




CONTEST 42

И ДЛЯ ГОНОК,
И ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ



ПОЧЕМУ СЧИТАЕТСЯ, ЧТО КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ
КРЕЙСЕР НЕ ГОДИТСЯ ДЛЯ БЫСТРОГО ПЛАВАНИЯ?
ВЕРФЬ CONYRLEX СО СВОЕЙ НОВОЙ 42-Й МОДЕЛЬЮ
ПОПЫТАЛАСЬ ДАТЬ НА ЭТОТ ВОПРОС СВОЙ ОТВЕТ.
В КАЧЕСТВЕ ОПЦИИ ПРЕДЛАГАЕТСЯ СПОРТИВНОЕ
ВООРУЖЕНИЕ, НО, НЕСМОТРИ НА ЭТО, ЯХТА
СОХРАНЯЕТ СВОИ КРЕЙСЕРСКИЕ КАЧЕСТВА

Импозантный вид:
Contest 42 под
геннакером во время
тестов в Саутгемптове

ТЕКСТ
АЛЕКСАНДРА ВОРМСА

Ровно 200 км/ч – такую скорость развивает топовая модель фольксвагеновского минивэна против 217 у своего мерседесовского конкурента. Это немало для столь внушительного по габаритам транспортного средства. При этом обе

машины имеют до семи мест, кожаный салон, отличную акустическую систему, холодильник и, разумеется, кондиционер с отопителем. Короче, все, что нужно для дальней, но быстрой поездки с комфортом. Кто раньше доседет до своей цели, тот сможет лучше припарковаться и с пользой потратить остаток времени.

Ну а поскольку автомобилестроители устанавливают в свои машины все более и более мощные моторы, то возникает вопрос:

а почему бы, собственно, изготовителям комфортабельных крейсеров не озаботиться установкой более развитого вооружения на свои суда? Например, 11-тонная Contest 42 (которая с полностью заправленными танками и подготовленная к походу весит все 13 тонн), творение опытного Георга Ниссена – почему бы ей не быть очень быстрой?

Итак, теперь по желанию заказчика можно установить карбоновую мачту, глубокий

свинцовый фальшкиль (ну, это типично для Contest) и обзавестись ламинатными парусами компании North.

Плюс отлично спроектированный, очень жесткий корпус: вакуумная инъекция с бальсовым наполнителем.

Все обещает хорошую скорость. И к этому прилагаются шесть спальных мест, два просторных галюна, объемистая аккумуляторная батарея и генератор. Вуаля!

Да, она еще и спортивная

Корпус № 1 на верфи был сдан заказчику точно в срок. Перед этим он успел принять участие в выставке, после чего мы и получили его на тест. И вот наш вердикт: он полностью готов к любым гонкам!

«Мы хотим показать, что быстрые дальние переходы – и даже регаты – возможны и на комфортабельно оборудованной яхте. Поэтому данная версия (Performance) – лишь одна из возможностей придать этой яхте те качества, которых ждет от нее

Поэтому возможность индивидуальной подгонки яхты под желания заказчика пришлось осуществлять за счет немыслимого ранее выбора вариантов внутренней планировки.

«Она строится точно так же, как, скажем, старшая 72-я модель. Только индивидуализация достигается не за счет отдельных проработок, каждый раз согласовываемых персонально с каждым заказчиком, а за счет огромного количества заранее спроектированных вариантов внутренней обстройки. Это по-прежнему подлинный Contest», – уверяет Офферайнс.

Вот почему «малая голландка» – исключение на рынке: XC-42 имеет два варианта, Hallberg-Rassy 412 – четыре. Обе эти лодки имеют кормовой кокпит, как и 42 CS. И это необычно для голландской верфи: «Да, это первый Contest за долгое время, получивший кормовой кокпит. Но центральный кокпит годится лишь тогда, когда длина яхты не менее 45 футов, так мы считаем», – говорит Офферайнс.

КАЧЕСТВО – НА ВЫСОЧАЙШЕМ УРОВНЕ. ДАЖЕ ТАМ, КУДА НИКТО НИКОГДА НЕ ЗАГЛЯДЫВАЕТ

будущий владелец», – говорит Марсель Офферайнс, один из руководителей верфи.

Под палубой заказчику предоставляются 45 вариантов внутренней отделки и планировки (и еще пять вариантов для кокпита). Плюс варианты вооружения. Короче, это не яхта. Это целая концепция. Или, говоря словами автомобилестроителей, платформа, имеющая массу возможностей. Это абсолютно новый подход для данной верфи.

Хотя старшие модели строятся по принципу мало- или полусерийных яхт (корпус неизменен, все остальное можно индивидуально варьировать в широких пределах), для 42-й такой подход был невозможен. Она производилась большим числом, когда уже можно говорить о серийном производстве.

Вообще, внешний вид новинки хорош: стремительные линии, узкая носовая часть, изящно приподнятая крыша рубки. Чем-то напоминает Wally – даром, что лодка «всего» лишь 42 фута длиной.

Под парусами

Однако пора посмотреть, на что способна эта лодка в деле. Ожидания от теста очень высоки, все немного нервничают. Это касается не только нас, но и представителя верфи: «Это как всегда с «номером один» – лодка была закончена впритирку к выставке в Амстердаме. В результате у нас не было ни секунды, чтобы самим опробовать яхту: завели мотор и рванули в столицу».

По сути, это первый выход яхты под парусами. И с представителями Yacht на борту. Так

что никакие «детские болезни» верфи скрыть не удастся.

Нашу команду усиливает Франц Хинфельдаар, ветеран боев за Кубок «Америки» и руководитель отделения NorthSails в Голландии, которое подготовило для этой лодки паруса типа 3D. Ни разу еще не ставившиеся на мачту, они плавно поднимаются вверх. Увы, это мало помогает: в штиль беспомощны и самые лучшие паруса. Однако в небе два довольно «весомых» облака – в Голландии такие называют «темным воздухом». Поэтому ждем.

Ждать, к счастью, пришлось недолго. Приходит первый шквал. Ветер, стремительно разгоняясь, будто выпрыгивает из тучи, и яхта разгоняется вместе с ним. При ветре 16 узлов Contest развивает восемь на курсе примерно 40° к ветру. Хинфельдаар добывает гидравликой ахтерштаг: «В сильный ветер это полезно для правильной настройки грота». Ничуть не менее полезен погон каретки его шкота. Он проходит по настилу кокпита в спортивной (Performance) версии или по крыше рубки – в спортивно-круизной (Performance-Cruising). Третий вариант погона не имеет вообще – он для тех, кто хочет управлять яхтой в одиночку. В этом случае особенно важна гидравлическая оттяжка гика, но она входит в комплект вместе с гидравликой ахтерштага.

Ветер отличный, команда жаждет узнать, на что же годится новинка. Поэтому достаем геннакер. Все его 94 квадратных метра рывком тянут яхту вперед – цифры на лаге становятся двузначными. Все это на гладкой воде, но что бы было в Северном море, на котором есть где разгуляться волне? Этого мы не знаем, пока же Contest доставляет нам массу удовольствия. Яхта несется строго по заданному курсу, чутко реагируя на каждое движение рулевого. Автопилоту это, несомненно, должно понравиться.

Тем временем анемометр на верхушке мачты постепенно затихает. Команда ждет следу-

ВАРИАБЕЛЬНОСТЬ ДАЖЕ СНАРУЖИ

Четкое функциональное разделение при этом варианте планировки: спереди отдыхаем, сзади – работаем



ЭТО ВСЕГО ЛИШЬ ОДИН ИЗ ПЯТИ ВАРИАНТОВ ПЛАНИРОВКИ КОКПИТА. ОДНАКО БАНКИ ЧУТОЧКУ КОРОТКОВАТЫ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ВЫТЯНУТЬСЯ НА НИХ ВО ВЕСЬ РОСТ, ДАЖЕ В СПЕЦИАЛЬНОМ ИСПОЛНЕНИИ LOUNGE. А ВОТ ЧУВСТВО РУЛЯ ПРОСТО ПРЕВОСХОДНОЕ



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ

Откидная купальная платформа с трапом на тестовой яхте была узкой и неудобной. Уже на следующем корпусе эту проблему решили.



КОКПИТ СПОРТИВНОЙ (PERFORMANCE) ВЕРСИИ

Погон гика-шкота занимает всю ширину кокпита, он очень эффективен и не мешает при этом. Однако в кокпите не всегда есть, за что при необходимости можно ухватиться.



ОДИНОЧНАЯ ВЕРСИЯ

Она располагает центральной консолью с лебедкой гика-шкота. При отсутствии погона каретки гика-шкота гидравлическая оттяжка гика берет на себя ряд функций по настройке грота.

ющего шквалика. Однако ветер слабеет, и с ним постепенно стихают наши надежды погонять яхту как следует. Пожалуй, настоящим тестом наш выход назвать трудно, это так – пробежка, легкий аперитив. И все же понятно: эта яхта может ходить быстро и хорошо!

По счастью, дело этим не ограничилось: в рамках нашего большого теста нам удалось испытать и лодку № 2 – с «нор-

мальной» мачтой и без погона, в так называемой одиночной версии. Хотя и тут нам с ветром не очень повезло, но мой коллега Михаэль Гуд выдал такое заключение: «Удивительно хорошие ходовые качества даже при слабом ветре».

Современная и удобная

Вернемся, однако, на борт лодки № 1 и спустимся вниз. Здесь очень светло. Это обе-

спечивается большой площадью рубочных и корпусных иллюминаторов, а также типом применяемых для отделки материалов. Выбеленный дуб доминирует во внутренней отделке. Это был выбор заказчика – в базе предлагается тик. Рабочая поверхность камбуза и вовсе белая: не каждому такое понравится, но это довольно практично – проще содержать в чистоте, так как любая грязь



ОДИН ИЗ 42 ВАРИАНТОВ ПОДПАЛУБНОЙ ПЛАНИРОВКИ. ПРОПОРЦИОНАЛЬНО НАКЛОНЕННЫЙ ШТЕВЕНЬ И ЕГО ГЛУБОКИЙ ВХОД В ВОДУ ГАРАНТИРУЮТ МЯГКИЙ ХОД ПРОТИВ ВОЛНЫ

ЦЕНЫ НА ВЕРФИ

| | |
|---|-----------|
| Базовая цена | 462 910 € |
| Цена яхты, готовой к выходу в море ² | 462 910 € |
| Цена в комфортной комплектации ² | 537 790 € |
| Гарантия полная / на отсутствие осмоса | 2/5 лет |

ВЕРФЬ

Conyplex BV; www.contest-boats.ru
Представитель в России: infospb@contest-boats.ru,
info@contest-boats.ru, тел. +7 812 930 7824; +7 495 790 7764.

CONTEST 42 CS

ТЕСТ

СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

(без учета дрейфа и течения)

| | |
|-------|----------|
| 42° | 7,5 уз. |
| 60° | 8,0 уз. |
| 90° | 10,0 уз. |
| 130°* | 10,3 уз. |
| 180° | 7,0 уз. |

Скорость ветра: порывы, 10–18 узлов (3–5 баллов). Высота волны: около 0,3 м
* Под генератором

ЭНЕРГОВОООРУЖЕННОСТЬ

| | |
|------------------|------------------------|
| ЭВР ¹ | 4,6 |
| 4,0 круизер | скоростной круизер 5,0 |

Даже в крейсерской версии этот показатель весьма высок, а у спортивного варианта он и вовсе составляет 4,7

РАЗМЕРЫ СПАЛЬНЫХ МЕСТ

| | |
|----------------|------------------|
| Носовая каюта | 2,01x1,76/0,72 м |
| Салон (опция) | 2,18x1,20/0,70 м |
| Кормовые каюты | 2,07x1,41/1,37 м |

Тесно Приемлемо Комфортablyно

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Contest 42 CS – это подлинно крейсерско-гоночная яхта. Впечатляющие ходовые качества и отзывчивость на руле сочетаются с высочайшим уровнем обитаемости и лучшим из возможных уровнем сборки. Кажущаяся сначала высокой цена после близкого ознакомления с яхтой становится нормальной.

¹ Безразмерное число: $\sqrt{S/V}$. Чем оно больше, тем больше площадь парусности (S) по отношению к водоизмещению (V).

² По определению журнала Yacht. Все цены включают НДС.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

| | |
|------------------------------|---------------------|
| Конструктор | Георг Ниссен |
| Категория CE | A (океан) |
| Длина наибольшая | 12,85 м |
| Ширина | 4,15 м |
| Осадка | 2,20/1,80 м |
| Водоизмещение | 11,0 т |
| Масса балласта, весовая доля | 42% / 4,6 т |
| Площадь парусности | |
| грот (стандарт) | 57,0 м ² |
| генуя (стандарт) | 47,0 м ² |
| Мощность двигателя | 54 (Yanmar) л.с. |

Конструкция корпуса и палубы

Секции корпуса вакуумной инъекции с сэндвичевым наполнителем, нагруженные участки цельноламинированы. Переборки заламинированы с корпусом в одно целое.

ОЦЕНКА РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА Yacht

Концепция и конструкция

- исключительно надежная конструкция
- невероятное множество вариантов
- нет возможности поперечного проветривания салона

Ходовые качества и управляемость

- очень отзывчива и маневренна
- легко настраивается в любом варианте комплектации

Качество сборки и обитаемость

- безупречное качество отделки
- кормовые каюты узковаты
- плохая вентиляция носового галюна

Оснащение и монтаж

- масса отличных и продуманных деталей
- только высококачественные комплектующие
- управление кипами стаксель-шкотов из кокпита возможно только за доплату

хорошо заметна. Но и здесь выбор возможных цветов очень широкий.

Тот, кто выбирает вариант с двумя кормовыми каютами, не будет разочарован своим выбором: за счет широкого туннеля, в котором располагается машинное отделение, каюты акустически хорошо изолированы друг от друга. В туннеле достаточно ме-

метров на уровне плеч. Эту величину нужно считать минимально подходящей для комфортабельного судна. Зато длина коек и высота над ними – в полном порядке. Ну а в носовой каюте все просто отлично: там владелец лодки и его спутница имеют в своем распоряжении ширину спального места 176 сантиметров на уровне плеч. Более чем!

душевая и умывальник, по левому – собственно галюнь. Это все хорошо, а что плохо – не видно сушилок. Над этим верфи еще предстоит поразмышлять. Да и вентиляция в галюне не самая лучшая: у данного варианта планировки палубный люк смонтирован в стороне от галюна, а бортовые иллюминаторы не открываются. Электрическая вытяжка – вот выход.

И еще о вентиляции: открывающихся люков на палубе полно, по бортам же нет ни одного. Это такая концепция: идущая по рубке яхты «цельная» линия остекления не должна прерываться. Но это делает невозможным «поперечное» проветривание судна. Кто планирует плавания в теплых широтах, должен будет позаботиться о кондиционере.

ПРЕДЛАГАЕМОЕ РАЗНООБРАЗИЕ ВАРИАНТОВ ПЛАНИРОВКИ И ОТДЕЛКИ УНИКАЛЬНО НА СЕГОДНЯШНЕМ РЫНКЕ

ста, чтобы разместить там генератор и прочее оборудование.

Размер коек в корме от варианта планировки не зависит – он неизменен. А поскольку 42-я не отличается особо широкой кормой, ширина коек в кормовых каютах – всего лишь 140 санти-

метров на уровне плеч. Эту величину нужно считать минимально подходящей для комфортабельного судна. Зато длина коек и высота над ними – в полном порядке. Ну а в носовой каюте все просто отлично: там владелец лодки и его спутница имеют в своем распоряжении ширину спального места 176 сантиметров на уровне плеч. Более чем!

В носу санузел отдельный. По правому борту находятся

Качество без упрека

Что все больше и больше нравится нам на борту Contest, так это множество мелких, но очень симпатичных деталей: двери, в отличие от многих и многих яхт, не хлопают за счет продуманных доводчиков, доски настила пола не прогибаются и не скрипят под ногами, топливный и водяной фильтры хорошо доступны. Есть даже индикатор наличия воды в топливе – если что, он автоматически поднимет тревогу. Трюмные помпы тоже связаны с тревожной системой. Все клапаны и фитинги заземлены каждый своим кабелем на массу, коррозия исключена.

Проводка французской фирмы Lancelin выполнена разноцветными кабелями, при этом подбор цветов имеет свой легко понятный смысл, в случае ремонта с ними будет меньше хлопот.

Складной гребной винт является базовым оснащением.

Все комплектующие очень высокого качества, и под палубой вам не найти ни одного открытого винта или шурупа. На таком уровне строить яхты могут сегодня лишь немногие верфи.

Тот, кто способен оценить такие тонкости, должен понимать и то, почему такая яхта стоит полмиллиона евро – с электроникой и всем оборудованием, которое может понадобиться в плавании.

В этом смысле Contest вполне конкурентоспособна в своем классе, в то же время предлагая то, чего нет у соперничающих яхт: дизайн, невероятную широту выбора вариантов планировки, отделки, цветов и сортов дерева, а также планировок кокпита. Не забудем и об изготовлении корпуса путем вакуумной инъекции.

Да, эта яхта создана и оснащена для быстрых и дальних плаваний. 

ВНУТРИ ВСЕ НЕОБЫЧНО



ПОД ПАЛУБОЙ ИЗОБИЛУЮТ СВЕТЛЫЕ ПОВЕРХНОСТИ, НО ЭТО ВОПРОС ЛИЧНОГО ВКУСА И ВЫБОРА. СТОЛИК САЛОНА ПО ЖЕЛАНИЮ МОЖЕТ БЫТЬ ПРИСПОСОБЛЕН ДЛЯ ХРАНЕНИЯ КАРТ И РАБОТЫ С НИМИ, ШТУРМАНСКИЙ УГОЛОК РАСПОЛАГАЕТСЯ ВБЛИЗИ ДУШЕВОЙ



ФУНКЦИОНАЛЬНО

Огромное рабочее пространство, шкафчики сверху и снизу. И (опция) – сразу два холодильника.



СВЕТЛО

И изнутри, и снаружи это выглядит классно: «световая полоса» вокруг салона. Великолепное решение!



ПРОСТОРНО

В носовой каюте много пространства и для людей, и для вещей. Раздельные душ и гальюн тоже весьма просторны.



УДОБНО

Ничуть не менее просторен и «гостевой» гальюн в салоне. Душ и здесь более чем функционален.