



Тест Contest

Вот ведь стечение обстоятельств: едва мы завершили тест моторной яхты Contest 52 MC в Петербурге, как наши коллеги из британского MBU опубликовали аналогичный материал, опробовав лодку в Голландии. Не стовариваясь, мы сделали похожие выводы и теперь делимся впечатлениями с читателями.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов** и **Contest**



В конце лета в Петербург прибыл второй корпус Contest 52 MC — моторной яхты, построенной на известной голландской верфи, которая полвека выпускает парусные суда. Мы уже писали об этой модели после выставки в Дюссельдорфе, но без полноценного теста разговор о Contest 52 MC остался незавершенным.

Почувствовав интерес своих «парусных» клиентов к моторным яхтам, верфь рискнула сыграть на этом поле, что стало для всех неожиданностью. Риск оказался оправданным, а яхта — интересной. В отличие от первоначальной версии Contest 52 MC с полным хардтопом, которая досталась на испытаниях английским коллегам, в Россию пришел вариант Open Sport с широким люком на электроприводе. Сейчас верфь готовит третью модификацию, с флайбриджем, но она пока на стадии постройки.

ЖИЗНЬ НА БОРТУ

Contest 52 MC Open Sport производит приятное впечатление: при распахнутых дверях в кокпит и сдвинутом верхнем люке это практически открытая яхта, которая, тем не менее, вполне уместна в нашем умеренном климате, поскольку салон можно

полностью изолировать и обогреть отопительной системой. На первый взгляд, салон Contest 52 MC ничем не выделяется: нет там ни мебели вычурной конфигурации, ни экзотических материалов отделки. Однако примененный минимализм моментально располагает к себе тем, что внутри полностью отсутствует голый пластик. Подволоок, окантовка люка, средники и «подоконники» аккуратно защищены дорогой древесиной или обтянутыми тканью панелями, отчего помещение воспринимается гораздо более уютным, чем типичные салоны серийных спортивных круизеров.

Голландцы предоставляют заказчику значительную степень свободы в принятии решений, и это касается не только материалов отделки, но и выбора планировки. На тестовой лодке были оборудованы три каюты: прекрасная мастер-каюта в носу, чуть менее просторная двухместная гостевая с собственным санузлом по левому борту и еще одна — напротив, под рулевой консолью. Именно ею и предлагают оперировать при выборе планировки: добавить третью койку или вовсе заменить помещение динеттой с уютным диваном.

*Яхте для степенного отдыха
бездумные гонки не к лицу*



В тумбе за двухместным диваном ловко спрятаны ящики для посуды и винный бар

Вырез в столешнице камбузного блока расширяет проход в салоне и заметно добавляет помещению свободный объем

Вот так и следует поступить, если нет нужды в дополнительных спальнях местах или еще одной кладовке, поскольку сейчас дверь в каюту слишком узкая и удобно там будет, пожалуй, только детям. Справедливости ради стоит отметить, что габариты остальных помещений и проходов более чем достаточны даже для крупных пассажиров — инженеры не стали экономить место в ключевых точках. Главное обстоятельство — относительно широкий корпус позволил достичь превосходной обитаемости. Экономии не чувствуется и в выбранной фурнитуре: качественные петли надежно держат массивные двери, дверные ручки прослужат не один десяток лет, а замки-фиксаторы дверок шкафчиков — деталь, но очень важная! — имеют оригинальную и надежную конструкцию, которую мне прежде не доводилось видеть.

Встречаются на борту и неоднозначные решения вроде медицентра, спрятанного... в углу, под подушкой дивана, или ТВ-панели над холодильником — ее закрывает складная дверца без фиксатора, и на ходу смотреть телевизор не получится. Эти мелочи, которые легко и недорого исправить на стадии сборки интерьера,

Интерьер привлекает своим минимализмом и отсутствием пластика

никаким образом не портят общее приятное впечатление от яхты.

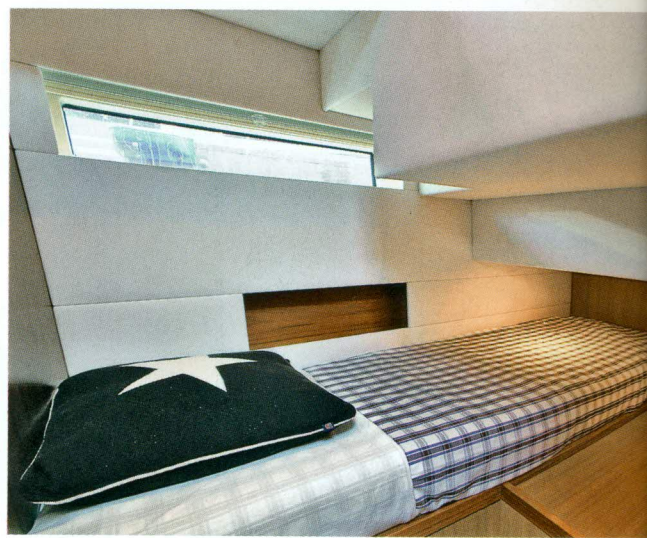
Для отделки приборной панели, напоминающей пост управления парусной яхтой, использовано первосортное дерево, полированный металл и серый матовый пластик. Красиво, однако во время теста выявились некоторые недостатки в части эргономики рабочего места рулевого. Во-первых, расстояние между штурвалом и выступом консоли с рукоятками управления двигателями ограничивает свободу правой руки, что чувствуется при энергичной перекладке рулевого колеса. Наши британские коллеги не обратили на это внимания, хотя посчитали, что для картплоттера выбран не самый удачный угол наклона, провоцирующий блики от лобового стекла. Верфь в состоянии решить любую из этих проблем, расширив консоль и поменяв положение приборов, но, может статься, большинство покупателей даже не заметят эти нюансы.

Сложнее с выходом на палубу через дверь на правом борту. Сама дверь, расположенная чуть позади кресла рулевого, оборудована электроприводом и представляет собой маленькое чудо инженерной мысли. Даже кажется, что ее по ошибке принесли сюда с экспедиционной яхты, но расположили не слишком удачно. Чтобы выйти через нее на борт, нужно обойти кресло, развернуть его на 90 градусов и, втянув голову, бочком протиснуться наружу. На это мое



ГАЛЬЮН

Отлично оформленное помещение с выгоревшей душевой кабиной, обилием дерева и оригинальной сантехники



На странице слева:

Большая площадь остекления надстройки делает салон светлым фактически, а светлая мебель усиливает освещенность в ощущениях.

Слева направо, сверху вниз:

Вид салона с крупным диваном и столом в корму (хорошо заметны открывающиеся двери и организация пространства кокпита).

В такой двухместной гостевой каюте (левый борт) ночлег точно будет приятным.

Мастер-каюта в носу: вполне достойно — просто, красиво и удобно.

Одноместную каюту правого борта можно заменить на служебное помещение.

замечание представитель верфи Марсель Оффера ответил, что сиденье можно просто до упора придвинуть к штурвалу, однако для крупного человека много удобнее не становится.

Наконец, еще один нюанс касается кормового сектора обзора конкретной яхты: зеркальные вставки у бортовых окон, которые выгодно увеличивают объем и освещенность салона (и без того светлого за счет крупного панорамного остекления), создают негативный эффект, отвлекая оглядывающегося рулевого отражениями. Устранить это проще простого: всего-навсего стоит отказаться от зеркальных панелей при выборе интерьера.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Моторный отсек Contest MC 52, куда попадаешь через двустворчатый люк в палубе салона, претендует на звание одного из самых компактных в этом классе яхт. Помещение нельзя назвать зажатым, но крупные двигатели, гироскопический стабилизатор качки, генератор, опреснитель и кондиционер съедают изрядно места. Для ежедневных проверок пространства хватает, но любой другой сервис уже потребует разборки дивана для открытия второй створки люка. Кстати, для сочленения редукторов и гребных валов тут применено гибкое шарнирное соединение Python-Drive, среди преимуществ которого есть и такие: необязательность идеальной соосности валов и опорный подшипник, передающий упор

гребного винта на корпус (не на двигатель) со всеми вытекающими отсюда плюсами. Шумоизоляция отсека выполнена с применением многослойных сэндвич-панелей из морской фанеры, резины и пенных материалов, заключенных в металлическую оболочку, и шум на лодке вообще не доставляет беспокойства.

Не менее основательно подошли проектировщики и к выбору палубного оборудования и устройств. Чего стоят хотя бы складные утки Nomen непривычного, но весьма функционального дизайна, или еще более оригинальное якорное устройство — эта инновация стала одним из предметов гордости Contest. Когда якорь убран, на форштевне, бортах и палубе нет даже намека на его присутствие: вместе с цепью он хранится в носовом якорном рундуке. Для задействования якорного устройства применяется проводной пульт; при нажатии кнопки изогнутая стальная «рука» (специальная конструкция привода) выдвигается в нос на шарнире и в рабочем положении ложится на металлическую опору, после чего якорь отдадут. Немаловажно, что верфь строит яхты под надзором классификационного общества Lloyd (таких верфей в Голландии всего две), и все инновационные элементы на борту гарантированно безопасны.

Два двигателя Cummins QSC8.3 мощностью по 500 л.с. вытаскивают 17-тонное судно на глиссирование за 7 секунд — сказывается



Под массивной крышкой люка в палубе кокпита большое хозяйственное помещение, а люк моторного отсека находится в салоне



Мощная дверь для выла на борт управляется привод но может герметично закрыват и вручн

Заходить на борт удобно через широкую кормовую платформу; дальше в нос ведут широкие бортовые проходы





Технически сложное якорное устройство в носу на практике работало безотказно



Два картплоттера на одной приборной панели не являются роскошью: это большое удобство

Консоль напоминает о парусной яхте; главное различие — в управлении яхтой на гораздо большей скорости

невысокий (до 10°) угол килеватости на транце; еще 10 секунд требуется для достижения 20 узлов, а всего на набор максимальной скорости уходит полминуты. Результаты более чем достойные, учитывая видимую двухсекундную задержку, которая требуется электронике для «осмысления» команды «Полный вперед!».

На узком кронштадтском фарватере в окружении опасных отмелей в полной мере оценить ходовые качества Contest 52 MC не удалось — от души разгуляться было негде, да и мелководе могло негативно влиять на скорость. По ощущениям, яхта с гребными валами не столь шустрая относительно спортивных круизеров с транцевыми или днищевыми колонками, но и рассматривать Contest 52 MC стоит в первую очередь как судно для степенного отдыха, а не бездумных гонок. И уж вовсе не обязательно, памятуя о дифференте, эксплуатировать яхту в переходном режиме.

Можно не пожалеть денег и заказать самые мощные из предлагаемых двигателей (по 600 л.с.), однако, по данным английского теста, прирост скорости составит всего лишь 3 узла — стоит ли овчинка выделки? Во время крутой циркуляции на максимальных оборотах с полной и резкой перекладкой штурвала временами ощущалась низкочастотная вибрация (вероятно, из-за срыва потока на нире). Но при маневре в спокойном

У заказчиков есть свобода в выборе планировки и материалов отделки

темпе это явление отсутствует, и лодка спокойно продолжает резать водную гладь, давая понять, что в обычной жизни такие выкрутасы никому не нужны.

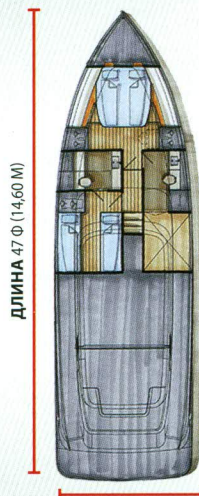
ВЕРДИКТ

Интерес яхтенных журналистов к новой моторной яхте Contest 52 MC был очень высок: всем не терпелось почувствовать судно, оценить дерзкую попытку верфи вырваться из «своего пастбища на чужой лужок», наконец, похвалить или покритиковать...

Теперь, когда яхта пошла в серию, можно уверенно сказать, что голландцы приняли верное и прагматичное решение, не отдав поклонников бренда конкурентам. Contest Yachts планирует развивать модельный ряд, и если верфи удастся сохранить и развить первоначальную концепцию моторной яхты с парусным духом, то мощности компании никогда не будут простаивать. А что касается первой открытой карты в сложной игре с сильными соперниками, то она оказалась козырной. Игра продолжается! **MBV**

ДОСЬЕ

- ДЛИНА**
47 Ф (14,60 М)
- ШИРИНА**
15 Ф (4,60 М)
- ОСАДКА**
2 Ф (0,85 М)
- ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**
16,6 Т
- ЗАПАС ТОПЛИВА**
1800 Л
- ЗАПАС ВОДЫ**
700 Л
- ВЫСОТА НАД ВЛ**
9 Ф (2,88 М)
- КАТЕГОРИЯ RCD**
«А»
- ДИЗАЙН**
CONTEST YACHTS/VRIPACK



ШИРИНА 15 Ф (4,60 М)

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Cummins QSC8.3-500 HO, 493 л.с. при 2600 об/мин, 6 цилиндров, дизель, 8,3 л.

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX		
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800
Скорость	8,8	9,5	10,8	11,7	13,0
Расход	11,8	22,2	36,0	58,4	84,0
Миль/л	0,74	0,42	0,30	0,20	0,15
Дифферент	1,5	2,0	3,5	4,0	4,5
Дальность	1073	616	432	288	223

УРОВЕНЬ ШУМА, дБА

Салон	62	64	66	70	70	71	74	77	83
-------	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50% топлива, 57% воды, 7 человек на борту, спасательное оборудование. Температура воздуха +23 °С, температура воды +18 °С, сила ветра при скоростных заездах 1–2 балла, волны нет.