

БОЛЬШЕ СКОРОСТИ, БОЛЬШЕ ИНТЕРЕСНЫХ ДЕТАЛЕЙ,  
БОЛЬШЕ УДОВОЛЬСТВИЯ! НОВЫЙ ФЛАГМАН BAVARIA  
ПОЛНОСТЬЮ ИЗМЕНЕН, ПЕРЕРАБОТАН  
И ДАРИТ КОМАНДЕ ЕЩЕ БОЛЬШЕ КОМФОРТА

# BAVARIA 56

РАБОТА, ДОСТОЙНАЯ НАГРАДЫ



**Ветер достигал скорости  
35 узлов, разгоняя яхту  
до 14. И никаких проблем,  
лишь одно удовольствие**

На полных курсах даже в семибалльный ветер никаких проблем нет. Два пера руля отлично делают свою работу.



ТЕКСТ  
ФРИТЬОФА ГУНКЕЛЯ

**Р**азмер стоит денег. Или, точнее, размер приносит деньги. В то время как небольшие яхты дают своим изготовителям лишь сравнительно небольшую прибыль, «бегемоты» приносят очень хорошую. И они пользуются спро-

шая немецкая верфь подвергла серьезному переосмыслению свою предыдущую модель Bavaria 55. Ее особенности всем хорошо известны. Объемистый кормовой ангар, куда свободно влезал трехметровый надувной тузик с подвесником, лишил яхту нормальной кормовой каюты: койки в ней на уровне плеч имели ширину всего 1,56 м. Теперь ангар заметно уменьшился, что позволило расширить койки до 1,64 м (мелочь, но заметная) и даже до 1,91 м в самом широком месте. Глубина ангара стала 1,41 м, и

тузик имеет пять отдельных камер: носовая и обе бортовых находятся в спущенном состоянии, кормовые отсеки надуты, что фиксирует транец тузика и позволяет не снимать с него подвесной мотор.

Другие новшества комментирует отвечающий за выпуск новинки Даниэль Коль: «Мы сделали корпус более плоским, танки в салоне сконцентрировали в районе льял, киль сдвинули немного вперед, усилили набор и отказались от центральной двери в носовую часть, что позволило сделать главную переборку более жесткой».

Результаты изменений таковы: яхта стала быстроходнее и элегантнее. Например, узкие иллюминаторы, напоминающие смотровые щели, подчеркивают стремительные линии надстройки, которая стала более низкой и плоской в носовой части. В итоге надводная часть яхты выглядит очень гармоничной – этой лодкой можно любоваться!

### ДАЖЕ ПРИ КРЕПКОМ ВЕТРЕ И КОРОТКОЙ КРУТОЙ ВОЛНЕ ЯХТА ВЕЛИКОЛЕПНО УПРАВЛЯЕТСЯ

сом: почти все крупносерийные верфи – Beneteau, Jeanneau, Hanse и Bavaria – строят яхты размером более 50 футов.

Новейшая разработка в этом сегменте рынка пришла из Гибельштадта, где крупней-

это позволяет хранить в нем все тот же трехметровый надувной тузик, правда, уже в полуспущенном состоянии. Доступ в ангар прикрывает огромный транцевый люк размерами 2,60 на 1,2 м. Изготавливаемый по спецзаказу

## Навстречу ветру и волне

Проверить лодку в деле мы решили в водах вблизи турецкой марины Порт-Алачатти. Между материком и греческим островом Хиос всегда хватает ветра, разводящего здесь неприятную крутую волну. Под слегка уменьшенным гротом (на закрутке) яхта стоически встречала шквалы силой до 6–7 баллов и мощно шла по взволнованному морю. В галфвинд скорость достигала 7 узлов – нормальный результат для таких условий.

При этом рулевых очень порадовали откидные подножки, позволяющие им уверенно стоять у руля (как с наветра, так и с подветра) при сильном крене. При этом даже на больших углах крена новая лодка сохраняла отличную управляемость. Поручой тому служили два пера руля – одно из них всегда оказывалось глубоко погруженным в воду, надежно удерживая яхту на курсе. Конечно, определенное давление на привод сохранялось, но лишь настолько, насколько это требуется для хорошей управляемости яхты.

Рулевое управление лодки достаточно острое – полтора оборота перекладки штурвала от упора до упора. В конструкции рулевого механизма использован так называемый принцип «широкоугольной геометрии» (Wide Angle Geometry). Суть его такова: усилие (и обратная связь) на штурвале зависит от угла перекладки. Когда руль стоит в ДП, управление очень чувствительное. Чем больше угол отклонения руля, тем более легким и «пустым» становится руль.

В такую ветреную погоду, как в день испытаний, нами особенно хорошо было воспринято парусное вооружение яхты, соотношение площадей обоих парусов и система рифления. На полном курсе полностью раскрученный стаксель перемещал ЦП вперед, развивая большую тягу. На лаге были двузначные цифры, яхта буквально пела, палуба была в воде. Подхватив волну, лодка выходила на режим серфинга,

## АНГАР ЭКОНОМИЛ МЕСТО



В АНГАРЕ МОЖЕТ РАЗМЕЩАТЬСЯ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ТУЗИК, КОТОРЫЙ ЛЕГКО И БЫСТРО НАДУВАЕТСЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ НАСОСОМ. ЭТО ПОЗВОЛИЛО ВЫИГРАТЬ ПРОСТРАНСТВО И УВЕЛИЧИТЬ РАЗМЕР КОРМОВЫХ КАЮТ

## ВСЕ ОТКИДЫВАЕТСЯ И ВРАЩАЕТСЯ



### МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ СТОЛИК

В середине столика расположен холодильник, боковые «крылья» помогают организовать большую солнечную лежанку.



### УДОБНАЯ КОНСОЛЬ

С места рулевого хорошо видны компас, приборы и опциональный картплоттер.



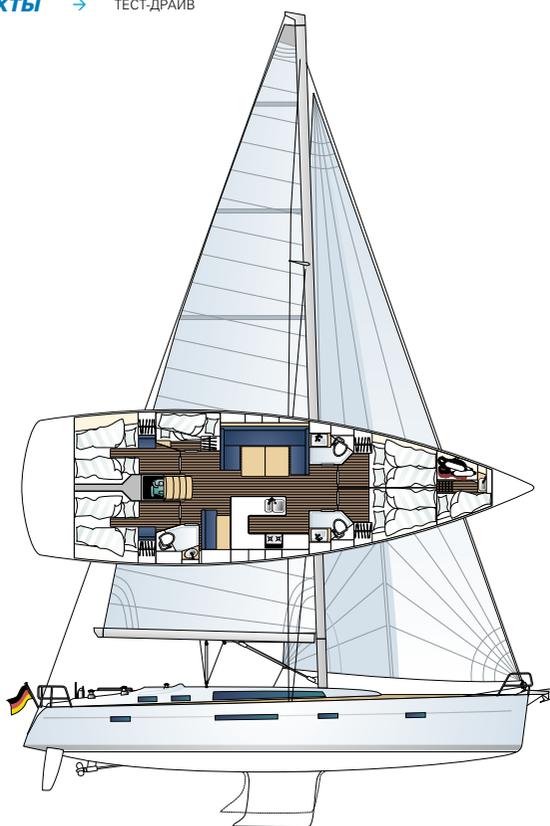
### ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ИЛЛЮМИНАТОРЫ

Площадь остекления теперь больше, яхта стала светлее, но для идеальной вентиляции в направлении «левый борт – правый борт» размеры люков все же маловаты.



### ЗАЩИТА ПРИБОРОВ

Под откидывающимся сиденьем рулевого находятся рычаг газа, панель управления двигателем и разъем берегового питания.



МАССА ВАРИАНТОВ: ТРИ, ЧЕТЫРЕ ИЛИ ПЯТЬ ГОСТЕВЫХ КАЮТ И ДВА, ТРИ ИЛИ ЧЕТЫРЕ ГАЛЬЮНА. И КАЮТА КАПИТАНА ВМЕСТО ПАРУСНОЙ КЛАДОВОЙ!

#### ЦЕНЫ НА ВЕРФИ

Базовая цена	262 900 €
Цена яхты, готовой к выходу в море <sup>2</sup>	265 400 €
Цена в комфортной комплектации <sup>2</sup>	282 900 €
Гарантия полная / на отсутствие осмоса	2/5 лет

#### ВЕРФЬ

Bavaria Yachtbau, Giebelstadt; www.bavaria-yachtbau.com  
Представитель в России: «Бавария Яхтс», тел. +7 495 500 67 89, www.bavaria-yachts.ru

## BAVARIA 56 CRUISER

### ТЕСТ

#### СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

(без учета дрейфа и течения)

45°	7,2 уз.
60°	11,0 уз.
90°	12,0 уз.
130°*	14,0 уз.
180°	—

Скорость ветра: 24–35 узлов (6–8 баллов)  
Высота волны: около 1,5 м

#### ЭНЕРГООРУЖЕННОСТЬ

ЭВР <sup>1</sup>	4,5
------------------	-----

4,0 круизер                      скоростной круизер 5,0

Даже с гротом на закрутке и стандартной малой генуей показатель весьма высок

#### РАЗМЕРЫ СПАЛЬНЫХ МЕСТ

Носовая каюта	2,10x1,80/1,50 м
Салон	2,70x1,48 м
Кормовые каюты	2,10x1,90/1,62 м

Тесно                      Приемлемо                      Комфортабельно

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Новый флагман верфи является лучше всего построенной и спланированной яхтой Bavaria всех времен. На лодке масса удачных деталей. Это солидное судно как для индивидуального владельца, так и для чартерной компании, ее можно легко приспособить к любым требованиям.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Конструктор	Farr Yacht Design
Категория СЕ	A (океан)
Длина наибольшая	16,75 м
Ширина	4,76 м
Осадка	2,46/2,02 м
Водоизмещение	18,6 т
Масса балласта, весовая доля	30% / 5,5 т
Площадь парусности	
грот (стандарт)	77,0 м <sup>2</sup>
генуя (стандарт)	67,0 м <sup>2</sup>
Мощность двигателя	110 (Yanmar) л.с.
Конструкция корпуса и палубы	
Пластиковый корпус ручного ламинирования, имеющий выше КВЛ сэндвичевую конструкцию с пенопластовым наполнителем; палуба тоже сэндвичевая. Мощная секция флоров из цельного ламината.	

### ОЦЕНКА РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА Yacht

#### Концепция и конструкция

- ✔ масса вариантов планировки
- ✔ удачный ангар для тузика
- ✔ отличное соотношение цена/качество
- ✔ малый продольный момент инерции

#### Ходовые качества и управляемость

- ✔ отличная ходкость
- ✔ прекрасная управляемость
- ✔ функциональная планировка палубы

#### Качество сборки и обитаемость

- ✔ большие кормовые каюты
- ✔ хорошая вентиляция в направлении «нос-корма»
- ✖ мало открывающихся люков

#### Оснащение и монтаж

- ✔ развитая секция флоров

показывая на лаге 12, 13, а порой и больше 14 узлов. Повороты в подобных условиях крутить было особенно легко за счет TCS (Trim Control System), которая позволяет одним лишь нажатием на кнопку не только выбирать, но и отдавать шкоты.

Да, что касается гика-шкота: на Bavaria 56 применена система с двумя ходовыми концами («быстрым» и «точным»), заведенными на обе фаловые лебедки. Их можно также вывести и на лебедки спинакера, что позволит рулевому обходиться без помощи матросов. Две точки крепления блоков гика-шкота на рубке заменяют погон гика-шкота. Тот, кому привычнее работать с одним ходовым концом гика-шкота, может реализовать и такой вари-

ант проводки, заведя конец на любую из лебедок.

Что особенно понравилось наверху: мачта Selden с двумя рядами краспиц оснащена гидравлическим натяжителем ахтерштага и выглядит очень надежной и аккуратно изготовленной. Изящные приборные консоли у рулевых постов служат для размещения компаса, приборов и плоттера. Продольные банки в кокпите имеют длину 2,12 м – места хватит здесь всем. Большой столик в кокпите удачно разделяет его пространство, в него может быть интегрирован электрический холодильник, а большие откидывающиеся «крылья» дают поддержку тем, кто захочет на стоянке понежиться на солнышке, лежа на банках.

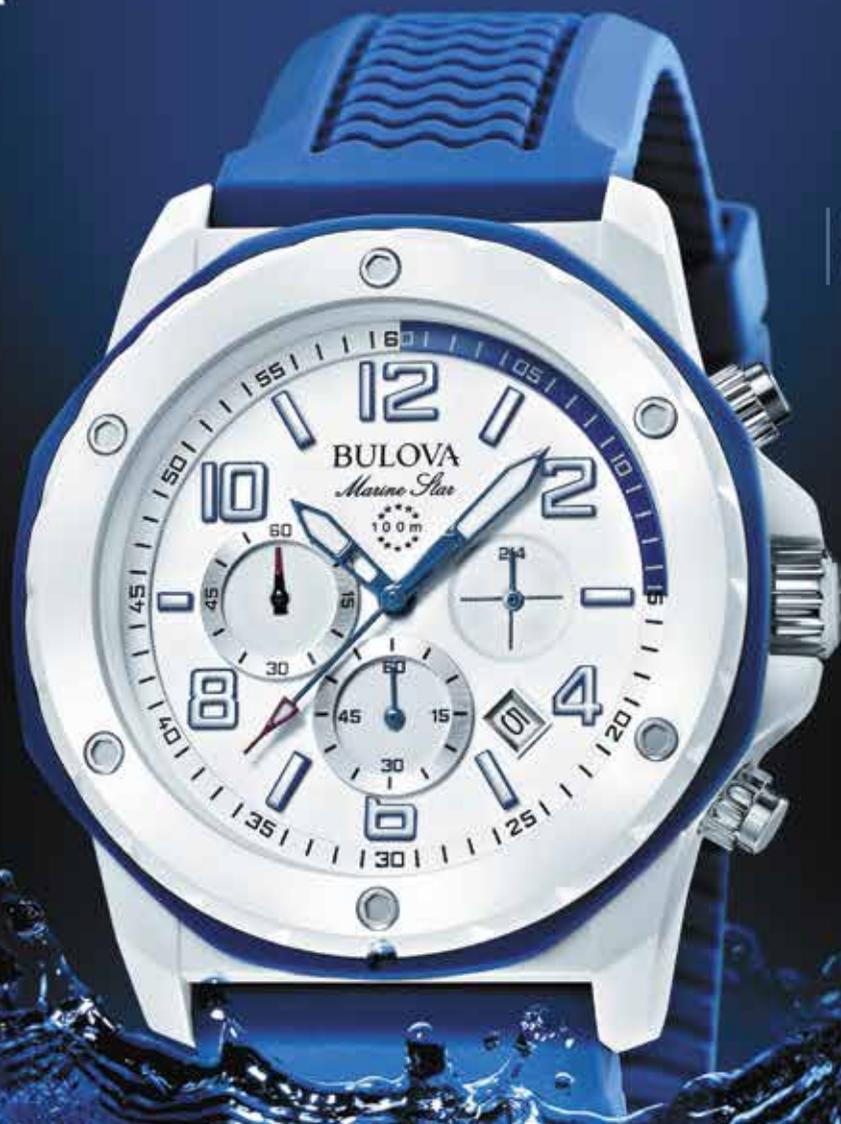
Солидные, хватистые релинги и поручни вверх крыши каюты, у сходного трапа, на столике кокпита и у рулевых постов в купе с отформованным небольшим фальшбортом обеспечивают безопасность нахождения на борту. Кроме того, проем сходного люка шириной 0,75 м таков, что двое одновременно могут пройти по трапу, у которого тоже есть удобные поручни.

### Внутренние помещения восхищают

Интерьер уже на первый взгляд выглядит симпатичным и удобным. Широкий проем сходного люка, а также обилие иллюминаторов и светлых люков делают его очень «воздушным».



THE OFFICIAL TIMEKEEPER OF  
MANCHESTER UNITED®



MARINE STAR  
Featuring Duramic™ Case\*

РЕКЛАМА

# BULOVA

Эксклюзивный дистрибьютор наручных часов Bulova в России  
компания "Бизнес и Вотч Импекс" Тел.: +7 (495) 956 20 94 www.businesswatch.ru

Представляем корпус из соединения дюрала и керамики\*  
Официальный хранитель времени Manchester United®

[bulova.com](http://bulova.com)

## СТИЛЬ И КОМФОРТ



В САЛОНЕ ЯВНО ДОМИНИРУЕТ КАМБУЗ, НО ОН НИКОМУ НЕ МЕШАЕТ. ОЧЕНЬ УДАЧЕН ПРИПОДНЯТЫЙ ШТУРМАНСКИЙ СТОЛИК, ЗА КОТОРЫМ МОГУТ УСЕстьСЯ СРАЗУ ДВОЕ



### КАЮТА «КОРОЛЕВСКОГО» КЛАССА

Здесь удалось разместить просторные раздельные душ и галейон.



### ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ КАЮТА

Здесь можно разместить двухъярусные койки.



### КОРМОВАЯ КАЮТА

За счет ширины 1,91 метра койку в кормовой каюте можно сделать раздельной.



### ПОРУЧНИ И РЕЛИНГИ

Трап, палуба, салон – везде солидные поручни помогут при сильном ветре.

Форма мебели современная, но не модернистская. Это логично, ведь то, что сегодня кажется пискom моды, уже через год может безвозвратно «составиться». Солидная обстройка, ровные поверхности, скругленные кромки, аккуратный монтаж, качественные шарниры и петли – все это отражает стремление верфи к качеству. Особенно хорошо заметно это, если заглянуть в льяла. Для того чтобы яхта

позволили разместить на ней U-образный, но продольно ориентированный камбуз, к которому примыкает штурманский столик, за который могут усесться сразу двое. Сидячий уголок тоже удобен, а за счет опускающегося стола может превращаться в спальное место. Кормовые каюты просторны, хорошо вентилируются, имеют достаточно пространства для размещения личных вещей. Носовая каюта

низовать 12 спальных мест. При этом Bavaria 56 отнюдь не придумывалась для того, чтобы перевозить сеledок в банке. На это указывают турецкий представитель Bavaria Франкен Меер и чартерные специалисты Гена фон Гюль и Танер Гюмюз, которые получили лодку еще осенью. Их мнение наиболее точно передает Танер Гюмюз: «На крупных яхтах нет смысла вести разговор о большом количестве спальных мест, а только о повышенном комфорте. На борту такой яхты должен быть «королевский люкс», лишь он здесь уместен».

Обитаемость, качество постройки, ходкость и внешний вид: новая Bavaria 56 Cruiser верфи из Гибельштадта выигрывает у предшественницы по всем параметрам. Правда, с базовой ценой в 312 851 евро она и дороже ее. Однако это все равно более выгодная цена, чем у прямых конкуренток. Не только большее, но и выгодное приобретение. ☑

## НОВЫЙ ФЛАГМАН ВЕРФИ – ЭТО ЛУЧШАЯ BAVARIA ВСЕХ ВРЕМЕН

была жестче, флоры яхты стали выше, что позволило получить между ними довольно объемистое пространство высотой 40 см, которое можно использовать в качестве трюма. Обращает на себя внимание аккуратное ламинирование этих участков и положенный поверх топкоут.

Что понравилось еще больше, так это внутренняя планировка. Большие размеры яхты

и вовсе огромна, с раздельными душем и галейонem.

Помимо этой планировки, имеются и другие: две носовые каюты, каюта штатного капитана вместо парусной кладовой, гостевая каюта с двухъярусными койками вместо третьего галейона или, наоборот, дополнительный четвертый галейон – все эти варианты возможны на новой яхте. Здесь реально можно орга-

# ОФИЦИАЛЬНОЕ ОТКРЫТИЕ ЯХТЕННОГО СЕЗОНА 2014 YACHT SEASON 2014 GRAND OPENING



31.05 – 1.06  
**2014**



МО, яхт-клуб «Буревестник»  
Burevestnik yacht club,  
Moscow Region

+7 (495) 258 16 66

[www.burevestnik.ru](http://www.burevestnik.ru)



РЕКЛАМА



Организатор / Organised by:



**BUREVESTNIK GROUP**

Since 1993

Генеральный информационный партнер /  
General Information Partner:

**YACHTING**  
RUSSIA'S PREMIER MARINE MAGAZINE

БУРЕВЕСТНИК **Boat Show** 14