



АЭРОФОТО: АРТЕМ ЛИСОЧКИН

# ДЕРЗКИЙ ВЫЗОВ

ГЕОРГИЙ КАРПЕНКО

*В прошлом уже 2013 году, впервые увидев фотографии Contest 52MC, впечатление, честно говоря, получил неоднозначное — проще говоря, сначала не понял, что это такое. Ее неординарный, прорывной дизайн выходит за рамки традиционных представлений о современных моторных яхтах. Таков, наверное, и был дерзкий замысел ее создателей. Но о двух вещах хочу сказать особо. Во-первых, по своему облику лодка все-таки чисто голландская, а во-вторых, в экстерьере Contest 52MC явно угадываются парусные корни, что неудивительно, ведь до недавнего времени компания Contest Yachts славилась во всем мире исключительно парусными яхтами высочайшего класса. И вот теперь перед нами первенец подразделения Contest Motor Yachts.*

**Н**у вот она, первая моторная яхта с прославленным именем Contest. Скажу откровенно: мне очень повезло. Я получил предложение представителей компании Contest Motor Yachts Russia оказать им помощь в перегоне лодки из Петербурга в Москву, и знакомство с ней длилось целую неделю. Такой переход — далеко не самое простое дело, как может показаться неискушенному человеку. Не буду заострять внимание читателя

на подробностях перегона, тем более что о наших приключениях на этом пути я рассказал в позапрошлом номере журнала. Сейчас же речь пойдет о том, что собственно представляет собой моторная яхта Contest 52MC. Я не зря сказал о том, что по своему экстерьеру лодка чисто голландская. Дизайн Contest 52MC разработал Георг Ниссен, конструкцию судна спроектировало бюро Vripack, а интерьеры выполнены компанией Wetzel Brown Partners при непосредственном участии команды верфи Contest. Благодаря

своему сверхнизкому силуэту яхта великолепно приспособлена к специфическим условиям внутренних водных путей Голландии, изобилующих шлюзами и низкими мостами. У нас же она спокойно может ходить по рекам и каналам в центре Санкт-Петербурга и практически под всеми мостами. Осадка яхты составляет всего метр, что является еще одним неоспоримым преимуществом Contest 52MC в условиях мелководья. Прочитав эти строки, читатель, наверное, подумает, что я описываю очередную канальную лодку, способ-

ную преодолевать даже небольшое волнение, не говоря уже о маломальском шторме. Но вот тут-то и кроется главная изюминка нашей героини. Действительно гениальная находка ее создателей, в течение полувека строивших и продолжающих строить потрясающие своей мореходностью океанские парусные яхты.

Впервые увидев яхту вживую в гавани Центрального Речного яхт-клуба в Санкт-Петербурге, я сразу обратил внимание на элегантно изогнутый корпус лодки, огражденный высоким фальшбортом. Носовая оконечность с острым, как нож, вертикальным форштевнем и полным отсутствием какого-либо устройства. Низкая, вжатая в корпус надстройка с тяжелыми крепкими дверями. Кормовая — в массивной раме из полированной нержавеющей стали с толстым триплексом и мощным замком. Но еще больше удивила бортовая — сдвижная дверь, отъезжающая на пантографе вбок и назад. Дверь очень солидная, тяжелая, оборудована задрайками с электроприводом! Такие конструкции мне доводилось видеть только на больших моторных яхтах. На лодках, предназначенных для речных прогулок, эти технические сложности и весьма дорогостоящие вещи попросту не нужны. После всего этого меня уже не удивила информация, что яхта построена на класс «А» по европейской классификации. Да

и пришла она в Питер из Голландии своим ходом, без проблем преодолев Северное море и беспокойную Балтику. Но каково же было мое удивление, когда я узнал, что эта относительно небольшая моторная яхта оснащена еще и успокоителем качки! Причем не обычным пассивным, с выступающими из корпуса «рулями», а активным гироскопическим. Оценить его по достоинству довелось довольно скоро, на переходе через Ладогу. На всех остальных этапах перехода благодаря хорошей погоде мы «гироскоп» даже не включали.

Условия жизни на борту Contest 52MC я довольно подробно описал в предыдущей статье, так что сейчас постараюсь ограничиться рассказом о ходовых качествах этой удивительной лодки.

Первое и, пожалуй, главное, — это отличная управляемость. Ее добились, максимально разнеся гребные валы от диаметральной плоскости к бортам лодки, благо ширина корпуса и «узкие» рядные 6-цилиндровые главные двигатели допускают такую компоновку. Благодаря ей управляемость лодки при швартовке потрясающая. При этом штурвал можно вообще не трогать, работая «враздрай» только двигателями. Яхта оснащена носовым и кормовым подруливающими устройствами, и если наличие носового еще как-то оправдывается, то кормовое тут для совсем уж ленивых.

Дополнительно известно, что шлюзование — процедура не самая приятная. То при заходе в шлюз начинает наваливать сильным свальным ветром на стенку. То в самом шлюзе дует, как в аэродинамической трубе, и крутит нещадно. То от работы винтов впереди стоящего здорового парохода маленькую лодку начинает швырять, как щепку, и, что самое неприятное, бить о бетонную стенку шлюза с торчащей тут и там арматурой. Не сахар в общем. Contest 52MC все эти «рады жизни» как будто нипочем. Парусность лодки минимальная за счет низкой надстройки, а мощные машины позволяют удерживать яхту практически на месте, легонечко работая ручками управления двигателями. Маневренность почти как с IPS. И это с «обычными» гребными валами!

На ходу яхта прекрасно держит курс, несмотря на то, что килеватость на транце минимальная, то есть лод-





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ**

**Contest 52MC «Lefort»**

Нагрузка — 4 чел. плюс 1600 л топлива плюс 400 л пресной воды и 300 кг прочего груза, силовая установка — турбодизели Cummins Common Rail Turbo (2 × 500 л.с.), тип привода — прямые валы с гидравлическими реверс-редукторами КМН 40А, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0,1–0,2 м, температура воздуха — +15 °С, темп. воды — +19 °С, акватория — Угличское водохранилище, город Калязин.

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	4,9	9,1	2,8	3514	6500
1000	7,9	14,6	11,4	1385	2561
1500	10,9	20,1	44	494	914
2000	16,5	30,6	100	331	612
2500	23,5	43,4	166	283	523
2620	25,4	46,9	190	267	494

ка практически плоскодонная. Такие обводы корпуса позволяют Contest 52MC быстро выходить на глиссирование, не затрачивая при этом большой мощности. Вообще корпус 52MC относится к так называемым полуглиссирующим. Создавалась яхта преимущественно для спокойного экономичного плавания в водоизмещающем режиме. Подтверждением тому — очень мягкий и комфортабельный ход в среднем диапазоне оборотов двигателей (15–25 км/ч) и невысокий расход топлива при таком режиме. Акустический комфорт благодаря мощной звукоизоляции тоже на высоте: в салоне работа двигателей практически не слышна.

Убедиться в отменных свойствах звукоизоляции на яхте можно, слегка приоткрыв люк моторного отсека. Даже на самых малых оборотах двигателей шум будет ощутимым. При закрытом же



люке на тех же оборотах двигателя дают о себе знать лишь легким подрагиванием палубы. Разумеется, на полном ходу рычание двух 500-сильных дизелей прорывается в салон. Слышен и тонкий свист турбин. Но даже при таком режиме движения в салоне можно спокойно разговаривать, не напрягая голосовых связок.

Буквально несколько слов скажу о великолепной сдвижной крыше надстройки. Нам, к счастью, благодаря погожим денькам довелось-таки полюбоваться безоблачным небом на малом ходу и на стоянках в пути. На больших ходах мы крышу все-таки закрывали — прохладновато.

Хотелось бы заострить внимание на всевозможных приятных для всякого судовладельца «мелочах». Нашпигована Contest 52MC ими, несмотря на свои, не боюсь повториться, довольно скромные размеры, под завязку. Самой интересной выглядит, пожалуй, интегрированная, полностью цифровая система управления энергоснабжением Masterbus от известной голландской компании Mastervolt.

Не вдаваясь в подробности, скажу только, что настройками системы можно управлять дистанционно через Интернет с помощью ПК, планшета и даже смартфона. При этом на лодке полностью отсутствует такая привычная всем нам вещь, как главный распределительный щит. Довольно смелое на первый взгляд решение, но по заверениям представителей компании Mastervolt — вполне надежное. Хотя, разумеется, это вовсе не значит, что кто угодно может ей пользоваться методом тыка. Читать инструкции все-таки необходимо.

О таких вещах, как отопление и кондиционирование, говорить не буду, так как на голландской яхте такого высокого уровня это позиции сами собой разумеющиеся.



Приятно удивило практически полное отсутствие тумблеров, кнопочек, выключателей и лампочек. Это заслуга все той же Masterbus. Здесь функции управления абсолютно всеми системами яхты (кроме главных двигателей) выведены на единый многофункциональный дисплей. Довольно смелое, на мой взгляд, решение, поскольку за неделю, проведенную на яхте, мне так и не удалось понять, как быть в случае выхода из строя этого самого дисплея. Да и установлен он был на лодке очень неудобно: ни разу не усомнившись в качестве продукции Mastervolt, замечу только, что случайно повредить дисплей можно и механически. А вот что делать потом, если ты не в яхт клубе, а где-то, к примеру, в Рыбинском водохранилище, и сервиса рядом нет? Ведь кроме главных двигателей, больше вообще ничего на яхте работать не будет, включая связь и навигацию. Для таких жизненно важных систем, конечно, неплохо было бы предусмотреть



треть аварийное дублирование, по крайней мере на лодках, поставляемых в Россию, поскольку до европейского сервиса нам еще ой как далеко.

Кроме того, несколько удивило отсутствие открывающихся ограждений на корме при выходе с бортовых проходов на купальную платформу. Такое решение показалось мне просто небезопасным. Во время шторма человека, вышедшего на палубу, может просто смыть за борт.

Понравилась оригинальная и очень удобная конструкция вышеупомянутого якорного устройства. Вся «машинерия» упрятана в просторный форпик, и носовая палуба яхты при этом абсолютно свободна от каких-либо механизмов. Откинув к левому борту большой треугольный люк и взяв в руки пульт управления якорным устройством, с помощью гидропривода поднимаем на палубу мощную хромированную несущую конструкцию, которая передней своей частью ложится в специальное углубление в стальной оковке



Contest 52MC	
Длина, м.....	15,93
Ширина, м.....	4,60
Осадка, м.....	0,85
Водоизмещение, т.....	16,6
Высота над ватерлинией макс., м.....	2,88
Запас топлива, л.....	2000
Запас воды, л.....	700
Объем водонагревателей, л.....	2 × 40
Мощность двигателей, л.с. ....	660–1200



**Contest Motor Yachts Russia**  
Москва, Ленинградское шоссе, 39, стр. 7,  
Royal Yacht Club  
Тел. +7 [495] 790-77-64  
E-mail: info@contest-boats.ru  
www.contest-boats.ru