

# С-УАСНТ 1250і СЕРЬЕЗНЫЙ ИГРОК

ГОЛЛАНДСКАЯ ВЕРФЬ ZAADOORDIJK YACHT BUILDERS  
СО СВОЕЙ НОВОЙ ФЛАГМАНСКОЙ МОДЕЛЮ ВЫХОДИТ  
НА ОЧЕНЬ СЛОЖНЫЙ РЫНОК КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ  
МОРЕХОДНЫХ ЯХТ С ЦЕНТРАЛЬНЫМ КОКПИТОМ

На попутных курсах С 1250і не хватает парусов. Желательно приобрести опциональный геннакер



ТЕКСТ

МАЙНЕРТА МАЦЕКА

**Б**ольшая, характерно исполненная буква «С» на гроте хорошо заметна, но не всем понятна. Многим придется заглянуть в Интернет на страницу верфи, чтобы понять, что она означает. А вот что: «С» – это Compromiss, так называется новая производственная линейка. К ней фирма подходила 60 лет.

То, что начиналось с простеньких шлюпок и каноэ, получило развитие в виде легкого швербота Centaur, который выпускается и по сей день (сделано более 2500 корпусов – надежность яхточки обеспечила ей большую популярность в первую очередь среди парусных школ). В 1968 году фирма занялась производством яхт, начав с малых моделей 777, 888 и 999. Лодка с индексом 999 была первой моделью верфи с центральным кокпитом. Эта концепция оказалась удачной и получила продолжение в следующих судах – 34-, 36- и 39-футовой моделях.

Лодки серии Compromiss сегодня пользуются репутацией быстрых, удобных, надежных, добротных построенных и легких в управлении судов.

### Новая цель

Однако время шло, и фирма ставила перед собой все новые цели. Под брендом S-Yacht развернулось производство судов более высокого уровня. Старые модели уже не отвечали новым задачам, их выпуск постепенно сворачивался, а чтобы подчеркнуть отличие новых лодок, изменилась даже система индексации – вместо обозначения «34» появилось «10.40», вместо «36» – «11.00». Помимо этого модельный ряд продолжил развиваться в сторону более крупных судов. Фирма здесь вступила на очень сложную территорию – сегмент дорогих мореходных яхт с центральным кокпитом был монополизирован шведскими судостроителями. Для того чтобы выпустить на

Линии корпуса и надстройки C-1250i характерны для качественных североευропейских яхт. Высокие комингсы и ветровое стекло хорошо защищают экипаж от непогоды

рынок успешную модель, требовалось создать нечто такое, что могло бы привлечь клиентов, лояльных другим брендам.

Совместно с конструктором Франсом Маасом верфью была проведена большая работа по определению потребностей подобных заказчиков и создана «виртуальная структура» комплекса их требований, предъявляемых к яхте. В итоге стало очевидно, что надо разработать быструю лодку, способную подарить удовольствие от хождения под парусами, но при этом несложную в эксплуатации даже при наличии малочисленной команды. В качестве базового был выбран экипаж типа «семья с двумя детьми» или его вариант «пара молодых пенсионеров с гостями-ровесниками».

Так появилась C 1250i. Сейчас в производстве находится уже вторая реинкарнация этой яхты, более элегантная и более просторная внутри. Новый флагман явно ориентирован на клиентуру элитных марок наподобие Hallberg-Rassy или Najad. При этом надо отметить, что лодка голландских яхтостроителей по стоимости все еще ниже конкурентов, а вот по качеству сборки приблизилась к ним вплотную.

## Солидная сборка

Начальное представление о высоком качестве дает внешний слой ламината. Он покрыт неопентильным гелькоутом, имеющим высокий противоосмотический барьер.

Секции корпуса и палубы имеют сэндвичевую конструкцию и выполнены с применением исключительно стойких винилэфирных смол и пенопласта Airex с закрытыми порами. В местах повышенной нагрузки (например, крепления путенсов) секция палубы вместо пенопластового наполнителя выполнена из сплошного ламината с заламинированной в него алюминиевой пластиной с заранее выполненным резьбовым отверстием. Это облегчает сборку лодки и повышает ее надежность.

Следует особо отметить, что толщина ламината палубы составляет 28 миллиметров, надводная часть корпуса имеет толщину уже 32 миллиметра, подводная – все 40 миллиметров. Район крепления фальшкиля и килевой балки выполнен монолитным толщиной 42 миллиметра. За счет заламинированных в одно целое с корпусом флоров нагрузка от всей массы киля равномерно распределяется по поверхности кор-

пуса. Кроме того, такое решение повышает надежность корпуса при ударных нагрузках, например, при посадке на мель. Кроме того, выполненные таким образом флоры создают хорошее пространство для сбора трюмных вод. Ближняя к носу флора дополнительно усилена для восприятия усилий от мачты.

## Элементы надежности и безопасности

Дополнительные элементы внутренней обстройки тоже заламинированы в корпус, что служит дополнительным усилением всей конструкции. О том, какое внимание верфь уделяет надежности яхты, говорит и дополнительная переборка под носовыми койками – как раз в том месте, которое может пострадать при наезде корпусом на камни или плавучее препятствие. Это стоит внутреннего объема, но служит безопасности судна и его экипажа.

Можно также обратить внимание на то, что на яхте штатно смонтирована молниезащита в виде толстого медного кабеля, соединяющего ванты, шпор мачты и килевые болты. Однако верфи стоило бы дополнительно усилить эту защиту прокладкой

подобного кабеля от путенсов фор- и ахтерштагов. Как бы то ни было, даже в таком виде молние-защита практически не встречается на серийных яхтах. Многие яхтсмены вообще знают о ней только в теории.

Важным элементом конструкции является, без сомнения, соединение секций корпуса и палубы. Оно выполнено очень мощно – секции соединены при помощи клея и болтов. С наружной стороны место соединения защищает внушительный привальный брус, дополнительно покрытый толстым слоем резины. В это же соединение интегрирован и фальшборт пятисантиметровой высоты. Это очень солидная конструкция и, пожалуй, одна из самых надежных, которые мне доводилось видеть.

## Мощный мотор

Даже парусной яхте необходим надежный и достаточно мощный двигатель. В данном случае использован дизель Yanmar нового поколения мощностью 55 л.с., чего должно вполне хватать – энерговооруженность составляет примерно 5 сил на тонну водоизмещения.

На полном газу с полной нагрузкой C 1250i почти приближается к своей теоретически предельной скорости водоизмещающего движения – около 8 узлов. Этому способствует складной винт привода Saildrive – уже на 80% оборотов он способен разогнать яхту до 7,2 узла (крейсерская скорость).

Емкость топливного танка в 250 литров обеспечивает 500-мильную дальность перехода в спокойную погоду. В случае необходимости аварийной остановки двигатель на реверсе способен остановить яхту за 10 секунд при длине выбега в половину корпуса. Маневрирование в узком пространстве при ходе под мотором тоже не вызывает проблем за счет большого расстояния между рулем и винтом. А вот заброс кормы при движении задним ходом заметен, газ

## ПОЛНОСТЬЮ ГОТОВА К ДАЛЬНИМ ПЛАВАНИЯМ



ПРАВИЛЬНЫЙ КОКПИТ – ТИК, ХОРОШО ДОСТУПНЫЕ ЛЕБЕДКИ, ДОСТАТОЧНО ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ ВСЕГО ЭКИПАЖА

## ПРОДУМАННЫЕ ДЕТАЛИ



### РАЗВИТАЯ НОСОВАЯ ПЛАТФОРМА

На нее заведен галсовый угол геннакера, якорь находится под ней и не мешает работе с парусом и выходу на берег.



### ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО

Это характерная деталь северо-европейских яхт высокого класса, оно надежно защищает яхтсменов от ветра и брызг.



### СИДЕНЬЕ РУЛЕВОГО

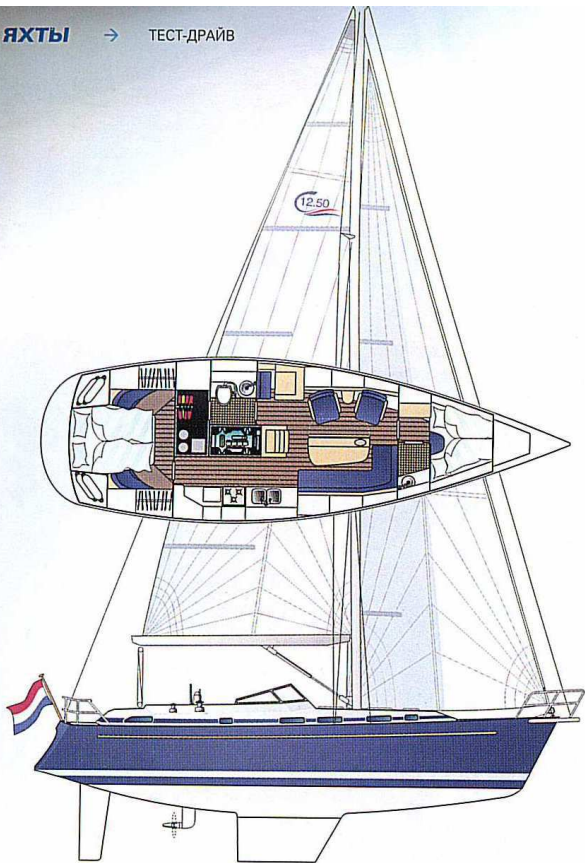
Оно весьма удобно для управления судном при сильном крене, но рулить, сидя на комингсе, не получится.



### ОТКИДНОЙ ТРАП

Он прячется под носовой платформой и очень удобен при типичной на севере Европы швартовке носом к причалу.

# C-YACHT 1250i



ВЕРФЬ РЕАГИРУЕТ НА ЗАПРОСЫ. ВМЕСТО ДВУХ КРЕСЕЛ В САЛОНЕ МОЖНО УСТАНОВИТЬ ДЛИННЫЙ ДИВАН

## ЦЕНЫ НА ВЕРФИ

Базовая цена 326 455 €

Базовая комплектация включает в себя мотор, грот, парусные мешки, стаксель, шкоты, якорь и 40 метров цепи, релинги, купальный трап, огни, компас, коврики, камбуз с плитой и духовкой, помпу, галюн с фекальным танком, швартовы, кранцы, огнетушитель, холодильник, необрастающее покрытие днища, опреснитель и передачу владельцу в готовом к выходу в море состоянии

Цена яхты, готовой к выходу в море<sup>2</sup> 326 455 €

Включает в себя спрейхуд, дистанционно управляемые килы стаксель-шкотов, погон гика-шкота, электрический брашпиль, оттяжка гика, утки, тиковый настил в кокпите, УКВ-радио, автопилот, лаг/эхолот, анемометр, разъем берегового питания, зарядное устройство, отопитель, помпу, бойлер, душ, душ в кокпите

Цена в комфортном исполнении<sup>2</sup> 340 405 €

Включает в себя газовые амортизаторы для всех крышек рундуков, трехлопастной складывающийся винт, молниезащиту, автоматический огнетушитель в машинном отделении

Гарантия полная / на отсутствие осмоса 2/5 лет

## ВЕРФЬ

Эксклюзивный дистрибьютор в России  
**Larus Yachts**  
 Москва: +7 (495) 790-7764  
 Санкт-Петербург: +7 (812) 947-9333  
 Info@larus-yachts.com

## ТЕСТ

### СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

(без учета дрейфа и течения)

43°	6,0 уз.
60°	7,5 уз.
90°	7,0 уз.
130°	6,0 уз.
180°	5,2 уз.

Скорость ветра: 14 узлов (4 балла Бофорта)  
 Высота волны: 0,2 м

### ЭНЕРГОВОООРУЖЕННОСТЬ

ЭВР <sup>1</sup>	4,05
4,05 круизер	скоростной круизер 5,0

### РАЗМЕРЫ СПАЛЬНЫХ МЕСТ

Нос	2,00 x 1,60/0,35 м
Салон	2,25 x 0,70 м
Корма	2,05 x 1,50/1,30 м

Тесно Приемлемо Комфортablyно

### ВЫСОТА В СВЕТУ

Нос / салон	1,88/2,05 м
Камбуз	1,87 м
Галюны	1,85/1,87 м
Корма	2,05 м

Низко Приемлемо Комфортablyно

### ОБЪЕМЫ РУНДУКОВ И ШКАФОВ

Нос	800 л
Салон	500/1000 л
Камбуз	650 л
Галюны	120/190 л
Корма	800 л
Рундуки	2800 л

Низко Приемлемо Комфортablyно

### УРОВЕНЬ ШУМА

Кокпит	72 дБ
Салон	80 дБ
Кормовая каюта	80 дБ
Нос	72 дБ

Тихо Умеренно Шумно  
 Замерен на крейсерской скорости (80% от максимальных оборотов): 7,2 узла, 2400 об/мин

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Конструктор	Франс Маас
Категория СЕ	A (океан)
Длина корпусом	12,50 м
Длина макс.	12,88 м
Длина по КВЛ	10,90 м
Ширина	3,90 м
Осадка	1,80/2,20 м
Водоизмещение	11,0 т
Масса балласта, весовая доля	4,4 т/40 %
Предельная водоизмещающая скорость	8,02 уз.
Высота мачты над КВЛ	19,20 м
Площадь парусности: грот	43,0 м <sup>2</sup>
генуя	38,0 м <sup>2</sup>
Мощность двигателя (Janmar)	40 kW/55 л.с.
Топливный танк	250 л
Водяной танк	320 л
Фекальный танк	80 л

### Конструкция корпуса и палубы

Секции корпуса и палубы: сэндвичевый стеклопластик с пенопластовым наполнителем, сплошной ламинат (частично с алюминиевым усилением) в местах повышенных нагрузок, ручное ламинирование, местами вакуумный процесс. Свинцовый фальшкиль

## ОЦЕНКА РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА Yacht

### Конструкция и концепция

- ⊕ солидная конструкция
- ⊕ высокое качество

### Ходовые качества и управляемость

- ⊕ отличные ходовые качества
- ⊕ хорошая управляемость
- ⊕ легкая и удобная настройка

### Обитаемость и качество сборки

- ⊕ отличный уровень сборки
- ⊕ великолепная отделка
- ⊖ нет доступа в санузел из каюты владельца

### Оснащение и монтаж

- ⊕ качественные комплектующие
- ⊕ богатый набор оборудования

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

C 1250i – это крейсерская яхта для четырех человек с привлекательной ценой, обширным комплектом оборудования и массой реализованных полезных практических идей.

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

<sup>2</sup> По определению журнала Yacht. Все цены включают НДС.

при этом следует давать дозированно. Уровень шума на любых оборотах остается приемлемым.

Панель управления двигателем находится на рулевой колонке – это надежнее и безопаснее, чем ее традиционное расположение с внутренней стороны кокпита. И все же стоило бы чуть-чуть сместить панель на пару сантиметров для вящего удобства.

## Внушительный потенциал

Мачта Selden оснащена двумя парами краспиц, отклоненными назад на 22°. Ахтерштаг серийно оснащается натяжителем, что позволяет регулировать настройку мачты.

Генуя небольшая, она штатно монтируется на закрутке и не перекрывает грот, имея площадь, равную площади переднего парусного треугольника. Более

крупный передний парус невозможен из-за проводки такелажа – погоны стаксель-шкота расположены у рубки, поэтому ванты будут мешать задней шкаторине более крупного паруса. Подобная схема имеет свои преимущества, – например, яхта может идти достаточно круто к ветру, но одновременно с этим есть и недостатки: на полных курсах яхте явно не хватает парусности. Этот

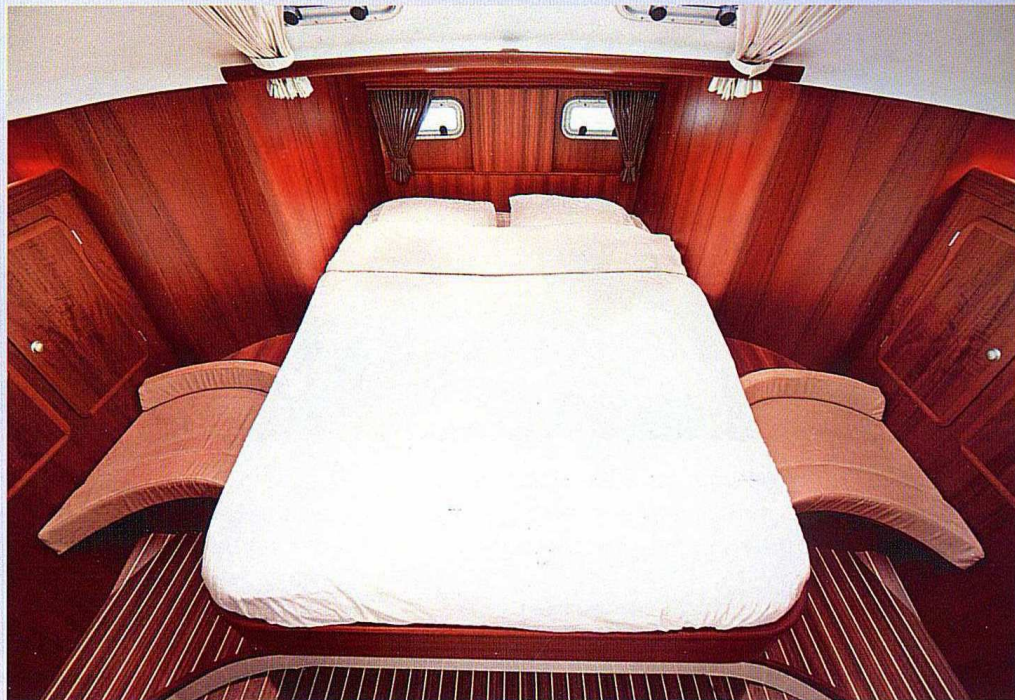
недостаток верфь компенсирует асимметричным «туристским спинакером», который, впрочем, является лишь опцией.

Носовая часть яхты хорошо продумана для работы с парусами: здесь расположена внушительная платформа с тиковым покрытием, выдающаяся за собственно корпус почти на полметра. Платформа имеет цепной ватерштаг с натяжителем и удачно вписывается в носовую часть лодки. Также здесь может быть закреплен блок для крепления галсового угла дополнительного паруса. При принятой в Северной Европе швартовке носом к берегу такая массивная платформа будет удобна для перехода с берега на судно.

Ходовые качества лодки на достойном уровне. Уже при ветре 4 балла с легкими усилениями и с почти гладкой водой яхта развивает почти 6 узлов при лавировочном угле 85°. На порывах заметно желание яхты еще более ускориться и повисить крутизну хода. Крен при этом остается в пределах нормы, давление на руле умеренное и достаточное для эффективного ведения яхты «по краю ветра».

Во время лавировки хорошо заметно еще одно преимущество сравнительно небольшого носового паруса: его переход с борта на борт совершается быстрее, настройка «по месту» тоже, поэтому во время поворота яхта меньше теряет скорость. Стоит слегка увалиться и потравить шкоты, как яхта быстро разгоняется – на курсе 60° она уже развивает 7,5 узла. В условиях теста это достойный результат. Но по мере уваливания на полные курсы становится все заметнее нехватка площади носовых парусов. Лаг показывает всего 7 узлов на галфвинде, при дальнейшем уваливании скорость падает до 6 и далее до 5,2 узла на фордевинде – не хватает площади. При этом придаться к качеству парусов от De Vries Sails невозможно. Три-радиальные дакроновые паруса отлично стоят и без проблем настраиваются по месту. Задняя

## КЛАССИЧЕСКИЙ ИНТЕРЬЕР ИМЕЕТ СВОИ ОСОБЕННОСТИ



КАЮТА ВЛАДЕЛЬЦА НЕ ОСТАВЛЯЕТ ЖЕЛАТЬ ЛУЧШЕГО, ОНА ДОСТАТОЧНО ПРОСТОРНА, ХОРОШО ОТДЕЛАНА И ИМЕЕТ МАССУ МЕСТА ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ОДЕЖДЫ И ЛИЧНЫХ ВЕЩЕЙ. ТРАНЦЕВЫЕ ИЛЛЮМИНАТОРЫ – ОПЦИЯ



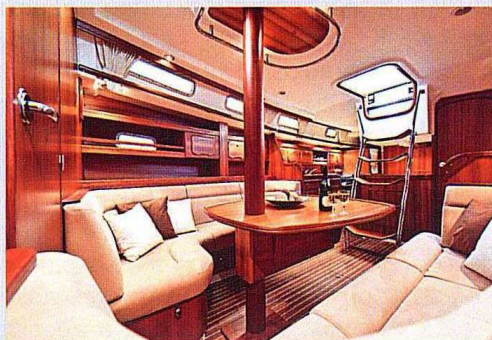
### ШТУРМАНСКИЙ СТОЛ

Он удобен для работы, но размещен слева, что несколько непривычно.



### КАМБУЗ

Он, напротив, вытянут по правому борту. Его шкафчики просто огромны.



### САЛОН

Планировка салона немного необычна, но зато он очень просторен и уютен.



### САНТЕХНИКА

Качество всех комплектующих просто превосходное, монтаж безупречен.



шкаторина стакселя поддерживается тремя короткими латами, грот имеет пять сквозных лат.

### Удачная планировка кокпита

Тик на банках и настиле включен в базовую комплектацию. Сиденье рулевого аккуратно изогнуто для комфортного управления на кренах. Рабочее место рулевого вообще создано с акцентом на дальние плавания и хорошо приспособлено для управления яхтой в одиночку.

Лебедки стаксель-шкотов расположены так, что работать с ними удобно как рулевому, так и его спутникам. К сожалению, о лебедке гика-шкота этого не скажешь.

Обшитое кожей рулевое колесо выглядит не очень большим. Тому, кто привык рулить, сидя на комингсе кокпита, придется заказывать опциональный штурвал большего диаметра.

Еще одна деталь – под рукой у рулевого находится люк в огромный подпалубный рундук, где могут храниться, например, непромоканцы. Так что нет необходимости спускаться в мокрой одежде под палубу.

Переднюю часть кокпита занимает столик, его боковые «крылья» откидываются и фиксируются. Толстая стальная труба-«ножка» годится как для хвата при качке, так и для упора ногами на крене.

Задняя стенка сделана так, что, расположившись на банке, к ней удобно привалиться спиной. Есть даже специальный подголовник, встроенный в рубку!

Вокруг крышки люка проходит большой брызгоотбойник, который служит основой для спрейхуда. Образующееся пространство может быть использовано для размещения свободных ходовых концов.

### Необычная концепция интерьера

На первый взгляд подпалубная планировка кажется традиционной (впрочем, мы говорим лишь о предложенном на тест варианте, в то время как верфь предлагает порядка 20 планировочных схем), но внимательное изучение позволяет отметить симпатичные нюансы. Так, салон, штурманский отсек и длинный камбуз образуют единое и обширное (!) пространство. К сожалению, добиться этого можно было лишь за счет носовой каюты. Поэтому С 1250i не имеет носового гальюна – там только умывальник с душем. К слову, и доступ в носовую каюту от такой планировки тоже пострадал.

Гальюн (без душа) находится в корме. Он располагается позади штурманского стола и доступен только с одной стороны. Позади гальюна – там, где следовало бы ожидать выделенной душевой, находится большой рундук. Он

разделяет кормовой гальюн и кормовую каюту, поэтому ее обитатели для того, чтобы попасть в душ или в гальюн, должны выйти в салон.

Подобная концепция планировки выглядит немного странной для яхты такого размера, ведь обычно на лодках подобного класса стараются заботиться о приватности, старательно изолируя каюты и их обитателей друг от друга. Тем не менее есть немало клиентов, кто считает, что плюсы такого внутреннего расположения перевешивают минусы.

Стоит еще сказать о том, что фирма предлагает два стиля исполнения интерьера: Class и Club: классическое исполнение с обилием «теплого» тика и более модный сегодня вариант с более холодным тоном дерева и большим количеством белых панелей.

### Достигнутая цель

Мы убедились, что С 1250i – отличная альтернатива другим дальним крейсерам, подкупающая высоким качеством сборки и внутренней отделки, прекрасной комплектацией и продуманными элементами безопасности, которые включают в себя автоматическую систему пожаротушения в моторном отсеке, мощный реллинг вокруг мачты и поручни вдоль всего камбуза.

Верфь немало сделала для повышения обитаемости на лодке: большие внутренние объемы для хранения припасов, выдвигающиеся на шарикоподшипниках ящички на камбузе (и огромный шкаф там же), удобный карман для хранения дополнительных карт за спинкой дивана в салоне. Список оригинальных идей можно продолжать едва ли не бесконечно – чего стоит лишь сушилка для непромокаемых костюмов, которая обогревается... компрессором камбузного холодильника!

При создании яхты С 12.50i консервативные прагматики и новаторы объединились, чтобы добиться нужного результата. И добились его. **В**