



ЧЕСМЕНСКИЙ БОЙ

МИХАИЛ БАРУ

Эта генуэзская крепость видела, как в ночь на 26 июня (7 июля) 1770 года подошла русская эскадра адмирала Спиридова и открыла огонь по турецким кораблям. Она видела атаку брандеров — трусость князя Гагарина и храбрость лейтенанта Ильина. Она видела полыхающий в ночи турецкий флот, а теперь оборотистые турки продают виды на ее руины, местный колорит и ветер, которого здесь всегда в избытке.

Чешме (так произносят местные) — мекка для виндсерферов и яхтсменов. Здесь верфь Bavaria представляла журналистам на воде свою дюссельдорфскую премьеру — моторную яхту Bavaria 39 Sport. Так случилось, что несколько раньше мне довелось участвовать в тестах 31-й и 43-й лодок этого

модельного ряда, и он показался мне тогда законченным. Я ошибся. Баварцы решили, что в клеточке как раз между этими моделями (31 и 43) нужна рокировка: 38-ю лодку — на 39-ю. Тем интереснее узнать, какой окажется новая «сестрица».

Ее звали «Мах». Внешне лодка очень узнаваема. Все при ней: высокий корпус, решительно наклоненная вперед радарная арка,

панорамное ветровое стекло, открытый кокпит. Но есть и отличия. На белом корпусе вдоль всего борта «визажист» подвел серую стрелку. В ней прячется длинный и узкий параллелограмм бортового панорамного иллюминатора, какого нет на «систершипках».

Кокпит — традиционный для серии Sport: по правому борту вход, за ним ветбар с мойкой и холодильником. Далее пост рулевого,

оснащенный необходимыми приборами и органами управления. Он функционален на всех «спортах». Встав к штурвалу, я почувствовал себя так, как будто вернулся домой. Кокпит лодки принял меня, как давний знакомый. Все на своих местах — и при этом чем-то неувлимо отличается. Кормовой П-образный диван оказался, что называется, самое то. Комбинация стола и дивана создает ощущение уюта. Места достаточно, чтобы без проблем забраться в дальний угол — наиболее, на мой взгляд, комфортное место на палубе. Лодка открытая, что гарантирует отличный обзор, и при этом ветер не сильно беспокоит прическу, а брызги не долетают вообще. Амплитуда килевой качки там заметно меньше, чем впереди. Как и на 44-й лодке, по левому борту прямо за ветровым стеклом установлен лежак. Его профиль своими эротичными изгибами прямо-таки намекает на формы, для которых он предназначен. Есть и сиденье для со-pilot, но сидеть на нем лучше на стоянке, любуясь той, которая расположилась на лежаке, ибо на ходу есть риск не усидеть — держаться решительно не за что.

В корме перед кринолином капот, увенчанный большим и удобным санлонжем. Его недра скрывают объемистый ахтерпик, способный спрятать все кранцы, швартовные концы и даже спасательный плот. В целом новая Bavaria 39 Sport не создает впечатления заметно подросшей. Но, может быть, она окажется внизу больше, чем снаружи?

Спускаюсь по трапу и попадаю в почти квадратный салон. Благодаря форме и высокому (2,1 м) подволоку кажется, что он занимает больше пространства, чем ему отведено в действительности. Приличных размеров шкаф, традиционный диванный уголок и столик занимают весь левый борт в салоне. Над диваном четыре закрывающиеся полки и полочка под бортовым витражом. Этих мест будет вполне достаточно для хранения всего того, что может потребоваться в плавании. А еще за спинками дивана скрываются рундуки.

Сколько бы ни было у вас на борту яхты топлива, с голодной командой далеко не уйти. Камбуз — заправочная станция экипажа — занимает часть пространства по правому борту от переборки носовой каюты до галюна. Многолетний опыт верфи в обстройке яхт позволил сделать его удобным и функциональным. Холодильник, плита, мойка — все это в наличии. И очень уютно расположилась в своей нише микроволновка. Несмотря на ограни-



ченные размеры, камбуз предоставляет много места для хранения посуды и припасов.

Прохожу через салон и открываю дверь в носовую каюту. При такой длине лодки появление отдельной каюты (а не спального места с «занавесочной» приватностью) было ожидаемо, но пространство, отведенное под нее, оказалось небольшим. Расстояние от переборки до кровати, имеющей в плане форму усеченной пирамиды, немногим больше метра, но в него поместились (по каждому борту) шкафчики для одежды с небольшим сиденьем в основании. Из-под коек выдвигаются ящики, но открыть можно только один, иначе места для человека в каюте не останется. Вообще есть ощущение, что для двоих в носовой каюте место только на кровати — в пространстве между ней и переборкой им будет трудно разойтись.

Зато кормовая каюта показалась просторнее, чем на 31-й модели. Кровать в ней расположена поперек корпуса и традиционно может трансформироваться в две отдельных. Вне спальной зоны можно стоять в полный рост даже высокому человеку, от пайол до подволока — два метра четырнадцать сантиметров! Пространства достаточно, и оно с умом использовано: его хватило на шкафы, полочки и даже на удобный диван. Очевидно, что на комфортабельность мастер-каюты были направлены усилия дизайнеров. Здесь-то и



использованы прибавленные фуги длины.

Третья дверь, выходящая в салон, ведет в светлый и просторный галюн. Отличное сантехническое оборудование, удобные полочки, кронштейны для принадлежностей. Все расположено удобно, для всего найдется свое место. Душевая кабинка отделена дверцей от остального помещения. Ее размеры позволяют стоя принимать душ, а для желающих прилечь есть небольшой рундук.

Обитаемость новой Bavaria 39 Sport оказалась на высоте. Для четырех человек есть все, что нужно. Но лодка — это не только комфорт жизни. Лодка — это движение. Какая она в движении? Насколько комфортно на ней ходить по морю?

Пока я изучал лодку, мои коллеги отдали швартовы и направили «Мах» в море. Погода была весьма свежая — Хиосский пролив >>>



продувал свирепый норд-норд-ист. 25 узлов стабильно, а порывы даже в бухте подталкивали стоящих на палубе к релингам. Именно традиционный для этих мест Nord позволил нашим предкам загнать и атаковать в Чесменской бухте неприятельский флот. Этот ветер раздувал пожары на вражеских судах и не давал загореться нашим, относя от них искры и жар с горящих обломков.

Нас же он решил угостить многочисленными брызгами и, бывало, добрыми порциями соленой воды. Как только мы вышли из-под прикрытия бухты — получили волнение в 3–4 балла, что для открытой (напомню, что на тесте была версия open) и довольно плоскодонной глиссирующей лодки немало. Однако «Мах» держался молодцом. Скорость хода пришлось снизить, но дискомфорта от качки мы не испытывали весь тест. Bavaria показала себя весьма мореходной.

Чтобы укрыться от волны, мы обошли мыс и провели ходовой тест лодки. Как обычно, я решил посмотреть сначала возможности Bavaria 39 в чистом виде, без использования вспомогательных систем. Даю газ, лодка начинает разгоняться. Она приподнимает нос, но к 20 узлам опускает его, давая возможность расслабиться и опереться на bolster. Для начала неплохо. Продолжаю разгон. Несмотря на беспокойную поверхность моря, «Мах» движется в соответствии с волнением, не проявляя тенденции к дельфинированию. Выполняю змейку. Лодка послушно идет за штурвалом, немного задумываясь в момент его резкой перекладки. При этом она приятно пританцовывает кормой, намекая на то, что готова к более решительным маневрам. Проверим? Энергичная циркуляция на 30 узлах. Волна пытается вызвать срыв лодки, но та цепко лежит на скуле. Кажется, что ветер больше влияет на нее, ударяя в высокий борт. Яхта энергично крутит восьмерку за восьмеркой. Легкий намек на избыточную поворачиваемость превращается в удовольствие от стремительно-послушного поведения лодки.

Теперь на меньшей скорости, «играя» газом, разворот на месте. Восхитительный крен, бурлящее от винтов море, погоня за собственной волной и прыжок на ней. Эта Bavaria может доставить удовольствие любителям активного движения. Хорошо, что лодка не потеряла «драйверского» характера Bavaria Sport 31. При этом на прямых она ведет себя куда стабильнее. Но, как мне показалось, ей «не хватает моторов». На выходе из циркуля-

ции лодка заметно проседает, теряя скорость. Тут бы опереться на двигатели, но мощности двух Volvo Penta D6-370 оказывается маловато для этой уже не маленькой лодки. Их могли бы заменить новейшие D6-400 — в машинном отделении места хватит. Дополнительные 60 лошадиных сил, а главное — больший крутящий момент прибавили бы Bavaria 39 Sport «перчика».

Настало время проверить работу электронного ассиста. Включаю автомат Volvo. Его вмешательства почти не чувствуется. Система триммировала лодку всего в положения «-1», «-2». Яхта при этом не потеряла в скорости, но движение ее по волнам стало мягче. Автоматика не душит лодку, а ненавязчиво помогает ей.

Bavaria 39 Sport свой Чесменский бой провела с честью. Новая сестричка выглядит весьма сбалансированной. Мореходность, управляемость, комфорт — все на должном и, надо сказать, высоком уровне. А установка немного более мощных двигателей может сделать ее лидером линейки Bavaria Sport по совокупности качеств. ❖



Bavaria 39 Sport

Длина с платформой, м	13,00
Ширина, м	3,99
Осадка, м	1,05
Водоизмещение, т	8,20
Запас топлива, л	950
Запас воды, л	250
Мощность двигателей, л.с.	2 × 500
Скорость полного хода, уз	36
Спальных мест	4
Кают	2
Категория плавания CE	«B» (12)



SPORT 28 SPORT 31 SPORT 34 SPORT 34 HT SPORT 39 SPORT 39 HT SPORT 43 SPORT 43 HT DEEP BLUE 46 DEEP BLUE 46 HT

A NEW YEAR, A NEW YACHT! НОВАЯ BAVARIA SPORT 39HT

Назначьте персональную встречу с Вашим местным дилером
Дополнительная информация опубликована на сайте www.bavaria-yachts.ru

Бавария Яхтс
141707, Московская область,
г. Долгопрудный, ул. Набережная, 22
Тел: +7 495 5006789
info@bavaria-yachts.ru

