagle i bez naszej najmniejszej pomocy zacumował przy nabrzeżu rzeki Ryck, nad którą położona jest stocznia Hanse.

Model 575 to piękny, nowoczesny i bardzo wygodny jacht. Jego walory docenią zarówno indywidualni armatorzy, jak i firmy gotowe organizować dalekie rejsy na większych jachtach. Jest to też jacht łatwy w obsłudze nawet dla jednej osoby. Obecnie prototypowy kadłub Hanse 575 przechodzi szczegółowy przegląd. Ponownie zostanie zaprezentowany na styczniowych targach w Düsseldorfie.

Arek Rejs



Oświetlenie kokpitu. W nocy będzie bezpiecznie i przytulnie.

HANSE 575	
Długość	17,15 m
Szerokość	5,20 m
Zanurzenie	2,85 m
Wyporność	19 500 kg
Balast	5 900 kg
Zbiornik wody	810 l
Zbiornik paliwa	520 l
Grot	87,50 m kw.
Fok	63 m kw.
Genua	74 m kw.
Genaker	210 m kw.
Silnik	Volvo Penta 107 KM
Kategoria	A
Przedstawiciel marki Hanse w Polsce: Horyzont Sp. z o.o., Szczecin, ul. Przestrzenna 23, tel. 508 341 633, www.hanseyacht.pl	