



ВАРИАЦИИ И ТРАНСФОРМАЦИИ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО МАРТИНА МЕЙЕРА

Многие (и в первую очередь соотечественники) твердо убеждены, что при длине более 40 футов моторная яхта обязательно должна быть флайбриджной, иначе не яхта это вовсе. Другие же — и таких немало — считают «летучий мостик» излишеством и на куда более крупных лодках, выдвигая в пользу компоновки, чаще именуемой sport cruiser, целый ряд весомых аргументов. Мы уже не раз пробовали сравнивать одинаковые по основным размерениям, но отличающиеся наличием или отсутствием флайбриджа яхты одного и того же бренда, но на сей раз можно говорить о кристальной чистоте эксперимента — даже без учета того, что сравнение проводилось не в павильоне какого-нибудь бот-шоу, а на реальных волнах Эгейского моря.

Объекта нашего сегодняшнего теста от Bavaria Yachtbau можно безо всяких натяжек отнести к новинкам, впрочем, как и всю серию Virtess, пока что представленную только этими двумя 42-футовыми лодками. Больше того: Virtess 420 Fly, впервые представленная широкой публике осенью прошлого года в Каннах, — это вообще первая флайбриджная моторная яхта в истории немецкой верфи,

так что ее появление оказалось в некотором роде сенсацией. А ее версия Соуре, компоновка которой более привычна тем, кто хорошо знаком с модельным рядом баварцев, так и вовсе свежее некуда — впервые «засветили» ее только на декабрьском бот-шоу в Париже, так что ваш покорный слуга оказался чуть не первым яхтенным журналистом, которому довелось опробовать ее на воде.

Лодки, ожидавшие испытателей в турецкой марине Алачати, были уже в той или иной

мере дополнены опционным оборудованием, но, как говорится, в меру (впрочем, дилеры и не припомнят случая, чтобы кто-нибудь купил «голую» лодку в базовой комплектации). Из особых роскошеств стоит упомянуть разве что гидравлическую кормовую платформу на 420 Fly; все прочие опции по большому счету относились к «предметам первой необходимости». А вот на силовых установках уж точно экономить не стали — флайбриджная лодка была по максимуму укомплектована

парой IPS 600 суммарной мощностью 870 л.с.; лишь немногим уступала ей и Соуре с двумя вольвовскими же 400-сильными дизелями и угловыми колонками DuoProp.

НАЙДИ ОДНО ОТЛИЧИЕ

Очень часто флайбриджная яхта и спорткрузер схожих основных размерений, относящиеся к модельному ряду одной и той же верфи, — это совершенно разные лодки, причем не только внешне, но и по планировочным решениям основных палуб. В случае с Virtess все просто, как апельсин: либо флайбридж есть, либо его нет. Все, что ниже крыши, абсолютно одинаково.

С одной стороны, подобная простота может кого-то насторожить. Но даже скептики вряд ли оспорят несомненный плюс подобного решения: для создания флайбриджной или «спортивной» версий на готовой основе требуется минимум затрат — начиная от дизайнерско-конструкторских и заканчивая производственно-технологическими. А в итоге и конечная цена продукта оказывается куда более привлекательной. Кстати о конструк-

торских расчетах: не зря баварцы открыли серию именно с флайбриджной лодки, предъявляющей более жесткие требования к той же остойчивости.

Впрочем, Соуре и в категории спорткрузеров располагается несколько особняком. Только ступив на его кормовую палубу с узкого причала марины, я поначалу подумал, что попал на Fly: слева от прозрачных сдвижных дверей центрального салона обнаружился полноценный трап с широкими ступеньками, ведущий на крышу. Поднявшись туда, я узрел широченный мягкий лежак, надежно прикрытый со всех сторон высокими бортиками. Даже на полном ходу загорать можно без опаски. Подстаканники, «музыка»...

Как все это назвать («лежачий флайбридж»?), не знаю, но зато стало ясно, куда создатели Соуре переместили «солнечную» площадку, которая на большинстве спорткрузеров располагается в кормовой части основной палубы, урезая пространство надстройки и центрального салона.

Спустившись вниз, внутрь салона я опять попал не сразу, поскольку на кормовой палу-

бе обнаружил нечто любопытное, хотя и тоже не бросающееся в глаза — узкий паз в настиле, огибающий его по периметру напоодобие стилизованной буквы «P» и проходящий аккуратно под кормовым диваном и основанием столика. На первый взгляд, в «походном» положении все как обычно: широкий двухсекционный диван и пара массивных «калиток» по бокам надежно перегораживают выход на кормовую платформу. Однако вскоре выяснилось, что все это хозяйство (обе секции дивана по отдельности и столик со складной столешницей) может ездить по этому пазу, словно вагончики по игрушечной железной дороге!

Сколько вариантов перестановки допускает конфигурация «рельса», сразу и не сосчитаешь. Например, «мебель» можно раздвинуть по сторонам, освободив широченный танцпол, поставить диваны по бортам боком к движению или же организовать уютный уголок для посиделок, оставив свободной уйму палубного пространства. Идея восхитила, причем не только меня. По словам представителей верфи, эта «железная дорога»



хоть и опция, но фактически уже стандарт, поскольку до сих пор ни один заказчик не поборол искушения занять такую трансформируемую палубу на своей яхте.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Bavaria Virtess 420 Coupe

Нагрузка — 4 чел. плюс 806 л топлива и 400 л воды, ходовые тенты убраны, силовая установка — 2 x Volvo Penta D6-400 (2 x 400 л.с.) с угловыми колонками DuoProp, скорость ветра — 12–15 м/с, высота волны — 0,6–1,0 м, темп. воздуха — +23 °С, темп. воды — +15 °С, место испытаний — Эгейское море в районе курорта Алачати, Турция

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	4,5	8,4	2,3	2348	4383
1000	6,6	12,3	5,9	1342	2502
1500	9,3	17,2	22	507	938
2000	12,0	22,2	53	272	503
2500	21,2	39,3	83	307	568
3000	28,5	52,8	113	303	561
3450	34,4	63,6	156	265	489

Только под левым двигателем:					
Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	2,8	5,1	1,1	3055	5564
1000	5,2	9,7	4,2	1486	2771
1500	7,8	14,5	13	720	1338
2000	9,8	18,1	39	302	557
2450	10,9	20,1	59	222	409

Центральный салон в целом решен довольно классически для лодок сравнимых размеров (слева — камбузная стойка со всем причлечивающим яхте оборудованием, справа — диван со столиком и основной пост управления перед ним), но и здесь не обошлось без интересных «фишек». Так, к L-образному дивану (при такой конфигурации он не перегораживает дверной проем, который при полностью сдвинутых прозрачных дверях превращает салон в открытый с кормы хардтоп) прилегают две довольно массив-

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Bavaria Virtess 420 Fly

Нагрузка — 4 чел. плюс 648 л топлива и 400 л воды, ходовые тенты убраны, силовая установка — 2 x Volvo Penta IPS 600 (2 x 435 л.с.), скорость ветра — 12–15 м/с, высота волны — 0,6–1,0 м, темп. воздуха — +23 °С, темп. воды — +15 °С, место испытаний — Эгейское море в районе курорта Алачати, Турция

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	4,5	8,3	2,8	1929	3557
1000	6,6	12,3	7,2	1100	2050
1500	8,7	16,1	23	454	840
2000	9,9	18,4	63	189	350
2500	17,7	32,7	88	241	446
3000	27,5	50,8	121	273	504
3600	34,2	63,2	169	243	449



ных табуретки. Мало того, что эти «кубики» можно поставить в любое удобное место, так они превращаются в нормальные стулья со спинками, да еще и с рундучками внутри!

Посмотрев на лодку со стороны, сразу обращаешь внимание на огромные «окна» в бортах. Причем не только в носу, где находится хозяйская каюта, но и на миделе — каюты для гостей по обоим бортам тоже не обделены естественным светом, хотя расположенный сверху салон заметно ограничивает пространство по высоте. А вот в носовой, с высотой подволока под два метра, можно спокойно встать во весь рост. Санузлов два, оба с отдельными душевыми кабинами и тоже с высокими потолками. Единственное, вход в хозяйские «удобства» непосредственно из носовой каюты.

В отличие от Соуре с ее «потайным мостишком», флайбридж на ее «старшей сестричке» — более чем полноценный: в корме — отделенная П-образным диваном зона отдыха со столом и довольно объемистым ветбаром



(есть даже гриль), в носу — пост управления с двухместным сиденьем, полностью повторяющий органами управления и приборами основной, справа от которого расположен еще один диванчик, трансформирующийся в двухместную «солнечную» лежанку. Кстати, расположение поста по левому борту меня поначалу несколько удивило, но, загоня лодку задним ходом на стояночное место в марине, я понял, что могу обойтись и без опциональной видеокамеры — край купальной платформы был виден в проем трапа, расположенный акурат у меня за спиной.

ЧТО ТАКОЕ VIRTESS

Название у серии не только звучное, но и, как выяснилось, говорящее. Оказывается, это



симбиоз латинского «virtus» (в данном случае в значении «мощь», «энергия», хотя словарь предлагает еще и целый перечень других определений вплоть до доблести с добродетелью) и французского «vitesse», что означает попросту «скорость». Да и вообще эта немецкая лодка по натуре своей космополит, особенно если припомнить, что это работа итальянского дизайнера Марко Кассали.

Хотя на вид этого не скажешь. Внешность у VirteSS не по-итальянски умиротворяющая и домашняя: довольно полные обводы корпуса говорят скорее о борьбе за обитаемое пространство, нежели за скорость и мореходность. Однако не всегда стоит судить по внешности, да и с днища на лодку тоже следует иногда взглянуть, хотя бы виртуально. Для начала, килеватость на транце более чем внушительна для 42-футовой яхты — 17°, а внешняя «полнота» объясняется тем, что это классический моногедрон, вариант проверенный и практически беспроблемный. Тут тебе и хорошая скорость при далеко не запредельной мощности, и мягкое преодоление волны — тоже в некотором роде разумный компромисс.

Так и вышло — скоростные данные приведены в таблице, а что касается мореходности, то в день теста скорость ветра, пусть и берегового, достигала 30 узлов, так что в открытом море катил не особо пологий накат за метр высотой. И при этом можно было идти полным ходом (33–34 узла) — никаких ударов, лодка лишь изредка слегка подтормаживала на особо высоких валах.

Да что там накат — вполне комфортным оказалось и преодоление с полного хода крутой двухметровой волны, специально разведенной второй лодкой в переходном режиме. Все мои попытки «полетать» закончились практически полным пшиком. Все происходило, словно в замедленной съемке: и Fly, и Соуре вальяжно поднимались вверх и так же вальяжно проваливались вниз. Будь на борту посуда, вся она осталась бы цела, развалившийся на диване пассажир даже не пытался за что-ли-



бо держаться и вообще откровенно скучал. Такая вот мощь с добродетелью...

Как это ни странно, но особой разницы в поведении флайбриджной и «спортивной» версий я не отметил даже при довольно резких маневрах (которые, впрочем, старательно «душили» электронной «защитой от дурака» от Volvo Penta). Пару раз в вираже с полного хода я даже переводил на «стоп» машину внутреннего борта, чтобы ее обмануть, но даже при «запрещенной» циркуляции лодки вели себя чинно и благопристойно — по крайней мере, от людей, явно привыкших к куда более спокойному стилю езды, никаких жалоб не поступало. Единственное, флайбриджную лодку заметнее кренило при сильном боковом ветре, что легко устранялось парой нажатий на соответствующую кнопку очень логичного и удобного пульта управления интерцепторами.

Да и вообще обе лодки весьма охотно откликаются на использование систем управления креном и дифферентом. Fly при опущенных интерцепторах выскакивал на глиссирование примерно за 7–8 секунд, практически не задирая носа, Соуре при поджатых колонках — и вовсе за шесть, после чего можно было «выставляться на пятку», словно на небольшой моторке с подвесником (Fly с IPS выдерживал оптимальный скоростной дифферент сам собой, а на Соуре можно было еще и дополнительно приподнять нос колонками). Автоматике вроде trim assist доверять, в принципе, можно, но в ряде случаев (в частности, на крейсерских режимах) лучше не полениться и поколдовать с соответствующими кнопками вручную — скажем, при 2000 об/мин так можно прибавить примерно

пару узлов скорости, что на длинных перегонах уже довольно существенно.

При маневрировании в тесной гавани с помощью джойстика флайбриджная лодка с IPS показалась мне более послушной по сравнению с Соуре с колонками (что ничуть не удивительно, учитывая хотя бы положение гребных винтов относительно транца), но тем не менее, несмотря на сильный ветер, носовую подрулку я не задействовал в помощь джойстику ни разу.

Бочка меда? В целом — да. Но вам напоследок и ложка дегтя. Управление всеми электросистемами яхты при помощи тачскрина на посту управления — это круто. Даже свет в гальюне можно включить, не вставая из-за штурвала. Но зачем же вы, господа баварцы, и управление «дворниками» туда засунули? Перелистывать страницы на бликующем экранчике, потом искать крошечный квадратик с пиктограммой на силуэте лодки и пытаться попасть в него пальцем, когда лобовое стекло вдруг залило водой, — это уж слишком. Верните, пожалуйста, обычные клавиши!

РЕЗЮМЕ

Два в одном, один в двух лицах — компромисс, достигнутый «малой кровью», и компромисс весьма удачный. Пожалуй, при выборе между флайбриджной и «спортивной» версиями Bavaria VirteSS 420 оценка различий в их потребительских качествах — не особо-то существенная, по большому счету — отойдет на задний план, а на первый выйдет ее величество цена. На разницу в цене между Fly и Соуре можно приобрести вполне приличный городской автомобильчик (или же набрать максимальный пакет опций, кому что важ-

нее) — вот вам еще одно весомое преимущество единой «базы». Если бы Соуре создавали с нуля, вряд ли удалось сэкономить даже на роликовые коньки... ❖

www.bavaria-yachts.ru



Bavaria VirteSS 420

Длина, м.....	13,6
Ширина, м.....	4,21
Осадка, м.....	1,10
Килеватость, град.	
– на транце.....	17
– на миделе.....	19
Водоизмещение, т	
– Fly.....	11,4
– Соуре.....	11,0
Запас топлива, л.....	1200
Запас воды, л.....	410
Объем септика, л.....	125
Пассажировместимость, чел.....	12
Мощность двигателей, л.с.....	740–870
Категория CE.....	«B»