

ЯХТА БЕЗ ПАРУСА

В Дюссельдорфе состоялась мировая премьера 52МС — первой моторной яхты известной голландской верфи Contest Yachts, до сего времени выпускавшей только парусники

Текст Михаил Романов Фото Contest Yachts



Во время теста на озере Эйсселмер в Голландии

Чтобы пересчитать верфи, где строят и парусные, и моторные суда, пальцев двух рук хватит с избытком. Одни работали в обоих секторах яхтенного рынка еще в прошлом веке, другие только начали осваивать новую для себя тему. Но резоны этой производственной политики понятны: емкость рынка моторных яхт существенно больше, и грех не попытать удачи на таком «клондайке».

Верфь Contest Yachts, за полвека снискавшая себе мировую известность превосходными парусными круизными яхтами, недавно ступила на тот же путь и выпустила моторную яхту 52МС. Ее появление в Дюссельдорфе публика встретила вполне доброжелательно: лодка оказалась интересной и внутри, и снаружи. Довольно эффектное внешне, с невысокой надстройкой на широком корпусе (высота над ВЛ 2,88 м), с большой площадью кокпита, кормовой платформы и свободной палубой в носу судно напоминает корпуса парусных яхт типа deck salon и... «лобстеры». Удивление проходит, когда узнаешь, что Contest 52МС занимался Георг Ниссен — дизайнер многих парусных яхт Contest; в его портфолио нашлись проекты «лобстеров» и даже современных пинасс (другой классический тип прогулочных моторных судов).

А new adventure — на верфи Contest Yachts так назвали эту моторную МС52

Постояв в кокпите, посидев на мягких диванах, оценив широкие бортовые проходы, дверь из салона на палубу правого борта, высокое качество тика, захожу в салон через створчатые сдвижные двери (ход у них легкий, фиксаторы надежные). Интерьер вполне традиционный, только материалы — тик под матовым лаком, пайолы из белого дуба, пропорции и формы элементов (рулевая консоль, штурманский стол, другие детали в салоне, каютах и на палубе) напоминают скорее яхту парусную, нежели моторную. При этом компоновка салона сохраняла все привычные составляющие, включая большую динетту и прекрасно оборудованный камбуз. На выставочной модели он был в салоне, а внизу располагались три каюты; есть версия с двумя каютами и нижним расположением камбузного блока.

При создании Contest 52МС инжинирингом занимались специалисты Vripack Naval Architects — компании с мировым именем. Передовые технические решения воплощены в корпусе (сэндвич), изготовленном с применением вакуумного формования (инфузии), дающего более жесткую,

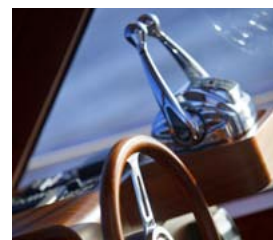


прочную и при этом легкую конструкцию. По той же технологии изготовлены надстройка, палуба и переборки. Применена система предотвращения осмоса на основе полиэфирной смолы.

В стандартной комплектации яхта оснащена двумя экономичными и малошумными дизелями Cummins QSD 5.9-330 Common Rail; посредством IDS (Integrated Docking System) подруливающие устройства синхронизированы с моторами. Помимо прочего, Contest вложила немало ресурсов в эффективную звукоизоляцию моторного отсека и снижение уровня вибрации, системы и устройства. Отдельного упоминания заслуживает якорное устройство в носу: консоль с закрепленным на ней якорем до времени спрятана под палубой и при включении гидравлики занимает наверху рабочее положение. Под палубой кокпита нашлось место для вместительного «гаража» для тендера. Для иллюминаторов применено химически усиленное стекло. Из навигационного оборудования предлагаются новейшие системы Raymarine или Simrad. Система MasterBus (Mastervolt) позволяет контролировать силовую установку и всех потребителей электропитания, навигационных и бытовых, посредством сенсорного экрана. ...

Скорость яхты верфь пока не сообщает, однако на сайте британского дилера Contest указано, что при расчетных 28 узлах на тестах в Голландии получены 30 узлов. Это удивило и побудило провести собственные расчеты. Максимум получился близким: 25–26 узлов. Не оспаривая результаты теста, скажу, что и 26 узлов — немало для «переходника» водоизмещением 16,6 т с удельной мощностью 40 л.с./т. Число Фруда 2,6

На Contest 52 MC реализовано немало интересных технических решений



ПУЛЬТ

Пульт управления оборудован двумя крупными навигационными дисплеями; все приборы и органы управления двигателями, системами и устройствами установлены по всем правилам эргономики.

На странице слева, сверху вниз: Большой кокпит с диванами и столом; вдоль бортов организованы проходы на транцевую платформу.

Характерные элементы облика яхты — крупное тонированное остекление, большой сдвижной люк в хартопе, прямоугольные иллюминаторы, невысокий релинг над деревянным планширем, массив тика на палубе.

Вверху: Щедро отделанная деревом и высокая носовая двухместная каюта.

Внизу: Широкие бортовые проходы и довольно высокий фальшборт позволяют чувствовать себя защищенным.

Санузел с дизайнерской арматурой и такой же отделкой деревом, как и остальные интерьеры яхты.

свидетельствует о режиме, пограничном с глиссированием. Это видно и на кадрах испытаний: форштевень энергично рассекает небольшую волну, мощная скула загоняет брызговую пелену вниз, к ватерлинии, корпус легко скользит по воде, и, кажется, яхта вот-вот полетит еще быстрее... Не полетела! Корпус, отличающийся почти отвесным форштевнем, длинной, острой в носу ватерлинией, отсутствием продольных реданов и плоскими секциями с небольшой килеватостью в корме, рассчитан именно на переходный режим. Плоское днище создает достаточную подъемную силу, чтобы поддерживать оптимальный дифферент; для его корректировки и устранения динамического крена от воздействия ветра и волн в спецификации указаны транцевые плиты, хотя на выставке я видел интерцепторы.

Такая форма корпуса, его ширина и масса должны обеспечить высокую остойчивость, комфортную амплитуду и период бортовой качки; и все же для ее умерения на Contest 52MC предусмотрен гироскоп

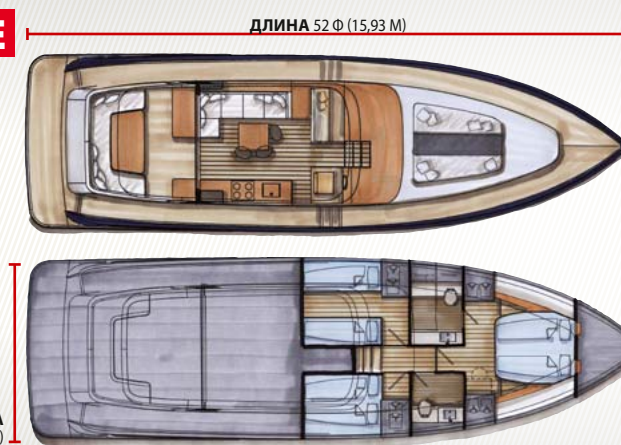
Seakeeper. Категория «А» яхты — еще одно свидетельство мореходности. Конечно, океан на ней пересекать вряд ли кто станет, но для путешествий вдоль морского побережья или продолжительных круизов по внутренним водным артериям Contest 52MC подходит вполне. Только из-за плоского в корме днища и отсутствия фальшкиля-стабилизатора, полагаю, лучше избегать попутных курсов при сильной волне.

Также я прикинул дальность плавания. Зная стендовые характеристики двигателя на разных оборотах и примерные величины крейсерской скорости, можно допустить, что при 2200 об/мин (около 15 узлов, 67 л/ч) запас хода превысит 400 миль, а при 1800 об/мин (10 уз, 41 л/ч) — 500 миль.

Contest Yachts называет модель 52MC «A new adventure». Помимо этой, уже существуют версия с флайбриджем и открытая спортивная. Также разработан проект с электродвигателями (скорость около 7 узлов). В планах компании — моторные яхты длиной 42 и 62 фута...

Приключение продолжается! **МВУ**

ДОСЬЕ



| | |
|-----------------------|--------------------------|
| ДЛИНА | 52 Ф (15,93 М) |
| ШИРИНА | 15 Ф (4,60 М) |
| ОСАДКА | 3 Ф (0,85 М) |
| ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ | 16,6 Т |
| ДВИГАТЕЛИ | 2 x CUMMINS 330 Л.С. |
| ЗАПАС ТОПЛИВА | 2000 Л |
| ЗАПАС ВОДЫ | 700 Л |
| СПАЛЬНЫХ МЕСТ | 6-8 |
| ДИЗАЙН | GEORG NISSEN |
| ИНЖИНИРИНГ | VRIPACK NAVAL ARCHITECTS |
| ИНТЕРЬЕРЫ | WETZELS BROWN PARTNERS |
| КАТЕГОРИЯ RCD | «А» |
| СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ | XXXXXX |