



Jachta **pro sólisty**



Hanse 385 není sice horkou novinkou, ale jde o zajímavou, prostornou a rychlou jachtu, která mnohé okouzlí jednoduchostí ovládání. Kdo nemá závodní ambice, ten si jednoduché vedení Hanse musí zamilovat.



Označení, které tato jachta dostala do vínku, je trochu matoucí. Hanse 385 nahradila model 375. Délka lodí však má k 38 stopám daleko. Celková délka lodě přesahuje mírně 37 stop, ale délka trupu je jen 36 stop. Proto by správné označení mohlo být jiné. Na druhou stranu je třeba přiznat, že prostorem v podpalubí 385 opravdovým „osmatřicítkám“ zdatně konkuruje, za podstatně jinou cenu.

Pojďme se ale na začátek ještě podívat na rodokmen, který jachta má. Loděnice Hanse vznikla teprve v roce 1993. Od té doby udělala ohromný krok vpřed a dnes se řadí k největším světovým výrobcům jachet. Od počátku spolupracuje s designéry Judel/Vrolijk. Tato úspěšná kancelář má na svém kontě celou řadu sportovních úspěchů, včetně Amerického poháru či dnes již absentující třídy TP52. Loděnice se od prvo počátku snažila vyrábět jezdivé jachty. Výkon byl na první pohled znát i v maríně, kde stěžně Hanse vždy převyšovaly stěžně podobných jachet.

Další tradiční charakteristikou Hanse jsou samopřehazovací kosatky s příčnou kolejnicí před stěžněm. Díky tomu jsou jachty velmi snadno ovladatelné pro sólového kormidelníka. Při obratu kosatka přelétne na druhý bok sama, obrat je tedy jen otočením kormidla. Nic více není třeba. To je pro mnohé jachtaře lákavé.

Plavba a manévrování

Judel/Vrolijk umějí navrhovat jezdivé trupy, a to je i případ Hanse 385. Výkon se nejlépe projeví na stoupačku, kterou má jachta v oblíbě. Je to dáno i tím, že je k dispozici jen 95% kosatka. Na boční a zadobochní vítr jachtě chybí při standardním oplachtění výkon. To samozřejmě není problém, pokud sáhneme po dodatečném vybavení plachtou typu Code 0 do slabého větru a symetrickým či asymetrickým spinakerem na vítr zadobochní. Ne každý je však ochoten do dalších placht investovat.

Při ostré stoupačce může činit problém kosatku vytrimovat na doraz. Přeci jen mají klasické otěže něco do sebe. Na druhou stranu bylo naší chybou, že jsme si je nenatáhli, možnost byla. K tomu je třeba uvést, že pro většinu turistických jachtařů budou možnosti samopřehazovací kosatky více než dostatečné.

Jachta dokáže stoupat proti skutečnému větru i pod 45°, a to bez výrazné ztráty rychlosti. Ve větru kolem 13 uzlů na ostrou stoupačku atakovala 6,3 uzlu a po zesílení na 16 dokonce 6,8. Takto rychlá stoupačka na turistické lodi ani nebolí. Po odpadnutí na předobok rychlost hravě přesáhla 7 uzlů

Dole Před stěžněm je příčná kolejnice otěžového vozíku samopřehazovací kosatky. Toto uspořádání umožňuje při obratech pouze otáčet kormidlem. V případě zájmu je možné použít i klasické podélné kolejnice na otěže, které jsou vedle stěžně. Lana od stěžně do kokpitu jsou vedena pod palubou.





Charakteristikou Hanse jsou samopřehazovací kosatky s příčnou kolejnicí před stěžněm. Díky tomu jsou jachty velmi snadno ovladatelné pro sólového kormidelníka. Při obratu kosatka přelétne na druhý bok sama, obrat je tedy jen otočením kormidla.





Nahoře a vlevo: Výtahy jsou od stěžně vedeny na vinšny pod střešou nástavby.
Dole: Vedení kabelů do stěžně, který je postaven na palubě.



a dotahovala se na 7,6 uzlu. Nejrychleji se jachta rozjela v poryvu až k číslu 8. To je na turistickou jachtu dlouhou 36 stop hezké číslo. Velkou roli zde hraje i velmi dlouhá vodoryska. Horší výkony jachta bez spinakeru předvádí na zadobochní vítr. Je znát absence velké geny a rychlost poklesne na zadobok na 5,5 uzlu ve 12 uzlech větru. Ovládání jachty za plavby je hračkou. Veškeré obraty jsou se samoréčkovací kosátkou jen otázkou otočení kormidlem. Jachting se v tu chvíli blíží jízdě v automobilu s automatickou převodovkou. Mnozí toto ocení. Jsou zde však také negativa. Standardně je na palubě instalován jen jediný pár vinšen. To znamená poměrně problematickou práci s plachtami, například při refování. Další dvojice by se hodila. K vidění jsou i Hanse 385 se dvěma páry vinšen, na nich je zase

zvláštní, že lana vedoucí k zadnímu páru vinšen procházejí pod párem předním. Jiná možnost zde ale není.

Jediný pár vinšen navíc znamená, že se všechny výtahy, otěže a ostatní ovládací lana sejdou na vinšných před kormidly. Jsou zde sice k dispozici dva prostory na jejich uložení, ty jsou ale mělké a z lan vzniká nekonečná změť.

Při plavbě na motor se jachta chová předvídatelně, ochotně reaguje na pokyny kormidelníka. Manévrování s jachtou je hračkou. Budeme-li chtít na motor dosáhnout rychlosti 6 uzlů, nastavíme otáčky motoru na číslo 1950. při velkém spěchu můžeme motor Volvo o výkonu 27 HP vytočit na 2400 otáček a rychlost se v té chvíli vyšplhá až na 7,2 uzlu.

Paluba a kokpit

Paluba jachty je především jednoduchá a takřka prostá jakýchkoli překážek. Lukny jsou zapuštěné, nástavba plochá, lana jsou vedena pod palubou. Před stěžněm je jedinou překážkou příčná kolejnice otěžového vozíku. Krátké podélné kolejnice jsou instalované na úrovni stěžně.

Zvýšený okraj paluby se táhne od příďe až na zád' a je dobrou opěrkou na nohy. Vazáky jsou bez průvlaků umístěny na okraji. V hluboké a prostorné kotevni, která bez potíží pojme rovněž nějaké ty fendry, je umístěn i kotevní vrátek s horizontální osou. Díky tomu nepřekáží na palubě.

Obě poloviny předního koše jsou vzájemně





propojeny až za předním stěhem (od příďe). Co to znamená? Přední koš je velmi stabilní. Při stání příďí k molu ale není nejsnazší dosáhnout na teakový stupeň na kotvením kování při vystupování na břeh. Lana

od stěžně jsou stažena pod střechem nástavby a tažena k vinšům v kokpitu. Nástavba je prostá překážek. Na nástavbě vedle hlavní lukny sice najdeme držáky na sklenice, ale raději bychom tam viděli druhý pár

vinšen. Taková je však realita. Ukazuje, co je pro zákazníky důležitější.

Stolek v kokpitu je důležitý, to je jisté, stejně jako mapový plotter tamtéž. Mnozí jsou nadšení, nemusí chodit studovat mapy do podpalubí. To, že je v noci plotter osvětluje a jezdí poslepu, málokoho trápí. Kompas již je zjevně věc, která se přežila. Svědčí o tom jeho podřadná pozice pod plotterem. Dvojice kormidelních kol umožňuje kormidelníkovi výborný výhled. Všechna lana má po ruce, jen možná v nevelké kapse nepříjemně zamotaná. Ovládací páka motoru u nohou je obvyklá. Brzy si na ni kormidelník zvykne.

Kokpit je uzavřen sklopnou koupací plošinou. Jde o řešení dnes běžné a oblíbené. Znamená to však demontovatelné schůdky do vody, které snadno ztratíme. Navíc ani



Nahoře: Dostatek skříňek v salonu je důležitý především při delších plavbách.

Vlevo: Kuchyně je velmi prostorná i ve verzi se třemi kajutami.



není moc kde je bezpečně přivázat. V úložných prostorách na zádi na ně navíc není, v případě tříkajutového uspořádání, příliš mnoho místa.

Pod sklopným zrcadlem má své místo záchranný ostrůvek. Na první pohled výborné řešení. Co se týče bezpečnosti to není ideální místo. Na rozbouřeném moři nebude jednoduché otevřít zrcadlo a ostrůvek vytáhnout. A pokud by například došlo k ulomení kýlu a překlolení lodi, pak se jen můžeme chlácholit tím, že jachta ostrůvek určitě neztratí. To nám však mnoho nepomůže, z vody těžké zrcadlo neotevřeme. Úložné prostory v kokpitu jsou jen mělké, ale to je u tříkajutových jachet této velikosti běžné.

Podpalubí

Co říci k interiéru jachty? Na první pohled působí jednoduchým a příjemným dojmem. Kombinace tmavé v mahagonovém stylu s černou Quartz pracovní deskou v kuchyni, bílými přepážkami a tmavě krémovým čalouněním vypadá dobře.

Po sestoupení po příkrých schůdkách do podpalubí je kuchyňský kout na pravoboku. Velikost je vzhledem k délce lodi velmi dobrá. Na dvojkajutové verzi je dokonce

Vpravo

Hanse 385 předvádí velmi svižné výkony. Na zadní vítr se jachta neobejde bez spinakeru, plocha samopřehazovací kosatky nedostačuje.

ještě mnohem větší. Dvě velké skříňky nad pracovní plochou, mezi nimi polička, zbytek úložných prostor dole. Lednice byla přístupná svrchu i zespodu, to je velmi šikovné řešení. Veliké boční okénko nad sporákem zajišťuje výbornou ventilaci.

Navigační stůl naproti kuchyni je zády ke směru plavby. Není to ideální, ale vzhledem k tomu, že dnes ho na mnoha jachtách nenajdeme vůbec, budme za něj rádi. V rozměrném salonu se bez problémů usadí kolem stolu šest členů posádky, osmičlenná parta do sebe bude šfouchat lokty. Nevý-

Technická specifikace

• Celková délka	11,40 m
• Délka trupu	10,90 m
• Délka na vodorysce	10,40 m
• Šířka	3,88 m
• Výtlak	7600 kg
• Balast	2200 kg
• Ponor standard	1,99 m
• Výkon motoru	27 HP
• Plocha plachet	74 m ²
• Nádrže na palivo	160 l
• Nádrže na vodu	300 l
• CE kategorie	A
• Design	Judel/Vroljik & co
• Cena od	104 900 EUR bez DPH

www.tpscentrum.cz

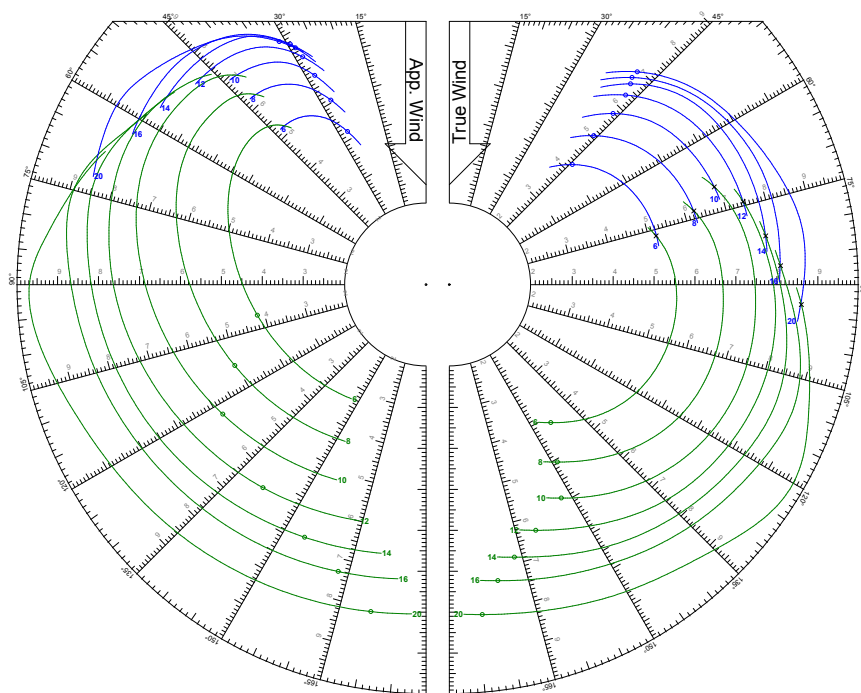
Charter management Řecko

www.altumare.cz

hodou stolku v salonu je především to, že je zcela hladký a nemá zvednuté okraje. Položte si tak na něj za plavby na plachty byt jen příbor. Zkusili jste to? Nejde to, máte pravdu. Skříňky a poličky na boku salonu jsou rozměrné, a to je příjemné. Především dnes, kdy je místo nad opěradly na jachtách nejčastěji otevřeno, aby dodávalo pocit prostoru. Tento pocit sice na lodích máte, ale nemáte si kam uložit nádobí či jídlo na cestu. Vyberte si, co preferujete.

Lůžko v přední kajutě je veliké, 218 dlouhé a 210/60 cm široké. K tomu přidejme velké





skříňky a můžeme si říci, že majitelská kajuta nezklame. Kromě skříňek je místo na uskladnění zavazadel i pod lůžkem. Toaleta vlevo od hlavní lukny má samostatnou sprchu, vzhledem k velikosti jachty je to překvapivé. Skříňka pod umyvadlem je dřevěná, což sice dobře vypadá, ale o praktičnosti je možné pochybovat. Laminát je u umyvadla praktičtější. Stojná výška na toaletě činí 188 cm, stejně jako v salonu. Obě zadní kajuty jsou podobně velké, nachází se zde skříňka i praktická polička. Ve skříňce je k dispozici jak část s poličkami, tak i na ramínka. Stojná výška a prostor před lůžkem je dostatečný na převlečení. Osvětlení přirozeným světlem je velmi dobré, kvalitní je i ventilace kajuty díky dvojici luken.

Závěrem

Loď zaujme především výkonem. Vzhledem k tomu, že jde o cruisingovou jachtu, je její rychlostní potenciál velmi dobrý. Výše

zmiňené se týká především středního větru. Ve slabém větru by se hodilo více plachet vpředu. Na zadní vítr je samopřehazovací kosatka téměř bezcenná. To se dá vyřešit dodatečnou instalací plachty Code 0 na slabý předobčovní vítr a asymetrickým spinerem na vítr od zádě.

V podpalubí je jachta vzhledem ke své skutečné délce velmi prostorná. Tříkajutová verze zřejmě bude k vidění nejčastěji, skutečným lákadlem však může být uspořádání s dvojicí kajut. V tom případě bude v kokpitu navíc dostatek prostoru na uložení fendrů, lan a dalších nezbytností. Sklopné zrcadlo na zádi je příjemné a prostorné, negativem jsou demontovatelné schůdky a špatně přístupný záchranný ostrůvek v případě nouze. Hlavním problémem je v kokpitu pouze dvojice vinšů. Při práci s plachtami další pár bude chybět.

Je tu ještě jedna připomínka týkající se ceny. U některých loděnic je trendem srazit základní cenu na minimum. Dosáhne se toho tím způsobem, že v základním provedení chybí mnohé z toho, co by kupující za základní považovali. To je i tento případ. Proto příjemná cena na první pohled zaskočí, ale po napočítání nejrůznějších balíčků, které se ukáží jako nutné, se od základu vzdálí. ▲

Děkujeme společnosti Altumare za zapůjčení této jachty, kterou má ve správě a charter managementu na své základně v Olympic maríně v Lavrionu v Řecku.