



“Bavaria 50 Vision”.

Беспредельный тюнинг

Александр Маркаров

*“Что за лодка? “Solaris”? “Baltic”? “Shipman”? Нет...
А, так это же “Bavaria”!”*

Это мы слышали неоднократно, когда наша “Bavaria 50 Vision” цвета серый металл с изображением карточного джокера на носу заходила в марины по пути из словенской Изолы в хорватский Биоград. Было приятно – на лодку обращали внимание, а что еще надо капитану и команде?

Быть ярче

Началась эта история весной 2008 г. В это время верфь “BAVARIA YACHTBAU”, которой срочно понадобились средства на завершение новой сборочной линии, сделала своим дилерам и клиентам такое ценовое предложение, от которого мы не смогли отказаться. Так мы приобрели яхту “Bavaria 50 Vision”, о которой, вообще говоря, думали давно. Лодка привлекала своими отличными ходовыми качествами, удобством в эксплуатации, повышенным комфортом и вменяемой ценой. Мы попытались продемонстрировать возможности индивидуализации яхты, сделать то, что автомобилисты называют емким словом “тюнинг”.

Было поставлено несколько, строго говоря, несовместимых задач: орга-



низовать управление яхтой минимальным по численности экипажем, желательно одним человеком; подготовить яхту для участия в любительских регатах и в дальних переходах; достичь максимального комфорта на борту и придать судну привлекательную внешнюю индивидуальность. Решить эти задачи одновременно сложно. Например, повышенный комфорт (дополнительные электролебедки, кондиционеры и т.п.) предполагает увеличение массы, что идет вразрез с

задачей уменьшения веса для гоночной яхты. Так что компромиссы были неизбежны. Поэтому были выбраны приоритеты – обеспечить, в первую очередь, безопасность плавания и комфорт, во вторую – высокие ходовые качества.

На название яхты объявили конкурс, и после недолгих обсуждений был выбран “Joker” – шутник, балагур и ловкач, которому “палец в рот не клади”. Название во многом определило и внешний вид яхты.

Кое-что сверх стандартной комплектации заказали еще на верфи: отделку тиком палубы и рубки (не только красиво, но и функционально), глубокий фальшкиль со свинцовым бульбом (осадка 2,35 м), “спортивный” рангоут со сквозной, опирающейся на киль мачтой, спинакер-гики с оснасткой и выдвижной бушприт геннакера, штормовой леер, жесткую оттяжку гика с газовым амортизатором, дизель-генератор, отопитель “Webasto” (5 кВт). В качестве “круизных” парусов заказали дакроновый грот со сквозными латами, чехлом lazy bag, закручиваемую дакроновую геную. Навигационная электроника – автопилот “Raymarine ST 6002”, приборы “ST60” (анемометр, лаг, эхолот).

Покраска

Изменить цвет корпуса решили практически без обсуждений. Яхты, как правило, делают белыми, что обусловлено сугубой практичностью. На белом мало видны царапины, неизбежные при эксплуатации, не так видны неровности корпуса, имеющиеся на всех без исключения серийных яхтах (независимо от производителя и стоимости). Таких яхт много, а нам хотелось выделить “Joker” среди других. На темных корпусах к качеству поверхности предъявляются повышенные требования. Идеальный, “вылизанный” корпус может быть доведен только вручную. Предложенный вначале темно-синий цвет “flag blue” был отвергнут. Такой корпус будет нагреваться под жарким солнцем Адриатики, глянец поверхности сложно сохранять – на темном любая царапина будет белой и заметной, как и потертости или высохшая соль. В итоге выбрали полиуретановую краску “AWL Grip” цвета серый металлик, с которой корпус весь играл и переливался.

Перед покраской корпус дважды прошпатлевали с последующей обработкой шкуркой до идеального состо-

яния. Работа долгая, нудная, но необходимая: окраска (по два слоя краски и лака плюс абразивная полировка) – лишь последний этап работы, главное – хорошая подготовка. До всех этих работ необходимо нагреть корпус до температуры около +60° С, для чего яхта в течение двух недель простояла под южным солнцем, накрытая черной пленкой. Термическая подготовка очень важна для завершения полимеризации, иначе в последующем из-за объемной усадки смолы на поверхности может проявиться фактура стеклоткани.

После окраски и перед финишной лакировкой на носу яхты аэрографом нанесли изображения джокера, которые, благодаря эффектным теням сразу “оторвались” от поверхности, заиграли, стал объемными и “живыми”. Под занавес заказали объемное название лодки из полированной нержавеющей стали и матового пластика со светодиодной подсветкой. Оно впоследствии, как мотыльков, притягивало зевак в портах и заодно подсвечивало входной трап...

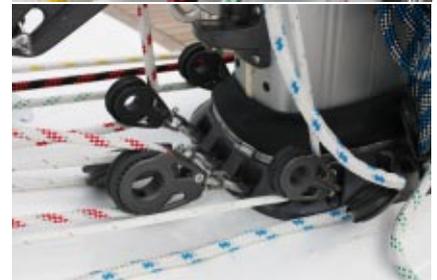
Спуская “Joker” на воду, пожилой крановщик сказал: “Я спустил не одну тысячу лодок, но такой идеальной у меня не было, боязно было поцарапать при спуске”.

Входим во вкус

Для улучшения ходовых качеств мы заменили стандартный гребной винт на складывающийся, двухшаговый “Gori-Propeller”. В режиме увеличенного шага при отсутствии большой волны и вуера, мы имели крейсерскую скорость 8 уз уже при 1900 об/мин. (против обычных 2500 об/мин.), что снизило уровень шума от двигателя и несколько сэкономило топливо. Я опасался, что больший крутящий момент в режиме “overdrive” приведет к повышенному износу дизеля и трансмиссии, но первый сервис после 50 моточасов и последующее обслуживание никаких проблем с двигателем или трансмиссией не выявили.

Подруливающее устройство заказали “Lewmar 185TT6.0” (12 В, 6 кВт) – самое мощное из имеющихся на рынке. То, которое ставят на верфи (“SidePower” 4,5 кВт), показалась слабоватой для этой лодки и более шумным. Выбор мощности был продиктован опытом швартовок на аналогичных лодках при сильном боковом ветре.

На “LEWMAR” заказали все блоки



и стопора. Стопора – типа “D2”, где трос извивается между зажимов, перетирание сведено к минимуму, а удерживающая сила максимальна. Стопора отличные, только один сдвоенный нехорошо повел себя под косой нагрузкой – разошлись пластиковые декоративные щечки (фал шел с него на лебедку под углом), но выдержал и до сих пор держит. Блоки серии “Racing” 60 и 80 мм, на подшипниках качения, с большой рабочей нагрузкой изготовлены, в основном, из металла; причем щечки не литые, а по старинке – фрезерованные.

Приобрели дополнительно две электролебедки “58 CEST”. Две стандартные лебедки стаксель-шкотов “54 CST” перенесли на рубку и тоже снабдили электроприводами, 58-е поста-



вили на их место. Две освобожденные рубочные лебедки “48 CST” установили на мачту, на специальное основание из нержавеющей стали. Дублирующие лебедки и стопора на мачте позволяют в одиночку поднимать сложные в постановке спинакер и геннакер (удобнее всего из специальных “чулков”, приобретенных вместе с легкими парусами), при этом курс яхты можно корректировать с помощью пульта ДУ автопилота. С помощью этих лебедок можно набить фалы грота и стакселя, топенанты и оттяжки. В гонке у мачты удобно работать несколькими баковым, освобождая кокпит для остальной команды, численность которой может достигать 12 человек.

Наконец купили два сумасшедшей красоты угольных штурвала. Дорогие и совсем не обязательные (прежние были не намного тяжелее), но с ними яхта смотрится совершенно иначе. Отмечу удобный обод, на котором рука лежит как “влитая” и который не жжет ладони на солнцепеке.

Паруса

Кроме грота и генуи, полученных вместе с яхтой, приобрели спинакер и геннакер; весь комплект удобен для круиза. Выбрать гоночные паруса нам помог давний друг, датчанин Йохан Реймер из компании “ELVSTR?M SOBSTAD”. Основные паруса выполнены по технологии “Genesis”, когда между двумя склеенными майларовыми пленками по направлениям действия нагрузок уложены “угольные” и

кевларовые нити, обеспечивающие жесткость, образуя своеобразный сэндвич. Такой парус практически невозможно растянуть, он не теряет форму длительное время. Проблемой таких парусов является слабая стойкость под солнцем, так что использовать их лучше только в гонке.

Для начала были выбраны два полноразмерных, до палубы, не закручиваемых стакселя: 150% генуя для ветра до 22 уз и 105% стаксель с четырьмя латами – при 22–28 уз (типичные ветра для Адриатики). Для постановки таких стакселей приходится перед регатой снимать барабан закрутки, а также опускать фаловый вертлюг.

Грот с двумя рядами рифов, одной верхней сквозной и четырьмя средними по размеру латами, что позволяет настраивать его и в легкие ветра, в отличие от варианта со всеми сквозными латами, которые хороши только для сильного ветра.

Также заказали три спинакера:

– легкий, из материала плотностью 0,6 унции (17 г/м²) и площадью 194 м² (для него сделали специальные легкие брасы);

– “боевой” – 0,9 унции (25,5 г/м²), 192 м²;

– плоский – 178 м² из такого же материала, способный эффективно работать при слабых ветрах в пределах 70–120° к истинному ветру.

Когда Йохан увидел первые фото корпуса с изображениями джокера, он как истинный искуситель предложил “немного потратиться”, чтобы нанести эффектное изображение и на ос-



новой спинакер. Мы согласились, и в итоге за картинку на поле размером примерно 8 x 16 м было выложено примерно вдвое больше денег, чем за сам спинакер. Но мы об этом потом ни разу не пожалели – уж очень эффективным оказался огромный парус.

Бегучий такелаж

Гоночные паруса требуют нетянувшихся тросов. На “MARLOW ROPES” (Англия) нам подобрали набор тросов серии “Grand Prix” (такие же используются на некоторых яхтах “Volvo Ocean Race”). Заказывают их так. Вы специфицируете назначение веревки, длину куска, цвет, определяете материал сердечника и оплетки. Для каждого назначения существует не менее 3–4 подходящих вариантов, для выбора имеются различные графики и таблицы, описывающие работу сердечника и рубашки в тех или иных условиях, в том числе проскальзывание в стопорах, температура плавления оплетки. Для шкотов, которые травят под нагрузкой, лучше выбирать рубашку с температурой плавления не менее +500° С. Важен минимальный коэффициент удлинения при рабочих нагрузках (не более 3–5%), особенно для шкотов и фалов парусов из углеволокна и кевлара.

Общая длина заказанных тросов составила 850 м. Не забыты и легкие брасы, сплетенные из 8-рядного сверхлегкого полипропиленового конца (10 мм) и обычного троса (12 мм), удобного для рук. Бегучий такелаж обошелся в кругленькую сумму, и если бы не предоставленные льготные условия, мы бы на покупку не решились.

В ахтерштаг вставили кусок со специальными изоляторами, и он стал играть роль коротковолновой антенны; в качестве заземления на днище был прикреплен специальный пористый электрод с золотым напылением,



эквивалентный по смоченной площади 30 м².

К сожалению, для такой большой лодки верфь не поставляет машинки для набивки ахтерштага, имеются только два талрепа, которые быстро не набьешь, что важно в гонке. В настоящее время гидравлическая машинка “Lewmar” уже куплена и будет в ближайшее время установлена, так что окончательная настройка лодки еще впереди.

Применение глубокого фальшкиля, “спортивного” рангоута, уникальных парусов и бегучего такелажа дало лодке значительные преимущества, что проявилось в Карнавальном регате, проводимой в Биограде (Хорватия). “Joker” поделил 1–2-е места с хорошо настроенной “Grand Soleil 50” в классе 50-футовых яхт, и занял 6-е место в общем зачете (из 32 яхт), про-

пустив вперед только чисто гоночные лодки, такие, как “X-41”. Результат нас очень порадовал, а последующий анализ позволил наметить шаги для окончательной настройки лодки.

Электроника

Навигационные приборы взяли, в основном, “Raymarine” – на яхте уже было оборудование этой фирмы. В дополнение к автопилоту, прибору “Tridata” и анемометру приобрели: картплоттер “E80” с дополнительной клавиатурой управления и дисплеем высокой яркости “G120”, антенну радара 4 кВт, гиродин (гироскопический датчик) для радара, что позволило активировать функцию слежения за целями, беспроводной пульт управления автопилотом, систему сигнализации “LifeTag” (“человек за бортом”), модульную УКВ/ЦИВ-радиостанцию “Ray 240” с двумя постами, приемник AIS (очень полезная штука). Кроме этого – погодный приемник NAVTEX, пара носимых УКВ-радиостанций “Icom M88” и станция SSB (КВ) “Icom-802”; в Адриатике она не нужна, но пригодится в дальнем плавании. Конечно, перед этим предполагается установить дополнительно спутниковую связь (скорее всего, “Sailor”).

Для размещения всей этой электроники пришлось изготовить новую приборную панель у штурманского стола. Дублирующий дисплей “G120” установили в кокпите на поворотной консоли, изготовленной по нашим эскизам: хорошо видно и днем и ночью. Ниже дисплея установили дистанци-



онную клавиатуру картплоттера. У каждого штурвала поставили универсальный репитер “ST70”, по правому борту – второй пост УКВ-радиостанции с громкоговорителем и панель подруливающего устройства. По нашим эскизам из нержавеющей трубы словенские мастера изготовили и установили кормовую стойку для антенн (радар, спутниковое ТВ, GPS и NAVTEX). Радар поставили на качающемся подвесе от “SCANSTRUT” для выдерживания уровня горизонта; размещение его на стойке было вызвано желанием уберечь пленочные генуи от повреждения, хотя источник излучения 4 кВт лучше было бы установить на мачте, подальше от экипажа.

При выборе спутниковой антенны отдали предпочтение “тарелке” “KVH M5” (45 см) с гироскопическим датчиком, который обеспечивал устойчивый просмотр программ со спутника “Hotbird” даже при значительном волнении. Телевизор выбрали “Sony 32” Full-HD, для его питания поставили инвертер 12/230 В с синусоидальным выходным напряжением, к телевизору подвели также сигнал от DVD-плеера. Чтобы не загромождать каюту, тюнер спутникового ТВ спрятали за спинку дивана, выведя из него только фотодиод ДУ.

И напоследок установили аудиоаппаратуру: два усилителя по 250 Вт, включая сабвуфер; эти сумасшедшие ватты дают достаточно чистый звук в салоне (к сожалению, не такой чистый снаружи из-за особенностей диффузоров “влагостойких” динамиков).

Кокпит “озвучили” отдельно от салона: можно, скажем, внизу смотреть телевизор, а на вахте слушать Гершвина. Мощный звук мы реализуем крайне редко, только чтобы послушать, к примеру, “Crazy Diamond” (“Pink Floyd”) – по-другому такая музыка не звучит...

Электрооборудование

Для питания основных потребителей, в первую очередь, электролебедок и подруливающего устройства, было решено заменить две кислотные батареи (по 140 А/ч) на три гелевые (по 200 А/ч), соединенные параллельно через транзисторные гальванические изоляторы, работающие без потерь напряжения. Для полноценной зарядки заменили автоматическое зарядное устройство на более мощное.

Для дальних походов мы установили в кормовом пространстве экономичный опреснитель на 12 В производительностью 30 л/ч, который работает по ударному принципу при продавливании мембраны высоким давлением. Установили СВЧ-печь с грилем; найденная случайно в одном словенском магазине, она идеально вписывалась в камбузный шкафчик. Нам осталось снять дверку шкафчика, теплоизолировать стенки, обклеить их толстой алюминиевой фольгой и организовать вентиляцию.

В настоящее время на лодку ставят кондиционеры “Clima”. Один (мощностью 8000 BTU) будет работать на две кормовые каюты, второй (16000 BTU) – на салон и носовую каюту. Питание 230 В поступает от генератора или береговой сети. Кондиционеры работают на тепло и на холод. Находясь в феврале во время регаты на яхте, мы столкнулись с тем, что не всегда удавалось быстро запустить обогреватель, пламя срывалось при поджиге, предположительно из-за высокой сырости. В таком случае кондиционеры смогут дублировать обогреватель.

Нередко, покупая 12-вольтовые силовые механизмы (брашпили, лебедки и др.), люди не обращают внимания на сечение проводов, хотя диаметр должен быть от 35 до 200 мм², в зависимости от потребляемых токов. Такие провода мы нашли с трудом – лучшими оказались гибкие, сплетенные из тонких проволочек, с двойной

неопреновой изоляцией. Они в два с лишним раза дороже обычных, но благодаря гибкости их проще прокладывать в лодке. Трудность вызвала заделка концов в наконечники, для чего потребовались гидравлические клещи. Работа была непростой; вдвоем мы подключали четыре электролебедки в течение трех дней, заделав свыше 70 наконечников и собрав три распределительных щита. Чтобы уменьшить количество и, главное, вес проводов, мы дотянули провода общим сечением 140 мм² от источника питания до кормового распределительного щитка, а оттуда разводили провода по 50 мм² на каждую лебедку, решив, что все одновременно включаться не будут.

Поиск материалов и инструментов для этой работы занял у нас значительное время. По приезду в Москву мы нашли производителя таких проводов, наконечников и клещей в России. Теперь каждый, кто захочет самостоятельно произвести несложный, в общем, монтаж самостоятельно, сможет найти все необходимое в магазине “МОРЕМАН”.

Работа и работники

Монтаж устройств, каждое из которых является весьма сложным (одной документации накопилось несколько коробок) и дорогостоящим, трудно доверить неподготовленным рабочим. Найти квалифицированных и трудолюбивых монтажников оказалось сложно, нам пришлось привлечь специалистов из Словении, Италии, Хорватии, Германии, Швеции, Дании и Англии и, конечно, самим принимать в работе активное участие. Кто-то трудился непосредственно на монтаже, кто-то консультировал, но бригада в целом была по-настоящему интернациональная. Работа заняла два месяца, что мне представляется хорошим результатом, хотя не всегда все шло гладко. Были и нерадивые исполнители, и попросту халтурщики, поэтому нам важно было провести этот эксперимент на своей лодке, а не краснеть перед владельцем за сорванные сроки. Я еще раз убедился, что проблема сервиса, качества работ и трудолюбия имеет глубокие интернациональные корни. Главное – индивидуальный профессионализм и ответственность...

Спросите – и я отвечу

Вы спросите, а для чего все было затеяно.

Эта работа позволила нам безбоязненно браться за гораздо более сложные, чем установка мачты и гребного винта, задачи. В течение последнего года мы спустили на воду целую флотилию парусных и моторных яхт “Bavaria”, каждая из которых заметно отличалась от серийных аналогов. Почти всегда будущие владельцы выбирали для себя что-то из спектра возможностей, которые мы демонстрировали им на примере “Joker” или других лодок и предлагали для реализации. Как правило, выбор падал на более или менее полный навигационный комплекс, комплект ТВ- и аудиоаппаратуры со спутниковой антенной или без нее, часто производились корпусные работы с полной или частичной перекраской в различные цвета, установкой специальных элементов, например, гидравлических трапов или опускаемых платформ. К сожалению, гоночных парусов пока никто не заказывал, но это не удивительно – настоящих “буйных” мало.

Ну и, наконец, нет такого капитана, который не хотел бы сделать свою яхту красивее, а жизнь на борту – приятнее. И если появляется возможность...

Вот для этого и был затеян “полный тюнинг”. Которому, как видим, предела нет. ☸

