



# Класичний круїзер

Текст: Ігор ПЕРЕСТЮК

Фото: Hallberg-Rassy Varvs AB ©

*Ця яхта – наступниця попередніх моделей, створених шведськими яхтобудівниками і відомих у цілому світі, 64, 55 та 48 Мк II, приємніша за формою, елегантніша та ще й з поліпшеною комфортністю.*

*Це Hallberg-Rassy 43 Mark III із Швеції. Фірма Hallberg-Rassy Varvs AB розташована на західному узбережжі країни, 100 км на північ від Гетеборга, в безпосередній близькості від бурхливого Північного моря. Відповідно і в яхтах цього відомого виробника враховані можливі ризики плавання в такій неспокійній акваторії.*

Дійсно, шведські яхти давно вже завоювали собі місце під сонцем – якість дизайну, виготовлення та прекрасні мореплавні якості є невід’ємними рисами кожної яхти знаменитого бренду. Нова модель отримала аж 5 призів на різних міжнародних виставках.

Розвиток корабельні розпочав Гаррі Галберг від будови серійних Фолькботів, а майбутній співвласник Кристоф Рассі у 1962 році переїхав із Баварії до Швеції – дуже хотів будувати яхти. Піс-

ля роботи він будував їх для себе. Виграв перегони на них і потім продавав.

Згодом корабельня Гаррі Галберга стала замалою і він збудував нову в місечку Еллес на о. Оруст, а Рассі придбав його стару, що знаходилась у Кунгсвікені. Через деякий час обидві корабельні об’єднали, вклавши у назву прізвища обох власників – Hallberg-Rassy, і першою моделлю після цього стала яхта Monsun 31 (1974 рік). Між 1975 та 1982 роками було збудовано 904 одиниці. Наступною стала Hallberg-Rassy 41. За

п’ять років, починаючи з 1975 року, було збудовано понад 100 одиниць.

Успіхи фірми відзначили оригінально – назвали вулицю, де розташоване виробництво, за брендом фірми і двома мовами – шведською й англійською.

Але чому ми зупиняємось саме на цій моделі? Більшість сучасних яхт приблизно такої ж довжини, мають кокпіти, розташовані в кормовій третині корпусу. Це досить зручно при мінімальному екіпажі, а коли він більший і яхтсмени скупчуються саме в кокпіті – зростає



диферент на корму, що негативно впливає на мореплавні якості. Для протидії цьому і не тільки корму створюють ширшою. Така форма не завжди найкраща для складніших умов плавання у відкритому морі.

Модель 43МкIII була представлена у 2001 році як яхта 2002 року і отримала кілька відзначень: Яхта року в Німеччині, Найкращий середній круїзер у США, там само – найкраща круїзна яхта, увійшла в 10 найкращих у США і стала найкращою імпортованою в Австралію. Ще раніше у 1999 році шведська королівська пара ознайомилась на виставці у Дюссельдорфі з моделлю 53, і для того, щоб зайти на палубу, навіть зняла своє взуття. Безумовно, це сприяло увазі з боку споживачів та яхтового світу до яхт шведської фірми.

Від 1988 року фірма співпрацює із знаним дизайнером Джерманом Фрірсом, який створив понад 20 проєктів яхт довжиною від 31 до 64 футів. Його називають найталановитішим яхтовим дизайнером нашого часу. Зараз за його проєктами збудовано вже понад 2900 яхт.

Сьогодні Галберг-Рассі випускає моделі з кокпітом у кормовій частині – 310, 342, 372 і 412 та в середній – 40, 43 Мк III, 48Мк II, 55, 64.

#### **Зовнішній вигляд**

Яхта 43МкIII, як і кілька попередніх цієї фірми, має кокпіт, розташований ближче до міделя. Така схема покращує диферентування, навіть у випадку, коли весь екіпаж знаходиться біля стернового. Крім цього, в кормовій частині корпусу стало можливим створити комфортабельну двомісну каюту, в

якій можна стояти на повний зріст і доступ до якої схожий на зручний міський пасаж. До того ж при такому плануванні значно полегшений, аж з трьох боків, доступ до двигуна.

Зовнішній вигляд корпусу прийнятний: високий борт нівелює вплив децю завеликої рубки, яка простягається майже на  $\frac{3}{4}$  корпусу, її поздовжній та поперечний профілі лише незначно збільшують повітряний опір, одночасно підвищуючи безпеку проходження палубою при нахилах.

Плавець традиційної форми із внутрішнім баластом, значний за площею, забезпечує краще утримання на курсі. Гребний вал проходить у суцільному скегу – надійніше і менша вібрація. Напівпідвісне стерно посередині своєї висоти спирається на розвинутий скег. На транці обладнано сходинки і завалюваний забортний трап для спуску у воду.

#### **Конструкція**

Фірма постійно перевіряє яхтові конструкції і дозволяє це потенційним власникам. Вони можуть визначити позитивні та негативні враження від випробувань, які за можливості враховують в обраній моделі. Саме реальні споживачі здатні виявити недоліки, які можуть ускладнити довге плавання.

Днище склопластикового корпусу підкріплене розвиненим набором з двох кільсонів та 10 флорів. Крім збільшення жорсткості корпусу в цілому, цей набір є надійним фундаментом для облаштування внутрішнього простору. В ньому втілено ідею наскрізного проходу з двома просторими майданчиками в районі камбузу та місця навігатора. У досить великому, повністю ізольованому машинному відділенні крім двигуна розташовані й інші механізми та необхідне обладнання.

Корпус відформовано у матриці з укладанням шарів склотканини та пінопласту вручну. Палуба рубки, корпусу, кокпіт – тришарові з PVC пінопластом. Навантаження сприймають суцільні підкріплення із склопластику.

Значну увагу надано і окремим районам корпусу та деталям. Так, свинцевий баласт, який називають «м'яким» з огляду посадки на ґрунт, приєднано до корпусу 16 парно розташовани-

ми болтами з нержавіючої сталі, а саме 14 діаметром 24 мм та двома 20 мм. Поверх кріплень баласту розташовані цистерни з паливом та водою – розумно, бо майже в центрі ваги.

Щогла проходить крізь палубу і спирається на потужний флор, який передає навантаження на кільсони. Ділянки

корпусу, де розташовані вант-путенси, підкріплені від палуби до днища. Також підсилено й скег стерна, місця встановлення леєрних стояків, шпилья. Випускний трубопровід стічних вод виконано з петлею, доведеною до палуби. Шпігати з кокпіту виведені як найближче до ватерлінії, щоб зменшити

появу можливих патьоків на зовнішній поверхні корпусу.

**Наряддя** – топове. Щогла із трьома рядами краспиць, що підтримується нижніми вантами, по 3 з кожного борту. Високо розташований гік досить короткий, з відтяжкою – грот добре вписаний у кормовий трикутник і не лягає на ахтерштаг. Стаксель із значним заходом за щоглу – на закрутці з ще більшим перекриттям – генуя, яку також піднімають на форштагу. Короткий бушприт дозволяє нести генакер.

Щогла з 3 парами краспиць як і закрутки стакселя та система взяття рифів, для чого передбачена окрема лебідка виробництва фірми Selden. Крім цього, є дві з самотягом, встановлені на палубі для фалів грота та стакселя. Усі лебідки включно із шкотовими від фірми Lewmar. Спінакер гік засновано на погоні, встановленому на щоглі. На її топі – метеостанція Windex та кітвовий вогонь.

Міцність такелунку як постійного, так і біжучого розрахована на умови довгих рейсів в океані.

Вітрила виготовлені в Данії фірмою Elvstrem Sails.

У кокпіту встановлено стернову колонку Lewmar з контролером двигуна.

У кокпіт, розташований ближче до щогли, легше провести усі линви біжучого такелунку, а погон гіка-шкотів, розташований поза ним, практично зменшує проблеми для екіпажу особливо при зміні галсу. Зручно встановлено й лебідки – по дві для гіка- та стаксельшкотів. Носова частина кокпіту захищена вітровим склом, центральну частину якого можна відкривати. На бажання замовника вітрове скло може бути збільшене у висоту й накрите жорстким тентом із поручнями на ньому. Ділянки палуби обабіч входу всередину вкриті деревом і огорожені, щоб покладене не падало на палубу.

Палуби та сидіння у кокпіті вкриті тиком.

### Внутрішній простір

Усі приміщення всередині корпусу поєднані між собою і легко доступні. В носовій частині за таранною переділкою знаходиться велика двомісна каюта із санвузлом, доступним усьо-



му екіпажу, та шафами для одягу. Переділка, встановлена у площині щогли, відокремлює носову частину від салону з двома диванами та обіднім столом із відкидними частинами. Далі по лівому борту – штурманський стіл. По правому – камбуз. У кормовій частині обладнано каюту. Вона може бути у варіанті з двомісним ліжком, розташованим по ДП, невеличким диваном та окремим санвузлом. У цьому випадку зменшено кормову комору з доступом із палуби, а в салоні замість дивана правого борту встановлено два крісла. У другому варіанті в кормі розташовують здвоєне та окреме спальні місця, кормова комора також матиме іншу конфігурацію. Обидва основні планування можна поєднувати в різних комбінаціях, завдяки чому реально отримати чотири варіанти використання внутрішнього простору.

Камбуз обладнаний двохконфорочною газовою плиткою з духовкою, холодильником, двома глибокими мийками, кранами холодної та гарячої води.

Усі меблі виготовлені з дерева махагоні з матовим викінченням, що разом із світлим підволоком, стінками і світлосірими м'якими частинами диванів, ліжок створює такий необхідний на морі затишок.

#### Рушійна установка

На яхті встановлено на чотирьох амортизаторах стаціонарний 4-циліндровий 4-тактний дизель Volvo Penta D2-75 з двоконтурною системою охолодження, який обертає 3-лопатевий гвинт фіксованого кроку. Прісна вода внутрішнього контуру охолоджується зовнішньою системою забортної води. Частина води внутрішнього контуру, температура якої становить 85°, подають у 40 л добре ізольований бак для нагрівання води побутового використання. Ізоляція настільки якісна, що температура ще довго тримається навіть після зупинки двигуна і припинення подачі води з внутрішнього контуру. Крім цього, існує ще й електродігрів.

#### Цистерни

Паливо зберігають у цистерні з нержавіючої сталі ємністю 395 л, розташованій над кріпленням баласту. Запас



палива при 2/3 обертів двигуна забезпечує дальність плавання на тихій воді 690 миль.

У цьому ж районі розташована основна цистерна для води ємністю 420 л. Додаткова знаходиться під сидіннями салону. Систему води обслуговують два смоки – ручний та електричний. Крім

цього, існує й аварійний смок значно більшої продуктивності.

#### Електросистема

Складається з двох мереж. Одна з акумулятором на 12 В та ємністю 75 А/год, призначена тільки для запуску двигуна, друга – для суднових споживачів має акумулятор на 12 В з ємністю 420 А/год.

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

Проектант – German Frers

Довжина найбільша, м	13,57
Довжина по ватерлінії, м	11,75
Ширина найбільша, м	4,08
Углибка стандартна, м	2,00
Водообсяг порожняком, т	12,7
Баласт (свинець), т	4,5
<b>Площа вітрил, м<sup>2</sup></b>	
грот + стаксель	95,1
грот + генуя	110,2
Висота щогли від ВЛ, м	20,2
Двигун	Volvo Penta D2-75
Потужність, кВт/к.с.	55/75
Запас палива, л	395
Запас води, л	650
Класифікація	Germanischer Lloyd
<b>Транспортний габарит по висоті, м</b>	
без вітрового скла	3,89
з вітровим склом	4,30
Вартість в ЄС, євро	467 180

Заряджання забезпечує генератор на 115 А. Розподільний щиток встановлено над штурманським столом. У світильниках використано LED.

### Клімат

Обігрів добре ізольованого внутрішнього простору яхти забезпечує при мінімальних витратах енергії обладнання фірми Webasto потужністю 5 кВт. Встановлене у машинному відділенні воно легко доступне для огляду. Для вентиляції встановлено 7 ілюмінаторів; 5 вентиляторів у салоні, кормовій та носовій каютах і, звичайно, цьому сприяє вхід у рубку. Машинне відділення має окрему вентиляцію.

### Кітвово-причальне обладнання

На яхті застосовано електричний шпиль для кітви типу «Дельта» вагою 25 кг із 70 м ланцюгом калібру 8 мм. На палубі встановлено три пари кнаг – у носовій, середній та кормовій частинах. Кожну закріплено 4 наскрізними болтами.

### Безпека

Усі кабелі проведені у трубах і не прилягають до корпусу – будь-яка вода вільно потрапляє у льяла. Спеціальні люки обладнано для перевірки клапанів та місця встановлення лагу. Протипожежне обладнання складається з 4 вогнегасників.

Протягом року в багатьох країнах фірма організовує пересувні виставки своєї продукції – кожний може вільно ознайомитись з усіма моделями, що, безперечно, збільшує зацікавлення споживачів. Остання виставка у листопаді цього року була у самій Швеції.

На цей час корабельнею Hallberg-Rassy збудовано майже 10000 яхт різних моделей. Значну частину з них було замовлено власниками з понад 43 країн світу, розташованих на усіх континентах.

На таких яхтах сміливо можна йти як у суворе Північне море, так і у ласкаві простори Карибів чи Середземномор'я, а кому й цього замало – може рушати навколо світу.

За матеріалами фірми-виробника Hallberg-Rassy Varvs AB

