



Bavaria 55 Cruiser:

**Большой скачок**

Наконец, после полутора лет интенсивной работы, появилась новая «Бавария». Это первая яхта, вышедшая из-под пера дизайнера Брюса Фара, знаменующая собой начало новой эры в существовании создавшей ее фирмы. Это премьера, таящая множество неожиданностей.



- **Проведение испытаний:** Залив Пальмы де Майорка
- **Условия испытаний:** слегка порывистый ветер от 8 до 12 узлов и неспокойное море.
- **Вид судна:** прогулочная яхта
- **Цена:** от 303 331 Евро (со стоимостью парусов)

С появлением этой яхты для Bavaria Cruiser начинается новая эра под девизом: «Функциональность в ее самой прекрасной форме».

Невероятно! Неужели эта элегантная стильная яхта и есть «Бавария»? Нет, эта яхта – нечто совершенно новое, демонстрирующее полный разрыв с прошлым. Ничего не напоминает более о том строгом силуэте, свойственном для судов, сходящих со стропил верфи Гибельштадта. Плоская конструкция яхты с широкими торцами из безукоризненно выложенного тика, гармонично перетекающие от носовой части к корме судна линии, узкие, идеально сочетающиеся с ними окна и люки, вытянутая форма корпуса яхты, кокпит, прекрасно приспособленный для участия в яхтенных спортивных гонках – нет, это более не «Бавария»! На происхождение судна указывает только надпись на корпусе - «**Bavaria 55 Cruiser**». Это новое начало, настоящий прорыв в многообещающее будущее. Это смелый, но, несомненно, необходимый шаг.

Таково первое, но очень сильное впечатление, возникающее при рассмотрении нового дизайна яхты. Однако для критического взгляда опытного испытателя **55 Cruiser** по-прежнему остается типичной «Баварией». Говоря это, мы подразумеваем ее функциональность, то есть возможность управления яхтой значительного размера и осуществления ей маневров с помощью небольшой команды, степень рациональности использования комфортного пространства под палубой яхты, будь то при стоянке в порту или на рейде, а также обеспечения удобства при длительных морских переходах. Верфь-изготовитель смогла создать настоящий шедевр: воплотить в жизнь новейшие дизайнерские идеи, сохранив при этом привычный для «Баварии» высокий уровень функциональности. Однако давайте, наконец, отправимся в морскую прогулку.

Погода великолепная. Над заливом Пальма дует свежий, с небольшими порывами ветер скоростью 12 узлов (четвертая скорость ветра). Солнце сияет с практически безоблачного неба. Гребешки сталкивающихся друг с другом волн беспокойного моря достигают полуметровой высоты. Несколько движений рукой - и



## Plus und Minus



+ устойчивость на курсе  
 + сбалансированные ходовые качества при использовании парусов  
 + простота в осуществлении балансировки и обслуживании  
 + высокие обороты двигателя  
 + механизм сворачивания паруса  
 + общее оформление кокпита

+ Наличие гаража для спасательных шлюпок  
 + возможность использования передвижных сидений в качестве трапов  
 + парусная находится в носовой части судна  
 + наличие покрытия рычага мотора, инструментов и ключей  
 + стол кокпита снабжен объемными шкафами

+ наличие гардеробной комнаты  
 + «кухонный островок» с выдвижными ящиками  
 + оформление салона  
 - негерметичные боковые ящики  
 - неудобное функционирование мотора при спуске с судна

оба паруса (трирадиальные сэндвич-паруса Эльвстрёма) расправляются, устанавливаясь на подветренный курс. Снабженный вертикальными рейками грот на семиметровой мачте яхты демонстрирует прекрасную устойчивость; столь же безупречен небольшой, с шестипроцентным перекрытием стаксель-кливер. 17-метровая яхта, способная идти в бейвинд при 70-градусном угле к ветру, общая площадь парусной оснастки которой составляет 144 квадратных метров, а водоизмещение – 5 с половиной тонн, наклоняется под пятнадцатиградным углом и

отправляется в путь. Удобно расположившись на широких сиденьях, установленных на подветренной стороне палубы яхты у руля управления, я контролирую натяжение стаксель-кливера и сверяюсь с маршрутом. Показатели GPS: 7.8 до 8.2 узлов.

Видимость заднего обзора, даже из такой низкой позиции, просто прекрасная, поскольку уровень днища кокпита



Суженный форштевень яхты прекрасно действует в условиях сильного волнения

**Проект**.....Бюро «Брюс Фарр Дизайн»  
**Класс яхты**..... А  
**Габаритная длина**.....16,72м  
**Длина по ватерлинии при фактической осадке**  
.....14,95 м  
**Габаритная ширина** .....4,75 м  
**Осадка** .....1,90\2,35 м  
**Вес** .....15.500 кг  
**Балласт** .....4. 680 кг  
**Рангоут и такелаж**..... 9\10  
**Гросс** .....78 м2  
**Стаксель-кливер (макс. 100%)**..... 66м2

**Количество коек** .....8  
**Мотор** ..... Volvo 100PS (81 кВт)  
**Четырехлопастный винт**  
**Запас питьевой вода**..... 700л  
**Дизель** .....380 л  
**Базовая цена** 303.331 Евро (вкл.стоимость парусов)

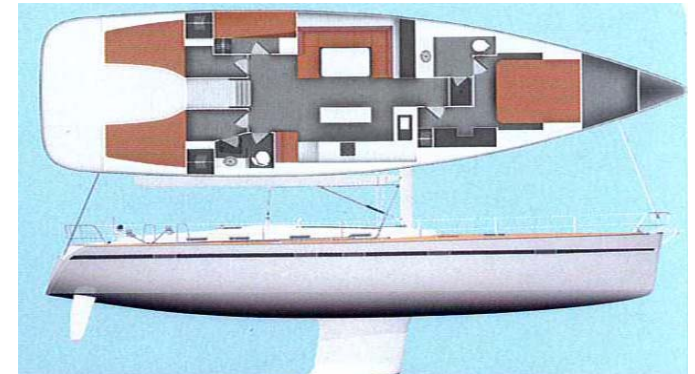
ненамного ниже, нежели уровень самой палубы. После приведения судна к ветру я изменяю свою позицию у руля и откидываю днище кверху таким образом, чтобы оно вошло в паз в практически горизонтальном положении. Теперь я могу удобно встать, равномерно распределив свой вес на обеих ногах, не используя при этом педали для ног,- простая, но эффективная идея! Таким же гениально простым является еще одно очень практичное устройство на судне - возможность балансировки грота без использования подвижного механизма. Контроль над положением мачты осуществляется посредством двух пересекающихся талей. Это происходит с

**Корпус и палуба**  
Все шкоты и несущие элементы яхты присоединены к корпусу и палубе судна, обеспечивая его крайнюю остойчивость.

**Высота отделений яхты**  
**Салон** .....2,05 м  
**Носовая часть судна** ..... 1,86 м  
**Ванные комнаты**..... 1,85 м  
**Койки:**  
**Носовая часть судна**.....длина 2,08 м; основание 1,36 м, выступ- 1,79

**Кормовая часть**.....длина 2,07 м; основание 1,30 м, подголовник- 1,79 м **Салонные диваны**.....длина 2,07 м; ширина 0,50 м

помощью блоков: двух - прикрепленных к мачте, и еще одного - смонтированного под углом к правому и левому борту яхты. Наличествует также и двойное управление шкотом - закрепленный сверху, он приводится в движение сначала посредством нижнего блока на палубе, оттуда проводится через верхний блок вдоль мачты и, посредством двух блоков, разворачивается под углом к лебедке около башмака вертлюга грузовой стрелы рядом со сходнями. При спуске одного и одновременном поднятии другого шкота балансировка судна осуществляется с точностью до миллиметра. Правда, при этом следует сохранять достаточно острый угол



**Относительно длинный киль яхты обеспечивает средний уровень осадки, являющийся желательным для прогулочных яхт**

Адрес производителя:  
Бавария Яхтбау ГбмХ, 97232, Гибельштадт, тел:  
09334\9420, [www.bavaria-yachtbau.com](http://www.bavaria-yachtbau.com)

поворота с подветренной стороны судна с тем, чтобы даже при легком бризе мачта могла бы подниматься с относительной легкостью, образуя при этом более полный и совершенный профиль. Это вряд ли было бы осуществимо при использовании обычной системы, поскольку при натяжении шкота мачта, как правило, еще больше опускается вниз, отчего профиль грота становится еще более плоским. Эффективная балансировка при таком положении вряд ли возможна, поскольку мачта находится не в прямом положении. Еще одной особенностью яхты являются длинные сиденья на транце: их можно двигать вперед вплоть до места установки

рулевого колеса, чтобы обеспечить всем участникам поездки возможность расслабиться за рюмкой вокруг стола. Кроме того, эти сиденья могут использоваться также в качестве мостика хвостовой части судна. К прочим плюсам яхты можно отнести и удобный гараж для шлюпок в хвостовой части яхты. Для их спуска на воду транец посредством электропривода откидывается вниз и превращается в большую купальню. Кроме того, большой грузовой отсек, находящийся позади якорного ящика судна, может использоваться для хранения парусов (типа Gennaker, Code Zero итд.) и кранцев. Доступ до него осуществляется по лестнице. Эта лестница может выдвигаться из своего крепления и использоваться в качестве мостков для прохода к носовой части яхты.

Однако следует смириться и с некоторыми минусами конструкции: из-за просторной задней каюты и довольно плоского дизайна кокпита, остается очень мало места для обоих боковых рундуков. Верфь-изготовитель советует использовать их для хранения спасательных средств или прочего оборудования, которое должно быть всегда под рукой. Но из-за особенностей конструкции днище кокпита яхты может подвержено проникновению воды: не хватает высоты комингса. Собственно же помещение для хранения оборудования находится под люком кокпита яхты перед

гаражом для шлюпок. Оно достаточно вместительно, но для того чтобы добраться до вышеуказанного снаряжения, приходится «нырять вниз» и долго рыться, чтобы найти искомое. Не обеспечивает достаточной защиты дизайн спинок сидений, находящихся на корме яхты.

Несмотря на порывистый встречный ветер, мы пытаемся установить наиболее оптимальный угол поворота для нашей яхты. Совершив подряд несколько поворотов, он определяется нами в границах, не превышающих 95 градусов. На это есть свои причины: сталкиваясь с нижней вантой, шкотовый угол паруса стаксель-кливера не разворачивается далее, поэтому объем паруса приходится уменьшать. При этом передняя шкаторина стаксель-кливера постоянно провисает, так как он изготовлен из чистого полиэстера. Кроме того, глубина профиля отклоняется в сторону хвостовой части яхты, что в крайне нежелательной степени повышает боковой крен судна. Кроме того, очевидным является недостаточное натяжение вант, до такой степени, что становится чрезмерным провисание фока-штага. Свойственные парусам судна недостатки препятствуют достижению ими оптимальной высоты. Но эти недостатки кажутся вполне простительными и устранимыми, так как оснащение первого серийного номера данной марки было завершено непосредственно перед его тестовыми

испытаниями. Впрочем, судно демонстрирует удивительную способность к маневренности на ветру, а также достаточно быстро возобновляет свой ход после уваливания под попутный ветер и спуска шкота. В пользу использования яхты в спортивных целях говорят также и достаточная устойчивость судна на выбранном курсе, а также удовлетворительная система обратного контроля руля судна, что делает судно чувствительным к управлению, несмотря на потери от трения из-за наличия на яхте двойного рулевого устройства.

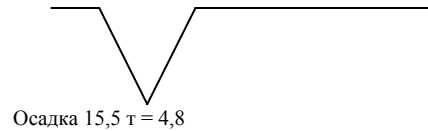
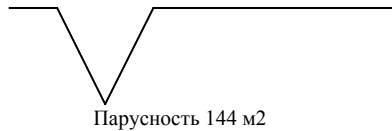
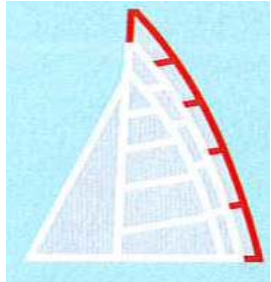


**Cruiser 55: высокий кокпит и ярко выраженный U-образный шпангоут кормового отсека**

Во время всей прогулки находиться около кокпита было очень удобно. Места для сидения на высокой грани приятные и широкие, поверхность их не скользит, они скошены под соответствующим углом, держаться на них сидящему легко в любом положении. Это является крайне

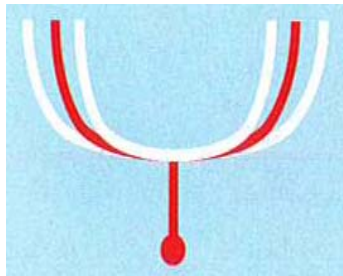
## Цифры, важные для оценки яхты

**Коэффициент работоспособности парусов:** плавание с большим количеством парусов при повышенной скорости ветра благодаря высокому сопротивлению крену судна может осуществляться без рифования парусов, в отличие от судов с менее устойчивой конструкцией. Коэффициент эффективности парусов типичной прогулочной яхты составляет около 4, 2; у гоночных яхт жесткой конструкции он достигает 5.



**Процент балласта:** 30%. Процент балласта **Bavaria 55 Cruiser**, равный почти 30% от водоизмещения судна, находится в средних пределах. Процент балласта для яхт со средней осадкой не должен составлять менее 25% по причинам, связанным с ходовыми качествами судна.

**Соотношение длины и ширины:** 3,5:1. У современных прогулочных яхт с длиной ватерлинии, аналогичной В 55, соотношение длины и ширины находится в средних пределах. Для собственно гоночных яхт это соотношение может достигать 2,2:1. В совокупности с процентным соотношением балласта данное значение оказывает большое влияние на коэффициент работоспособности парусов яхты, а также ходовые качества судна с использованием ветра и без такового.



**Скорость:** 9,4 узлов. Максимальная скорость, достигнутая при испытательной поездке: 8,2 узла при скорости ветра от 8,5 до 12 узлов и положении под 15 градусов.



необходимой опцией, поскольку при ширине, превышающей четыре метра, падение может иметь фатальные последствия. При нахождении на широких сиденьях около стола кокпита ноги сидящего покоятся на удобных упорах. Сам стол прочно укреплен и, кроме того, снабжен тремя обширными емкостями для хранения.

После того как ветер стихает до девяти баллов, мы продолжаем прогулку при неполном ветре и скорости в 6 узлов. Это подходящая сила ветра для использования паруса типа Gennaker - гибрида из паруса типа Code Zero и стаксель-кливера, изготовленного из легчайших пластин; он ставится при падении угла ветра до уровня 60 - 100 градусов. Мы заводим ролик паруса в кожух анкера, устанавливаем парус в свернутом виде, после чего он просто разворачивается (используя ролик Furlström Эльстрема). Весь маневр не занимает и трех минут. То же можно сказать и о процессе сворачивания паруса. 117 квадратных метров рабочей поверхности этого паруса, в совокупности с 78 квадратными метрами рабочей поверхности грота, повышают скорость судна на один-полтора узла (в зависимости от степени падения угла ветра), - яхта бежит как по рельсам.

На внутреннем рейде порта Пальмы де Майорка мы сворачиваем парус и продолжаем нашу испытательную прогулку, используя только мотор яхты. Здесь «Бавария» вновь демонстрирует свою прекрасную маневренность. Она приводится в спокойное положение с помощью четырёхлопастного складного винта яхты (производства фирмы Volvo), после чего все маневры осуществляются с использованием ахтерштевня судна. Правда, - и к этому придется привыкать, - по сравнению с судами с одним рулем, эта яхта постоянно должна иметь значительный запас скорости с тем, чтобы избежать влияния винта на двойной руль судна.

### **Пространство под палубой: уютная и современная обстановка. Отличительные черты.**

Новая концепция обстановки судна восхищает нас своим уютом. Исключительно практичными выглядят художественное оформление и сама концепция разделения пространства подпалубной территории. Качество обивки отвечает самым высоким стандартам, а отделка дерева отличается совершенством, о котором владелец «Баварии» может только мечтать. Многочисленные открывающиеся окна и палубные люки снабжены солнцезащитными блендами и жалюзи. Со стороны правого борта яхты практически весь салон занят камбузом и

его огромным рабочим столом. Вряд ли можно было оборудовать его лучше: в наличии глубокие отверстия для смыва, емкости для мытья, холодильный шкаф, плита на три конфорки, духовой шкаф, микроволновая печь. Рядом оборудован холодильник высотой практически в рост человека с дополнительной низкотемпературной секцией, длинной полкой для приправ и специй, а также ряд вместительных двухстворчатых шкафов, находящихся над окном камбуза - такой уровень комфорта вряд ли кому-то удастся превзойти. Однако отличительной особенностью этого отделения является так называемый «кухонный островок» - шкафный модуль высотой примерно на уровне груди человека, в состав которого входят семь вместительных двухстворчатых шкафов и выдвижных ящиков, ряд которых продлен до стола камбуза яхты.

На стороне салона, занятого камбузом, имеются также выдвижные сиденья (задняя обивка которых крепится с помощью магнитов), создающие дополнительные места за столом для двух человек. Кроме того, «кухонный островок» обеспечивает лицу, занятому приготовлением пищи, прекрасную опору во время движения судна, а также удобный проход к находящейся на противоположной стороне от него носовой части яхты. Там находятся каюты судовладельца с туалетной комнатой,

великолепно отделанной деревом, душем и отдельным душем. Здесь следует отметить еще одну необычную особенность яхты, которая порадует, прежде всего, женскую половину команды: в небольшом коридоре напротив носовой части судна находится достаточно просторная гардеробная комната, оснащенная вместительными ящиками, вешалками, освещение в которой обеспечивается с помощью люка в корпусе яхты. В носовой части пятикаютной версии данной модели «Баварии», предназначенной для использования в коммерческих целях, есть также двухместная каюта с двумя туалетными комнатами. В случае, если предполагается дальнейшая передача яхты для использования в частных целях, с помощью дополнительных блоков носовая часть судна легко и быстро переоборудуется аналогично образцу, существующему на нашем тестовом судне, что позволит существенно увеличить стоимость судна и его шансы на продажу по более выгодной цене.

Значительно расширяют пространство салона застекленная витрина, большой буфет и светлая внутренняя обшивка бортовых стенок, которая особенно хорошо сочетается с дубовыми панелями. Места для хранения более чем достаточно, что крайне актуально, учитывая тот факт, что общая высота помещений составляет 2,05 метров

(можно было бы сделать их еще ниже, поскольку уменьшение высоты надводного борта всего лишь на 10 сантиметров оказывает огромное влияние на остойчивость судна, и, следовательно, на ходовые качества яхты).

Две задние каюты, находящиеся в задней части судна, оборудованы двухъярусными койками. Вместительные шкафы и полки выглядят очень просторными, благодаря, в том числе, высокой палубе кокпита и наличию трех окон. И, наконец, еще одна особенность, скрытая от посторонних глаз – для всех цистерн судна найдено прекрасное место. Они встроены в трюм судна, что помогает использовать их для перемещения центра тяжести яхты назад в целях повышения ходовых качеств яхты. При этом для поступающей воды в трюме остается еще достаточно места. Остается также отметить, что у судовладельца есть выбор между деревом трех различных

пород (дубом, орехом и красным деревом) и четырьмя типами обивочной ткани в шести различных опциях - даже в этом фирме-изготовителю удалось превзойти самое себя.

Общий вывод: Брюс Фарр (Bruce Farr), всемирно известное конструкторское бюро, и BMW Груп Дизайнворкс Ю Эс Эй (BMW Group Designworks USA) – это звучит действительно многообещающе. Поэтому естественно, что любопытство и ожидание, испытываемые в отношении появления новой яхты родом из дома «Бавария», были огромны. И эти ожидания не были обмануты. Напротив: несомненно, что фирме-изготовителю удалось сделать прекрасную прогулочную яхту, достойную своего потребителя. Ходовые и маневренные качества яхты именно такие, которые в настоящее время ожидаются от современной прогулочной яхты: то есть прекрасные во всех

отношениях. Судно довольно просто в обслуживании, при наличии необходимого оборудования это обслуживание не требует усилий и осуществляется силами даже небольшой команды.

Отличительной особенностью модели «**B 55 Cruiser**» является тот факт, что она является воплощением различных идей, - как новых, так и выношенных в течение многолетнего процесса использования парусных яхт. В конечном счете, все эти детали оказывают решающее влияние на получаемое путешественником удовольствие от хождения под парусом, а также на самочувствие экипажа яхты, будь то во время стоянки или при нахождении в открытом море. И что касается соотношения «Цена-качество»: здесь тоже «Бавария» остается «Баварией»!



