



# ЛЕДИ БАВАРИЯ

МИХАИЛ БАРУ

*Любуясь панорамой Пальмы из кресла рулевого, я понял, для чего создана эта лодка. Она рождена мчаться навстречу розовеющему рассвету горизонту, мчаться днями, ночами, сколько хватит топлива...*

*В предыдущем номере журнала мы опубликовали тест Bavaria Sport 31, который проводили в конце ноября прошлого года в Пальма-де-Майорке. Верфь Bavaria Yachtbau GmbH представила журналистам две моторные лодки: новую Bavaria Sport 31 и уже знакомую Bavaria Sport 43, оснащенную новой пропульсивной установкой. Статья «Так вот ты какой, баварский олень!» заканчивалась словами: «Не заходя в марину, прямо в открытой воде пересели на Bavaria Sport 43. Другая лодка, следующий тест, другие ощущения, надо сказать — весьма отличные от тех, которые подарила нам Bavaria Sport 31».*

*Предлагаем вам вернуться в ласковые воды Балеарского моря и побывать вместе с нами на борту Bavaria Sport 43.*

«Go back?» — с явным облегчением спросил шкипер 31-й «Баварии». «Why? Change the boat here», — сказал я и ткнул в картплоттер в том месте, где недалеко от значка лодки была бухта. «Follow me!» — передали мы на 43-ю «Баварию» и рванули к берегу. «Hush, hush. Look there — divers!» — забеспокоился шкипер у входа в бухту. Действительно, посреди нее лежала живописная скала, а пространство вокруг было обставлено буйками. Присмотревшись внимательно, я увидел плавающие в разные стороны красные продолговатые поплавки, рядом с которыми время от времени всплывали, как тюлени на Сайме, ныряльщики. Мысленно побывав в их шкуре рядом с быстро идущим катером, сбавляю обороты и увожу лодку вглубь бухты, подальше от «ластоногих». Вскоре к нам присоединяется 43-я. Приближающаяся лодка имеет все фамильные черты Bavaria Sport, но размер чувствуется: и по

тому, как она рассекает волну, и по внешности (борт украшает цепочка из шести иллюминаторов, напоминающих оружейные порты). Приблизившись к нам, «старшая сестра» замирает на месте, мы подходим к ней корма к корме. Передаю штурвал шкиперу: «Please, slow back to my jump. Ok?» — и отправляюсь на кринолин. Прыгнуть на специально опущенную купальную платформу старшенькой оказалось легко. Вот, оказывается, какое есть еще применение для нее, кроме «отмокания после вчерашнего» или приготовления шашлыков (угольки и капли жира падают прямо в воду, если платформу слегка притопить).

Приветствую шкипера Bavaria Sport 43 и направляюсь к посту управления. Успокоенный тем, что младшенькая осталась цела после моих экзерсисов, он молча забирается отдохнуть в угол большого П-образного дивана, оставляя меня наедине с лодкой. Встаю к штурвалу. Да,

этот баварец ощутимо больше, что особенно чувствуется после такой быстрой пересадки. А какой малышкой выглядит отсюда младшенькая! Все познается в сравнении.

Осматриваюсь. Слева от меня удобная лежанка, за спиной ветбар, как и на 31-й, но размером куда больше, напротив него — тот самый диван, в углу которого устроился шкипер. Ну и где-то там, за всем этим, фирменное «архитектурное сооружение» капота с санлонжем размером почти с теннисный стол. Пост управления удобен, все на своих местах. Ну что же, Let's go!

Включаю машины «враздрай» и под нервную дрожь корпуса разворачиваю яхту носом на выход из бухты. «Малый вперед» — и, помня о дайверах, «шепотом» иду в море. Тем временем выключаю «ассист» и ставлю в «0» тримм и интерцепторы. В кресло не сажусь, памятуя о том, что закончившемся тесте «младшей сестры». Выйдя из бухты, поворачиваю к маяку на далекой оконечности острова. Во время первого теста погода изменилась. Ветер засвежел до 15 узлов, и волна стала

высотой полметра – метр. Даю газ, и вместо жужжания бензинок слышу привычный утробный бас дизелей. Нас везут две машины последней модели Volvo Penta по 400 л.с. с новыми поворотными колонками, способными переваривать мощность и крутящий момент моторов. Добавляю обороты. Лодка упруго разгоняется и незаметно выходит на глиссирование, при этом горизонт все время остается в поле зрения. Легкая килевая качка адекватна встречной волне и не вызывает дискомфорта, а скорее убаюкивает. Ловлю себя на мысли: «Зачем я стою у штурвала? Давно можно сесть». В этом смысле тест оказался противоположным предыдущему — я провел его, не вставая из кресла.

На скорости 30 узлов при 3000 оборотах дизелей начинаю циркуляцию. И... Вы когда-нибудь видели, как закладывает вираж Airbus A380? Величественно, без суеты, мощно и уверенно. Так же отозвалась на штурвал наша лодка. Полная достоинства и несокрушимой уверенности в своей правоте, она проявляет нейтральную поворачиваемость и абсолютную устойчивость к полуметровой волне. На выходе из цирку-



ляции в 360 градусов теряем всего один узел. Попытка форсирования поворота приводит только к потере скорости, при этом нет и намека на проскальзывание. В циркуляции под добавление газа лодка просто распрямляет траекторию, переходя на больший, и потому безопасный радиус. Не поддалась она и на провокацию с резкой переключкой штурвала и сбросом газа. Никакого желания занырнуть внутрь дуги

циркуляции лодка не проявила — она плавно поворачивала, теряя скорость. С положенным на борт до упора штурвалом яхта с постоянным креном устойчиво описывает полную циркуляцию диаметром не менее трех корпусов на скорости 26–27 узлов. У нее, как у истинной леди, хорошие манеры в крови от рождения. Обязательная программа — блеск! А что в произвольной? Заставить «гарцевать» ее почти не уда-

ется. Да, можно выйти на свою волну. Но крутиться на месте, гоняясь за собственным «хвостом», она не будет ни за какие деньги. Все, что она делает — она делает с солидностью трансатлантического лайнера. Полная противоположность истребительной молниеносности Bavaria Sport 31. Ясно, что произвольная программа не ее стихия, но предсказуемость и безопасность поведения в этих режимах достойна высшей оценки. Стала понятна причина олимпийского спокойствия шкипера, ни разу не пытавшегося хоть как-то повлиять на мои попытки «потанцевать» с «леди Бавария».

Ну что же, с отключенной электроникой яхта просто умница. Но тест есть тест, если на лодке что-то есть — оно должно быть включено и опробовано. Ставлю тримм в «-6». Лодка чуть рыскает, зарываясь в волну, и заметно теряет в скорости. Включаю систему стабилизации, которая тут же возвращает положение колонок в «-1». Похоже, при такой волне тримм яхте вовсе не нужен.

Пора и честь знать, поворачиваю назад. Пока совершали всевозможные эволюции, оказались довольно далеко от «базы». Полный газ, 3400 оборотов. Мы «делаем» 34 узла и расходует при этом, по данным бортовой электроники, 76 литров топлива в час на машину. Имея волну в правую скулу, лодка немного теряет в максимальной скорости, но идет очень ровно. А что с крейсерским режимом? 25 узлов, 2500 оборотов и 37 литров солярки в час на мотор. Гуманно, учитывая размеры и вес яхты. Лодка идет, как лимузин, слегка покачиваясь. «Эй, кто-нибудь! Налейте мне маргини!» Эх, рано расслабился. Ветер и волна постепенно сбивают лодку с курса. А если немного поколдовать с интерцепторами и настроить лодку так, чтобы маргини можно было наливать самому? Опускаю правый интерцептор всего на четверть и отпускаю штурвал. О, так намного лучше, еще чуть-чуть добавил — и нос теперь не «съезжает» со шпиль знаменитого собора работы Гауди.

Любуясь панорамой Пальмы из кресла рулевого, я понял, для чего построена эта лодка. Она создана мчаться навстречу розовеющему рассвету горизонту, мчаться днями, ночами, пока не закончится топливо...

С такими мыслями я вернулся в порт. Вот заправка, поворот и узкий, меньше длины лодки, проход к пирсу Бавария. Порывистый, до 20 узлов ветер норовил навалить нашу яхту на подветренные лодки. Приходилось ставить ее под углом к проходу, а еще где-то нужно было развернуться. Ничего, справимся, у нас есть и джойстик, и подрулка. На «перекрестке» за «квартал» до пирса разворачиваю яхту по-автомобильному, в два приема, кормой к пирсу. Несмотря на свои приличные для этих шхер из бонов размеры, лодка легко развернулась. Я использовал подрулку для направления носа, а корму контролировал джойстиком. Обдав стенку буруном из-под винтов, яхта остановилась. Все, дома!

Теперь можно заглянуть в машину. Электропривод неспешно поднимает сооружение капота с санлонжем и спрятанным рундуком, открывая доступ в машинное отделение солидных размеров. Бросается в глаза обилие свободного места, в котором вполне поместятся любые дополнительные агрегаты. Пышущие жаром дизеля занимают только треть пространства. Внешне они ничем не отличаются от других D6, разве что шильдиком.

Хорошо, круизные качества этой яхты на высоте. Это значит, что вам доступны не только прогулки, но и настоящие морские путешествия. Но для круиза мало только мореходных качеств — нужен еще и комфорт. Давайте спустимся на нижний уровень и убедимся, что ба-



варцы и тут позаботились о своих клиентах.

Объем внутренних пространств — под стать размеру яхты. Как и на младшей модели, все помещения имеют хорошее дневное освещение. В просторном салоне, отделанном натуральным деревом, традиционно расположены камбуз (по левому борту) и обеденный уголок (по правому). Кроме шикарной для лодки такой длины мастер-каюты, есть еще две гостевые. Согласитесь, баварцы снова порадовали: 6 полноценных спальных мест в 43 футах! В каютах достаточно шкафов и полочек для размещения всех необходимых вещей. Из приятно удививших совсем даже не мелочей — отдельный галльон и душ в мастере! Вход в еще один галльон, уже совмещенный с душем, — из салона, рядом с камбузом. Оснащение последнего вполне подойдет не только для приготовления легких закусок, но также вкусных обедов в долгих путешествиях.

Кроме трехкаютного варианта компоновки, верфь также предлагает и двухкаютный. Салон и носовая каюта остаются практически неизменными, а пространство двух гостевых кают объединяется, образуя одно большое комфортабельное помещение. Впрочем, описывать интерьеры — дело неблагодарное, лучше познакомиться с ними самостоятельно, для начала — по фото.

Хочется отметить еще один важный момент. Наша яхта имеет конфигурацию орег. Она отлично подходит для теплого климата и практически не заканчивающегося лета средиземноморского побережья, например, Испании. Нам же, как мне кажется, больше подходит более закрытый вариант — hardtop.

Уже сидя в самолете, когда он закладывал вираж над Пальма-де Майоркой, в голову пришла шальная мысль: вот бы сейчас «перепрыгнуть» из магистрального пожирателя пространства в миниатюрный и стремительный Jet! Какая была бы разница? Такая же, как между двумя систершипами — Bavaria Sport 31 и Bavaria Sport 43. Почувствовали? ☼

### Bavaria Sport 43

Длина полная, м .....	13,55
Длина корпуса, м .....	13,25
Ширина, м .....	4,40
Высота по ватерлинии макс., м .....	3,40
Осадка, м .....	1,10
Водоизмещение, кг .....	11200
Запас топлива, л .....	1500
Запас воды, л .....	410
Мощность двигателей, л.с. ....	2 x 400
Спальных мест .....	4/6
Кают .....	2/3
Категория плавания CE .....	«B»