

# Иногда они возвращаются...

## О возобновлении производства яхты «Contessa 32»



Павел Игнатъев.  
Фото предоставлены Ассоциацией класса «Contessa 32»

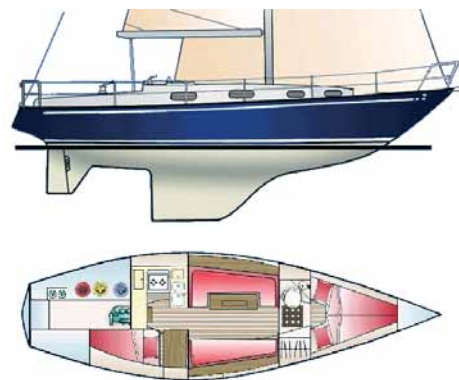
Чем же так подкупила яхтсменов эта лодка, ведь это небольшое парусное судно по комфорту и ходкости определенно далеко от нынешних стандартов? Чтобы ответить на этот вопрос, стоит поподробнее рассмотреть историю создания яхты, ее конструкцию и технические характеристики. «Contessa 32» стала второй лодкой, спроектированной Д.Садлером для верфи Д.Роджерса – заметим, самого титулованного яхтостроителя Британии. Нет в Англии людей, построивших парусных яхт больше, чем Джереми Роджерс (он начал строить их еще в 22-летнем возрасте), который к тому же одним из первых в стране приступил к постройке яхт из стеклопластика – еще в начале 60-х гг. Ранее, в 1966 г., Садлер создал для него же «Contessa 26» – фактически, это был обновленный «Folkboat» в пластиковом варианте. Спрос на яхту был очень большим, но звучали и нарекания на недостаточную вместимость лодки, поэтому в ходе Лондонской выставки 1970 г. владелец верфи заказал Садлеру «что-нибудь покрупнее, но такое же мореходное».

Корпус новой яхты проектировался как некий «переходный вариант» между классическими узкими яхтенными обводами с большой седловатостью и длинным килем (олицетворенными на

Пожалуй, мало найдется в мире любителей дальних морских и океанских плаваний под парусами, которые никогда не слышали о яхте «Contessa 32», спроектированной в 1970 г. британцем Дэвидом Садлером. Этот один из самых успешных мировых проектов парусных яхт к моменту завершения в 1982 г. серийного производства лодки на верфи Джереми Роджерса в Лаймингтоне оказался воплощенным более чем в 700 построенных вымпелах. Но народная любовь к «Contessa 32» на этом не иссякла – сразу несколько верфей в разных странах «по просьбам трудящихся» приступили к ее повторному выпуску (причем не всегда юридически «чисто» оформив этот процесс). Спрос на заслуженную яхту оказался так высок, что в 1995 г. ее производство вновь вернулось в Лаймингтон, и в конце 1996 г. новые лодки этого типа начали покидать сборочные цеха предприятия «Jeremy Rogers Special Products Division» – случай, в мировом яхтостроении почти исключительный.

тот момент в правилах RORC) и более современными вариантами «IORовских яхт» с отдельно стоящим плавниковым фальшкилем. Подобно большинству английских яхт времен «золотой поры» она сохранила изящные очертания сравнительно узкого и невысокого корпуса с острыми носовыми обводами и большим носовым свесом, но приобрела глубокий и довольно короткий балластный фальшкиль и руль, установленный на очень мощном скеге. Парусное вооружение «Contessa 32» стало более радикальным в соответствии с новыми правилами IOR: она получила относительно маленький грот большого удлинения и внушительную по площади геную со значительным перекрытием грота. При всем при том базовой концепцией яхты было создание достаточно комфортабельной и безопасной лодки, не требующей от экипажа значительного опыта управления парусным судном.

Однако, несмотря на отсутствие специальной «гоночной ориентации» в проекте «Contessa 32», первые же выходы новой лодки в море в 1971 г. сделали ее «собирающей призов» в своей стартовой группе. Позднее в 1972 г. она была объявлена «Яхтой года» на Лондонской выставке катеров и яхт, после чего спрос подскочил так, что в иные годы на верфи собирали



### Основные данные яхты «Contessa 32»

Длина, м:	
– максимальная	9.75
– по КВЛ	7.32
Ширина, м	2.98
Осадка, м	1.65
Площадь парусности, м <sup>2</sup>	52.6
Водоизмещение, кг	4300
Масса балласта, кг	2146

свыше 60 яхт только этой модели, что для тех лет (середина 70-х гг.) было событием исключительным. Яхтсмены и журналисты, опробовавшие яхту на ходу, в один голос отмечали ее хорошие ходовые качества, мягкий ход на большом волнении, способность долго не-



сти полные паруса при усилении ветра, чувство хорошей защищенности при нахождении в глубоком кокпите, огражденном высокими комингсами.

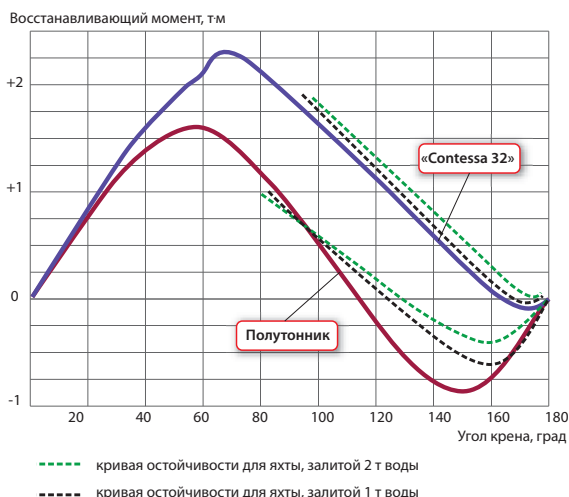
Но главная особенность, сделавшая яхту и по сей день столь популярной, заключается в ее буквально феноменальной остойчивости. Во-первых, масса свинцового балласта, заложенного в фальшкиль, составляла почти 50% водоизмещения лодки: такой цифрой сегодня могут похвастаться разве что серьезные гоночные яхты, а у большинства массовых 30-футовиков этот параметр лежит в пределах 35–38%. Столь большая величина балласта позволяет лодке нести полные паруса даже тогда, когда соперники уже взяли рифы – вплоть до пятибалльного ветра. Во-вторых, узкий со сравнительно невысоким бортом корпус «Contessa 32» имеет низко расположенный центр тяжести, лежащий лишь незначительно выше центра величины: ЦТ этой яхты – даже ниже ватерлинии на целых 23 см, что сегодняшним конструкторам сравнимых по длине яхт удается крайне редко. Для сравнения можно сказать, что, по данным редакции, ЦТ такой хорошо известной яхты, как «Carter 30» (которую, в принципе, можно отнести к тому же поколению яхт, что и наша героиня), находится на 34 см выше КВЛ. Вновь отметим, что

«Contessa» не является радикальной «мыльницей», а имеет все необходимые для комфортабельного плавания элементы внутренней обстройки: мягкие диваны, камбуз, галюн, столик и деревянную отделку. Как следствие, лодка имеет очень высокую остойчивость, делающую ее, по сути, образцом при проектировании парусных судов: угол крена, при котором ее восстанавливающий момент достигает максимума, равен 78°, а угол полной потери остойчи-

вости (угол заката ДСО) – совершенно невероятной величине: рекордным 160°! Стоит заметить, что большинство современных 30-футовиков теряют остойчивость при крене в 120–130°: например, новейшая «Delphia 33» (см. «Кия» № 209) имеет угол заката ДСО, равный 127°, а ее максимальный восстанавливающий момент развивается при крене, равном 57°. Кроме того, при взгляде на диаграмму статической остойчивости яхты, можно сразу отметить большую



Диаграмма статической остойчивости яхты «Contessa 32» и усредненного полутонника



площадь положительной части кривой остойчивости, что говорит и о высокой динамической остойчивости судна.

Подтверждением высоких мореходных качеств яхты «Contessa 32» стала печально знаменитая штормовая Фастнетская гонка 1979 г. (№ 84), в ходе которой погибли 15 яхтсменов и несколько яхт (а каждая четвертая яхта гоночного флота перевернулась) – тогда сравнительно неглубокое Ирландское море буквально «вскипело» под напором «воронки» мощного циклона. Яхта «Assent» типа «Contessa 32» единственной из 58 лодок в своем классе (V класс IOR) успешно завершила гонку, а в более крупном классе IV на дистанции не осталось ни одного судна: все они получили серьезные повреждения и вынуждены были уйти в укрытие. (Отметим здесь, что среди всех участвующих в гонке судов число яхт, построенных Джереми Роджерсом, превышало 10%, ни одна из них не погибла и даже не

сошла с дистанции. Это ли не высший класс работы судостроителя!)

При оценке качеств описываемой яхты непременно надо назвать высокую надежность и долговечность: случаи поломки руля или расслоения обшивки корпуса на «Контессах» практически неизвестны. Это и неудивительно, поскольку руль, как уже сказано выше, крепится на мощном скеге, а корпус и палуба имеют монолитную (без наполнителя) конструкцию (впрочем, лодки, строившиеся в середине 80-х гг. в Канаде, имели бальсовый наполнитель палубы). Подобная живучесть привела к тому, что даже старые лодки первых лет выпуска сохраняют довольно высокую цену на вторичном рынке (от 30 тыс. фунтов стерлингов), при этом высокая стандартизация производства (а «Contessa 32» быстро превратилась в one-design класс) позволяет старым лодкам в сегодняшних регатах гоняться наравне с новыми.

Конечно, с позиции сегодняшнего дня внутри «Contessa 32» весьма и весьма тесновата: узкий корпус превращает кают-компанию почти в «туннель», а небольшая общая высота заставляет рослого человека находиться внутри в постоянном полупоклоне: внутренняя высота 180 см присутствует лишь на крохотном пятачке между камбузом и штурманским столом (замечу, очень удобным). Узкий корпус с невысоким надводным бортом приводит к тому, что на острых курсах яхта сильно забрызгивается. Но те, кто ищет действительно мореходную лодку, не обращают внимания на эдакие мелочи. А за транцами «Контесс» – масса интересных океанских переходов. Таких, как плавание Нью-Йорк – Сан-Франциско в обход мыса Горн против господствующих ветров и течений, одиночное четырехлетнее (!) кругосветное плавание Деклана Макелла и одиночное трансатлантическое плавание самого юного яхтсмена, самостоятельно пересекшего Атлантику – 15-летнего Себа Кловера.

Поэтому подобная репутация заслуженной яхты привела к тому, что Джереми Садлер выкупил назад свой оригинальный комплект матриц, переданный им по «ленд-лизу» одной канадской верфи, и в середине 90-х гг. вновь приступил к выпуску «Contessa 32» по первоначальным чертежам – разумеется, из более качественных новых материалов. Так что сегодня в лице «Contessa 32» мы имеем подлинно британскую классическую вещь: формально несовременную, но зато надежную, с уникальными характеристиками и с отличной репутацией. А за репутацию надо платить: цена новых «Контесс» зашкаливает за 100 тыс. фунтов...

Редакция благодарит Фиону Роджерс за помощь в работе над статьей

