



più funzionale, più sgombra, e, in maniera evidente, anche più mediterranea. Conyplex non pensa più quindi solo al mercato del nord Europa ma strizza un occhio ai diportisti dei mari più caldi.

Il 50 CS, opera di Gerg Nissen, entra al centro della gamma che parte dal 42' disegnato da Dick Zaai per arrivare al 60', firmato sempre dall'olandese in collaborazione con Doug Peterson.

Va sottolineato come il cantiere Conyplex si inserisca in una nobile e antica tradizione olandese nella costruzione di barche da diporto. I punti di forza sono da un lato i mega yacht realizzati in alluminio (e la cantieristica dei Paesi Bassi è l'unica a poter competere con quella italiana in questa fascia di mercato), e dall'altra proprio le barche a vela di taglia media,

con una lavorazione sofisticata della vetroresina (e qui gli antagonisti diretti sono in primo luogo i costruttori scandinavi e inglesi).

Progetto

La collaborazione tra Georg Nissen, progettista tedesco, ed il cantiere, aveva dato ottimi risultati con il successo della sorella minore, il Contest 44, e con il 50 a Medemblink si cerca "il raddoppio", sempre all'insegna di linee d'acqua veloci. La novità più importante sott'acqua è la scomparsa dello skeg e l'adozione di un pescaggio profondo, nella media, senza rinunciare al tradizionale bulbo con alette, ottimizzato per migliorare la navigazione di bolina, riducendo il beccheggio e sviluppando portanza. Slanci di carena tradizionali senza for-

zature e velatura proporzionata per venti medi.

Per quanto riguarda la tecnica costruttiva scafo e coperta sono realizzati su stampo femmina con stuoia in fibra di vetro a diversa grammatura e resina vinilestere, il tutto con tecnica dell'infusione. Questa tecnologia, sviluppata in collaborazione dell'Università di Delf, garantisce una struttura molto compatta e priva di imperfezioni, tipiche delle lavorazioni manuali, riducendo inoltre l'impatto ambientale. La coperta è in sandwich con una tradizionale anima di balsa. Paratie e giunzioni strutturali fazzolettate e le lande strutturali contribuiscono a rendere il Contest 50 una barca che ha nella robustezza, e nella reale attitudine alle lunghe navigazioni, uno dei suoi punti di forza.

La deriva ha la parte alare in ghisa mentre il bulbo è in piombo al 4.5% di antimonio. Costante l'adozione della chiglia con le alette che, grazie all'ottimo profilo (pensato per essere adottato nella configurazione di base, non come una semplice modifica per diminuire l'immersione come invece avviene per altri cantieri) oltre a ridurre il pescaggio, offre performance migliori quando la barca è sbandata, creando un vero piano anticarroccio.

Osservando i numeri che caratterizzano questa barca in rapporto alle avversarie dirette (in termini di filosofia progettuale e qualità costruttiva) si nota come Nissen abbia voluto uno scafo dal buon rapporto sia tra dislocamento/lunghezza al galleggiamento, sia superficie velica/dislocamento. I valori mostrano la voglia di guadagnare qualche decimo di nodo in più, per avere sì una barca di stampo tradizionale e a pozzetto centrale, ma anche capace di lasciare immutato il piacere di navigare (veramente) a vela.

Coperta

Come dicevamo in apertura dell'articolo la vera rivoluzione del cantiere è quella di aver creato una coperta "furba",

L'ultima nata in casa Conyplex siamo andati a provarla nelle acque olandesi del mare di IJsselmer. E' un dislocamento medio/pesante, a pozzetto centrale e dall'ottimo disegno delle linee d'acqua.

S P E C I A L E

Genova 2003

Prova



1. Uno dei punti di forza di questo 15 metri è la lunga cucina lineare pensata per un effettivo utilizzo anche in navigazione.

2. La zona carteggio, il tavolo è di dimensioni utili per usare ancora anche le "vecchie" carte nautiche.

3. La cabina armatoriale è a poppa, per lei un ampio bagno dedicato.

priva di tutte quelle manovre e quei gradini che rendono difficili ogni movimento. Sul modello della prova la scotta della randa è stata rinviata in pozzetto scorrendo nel boma, eliminando i winches a poppa via del timoniere, e rendendo l'ingresso in pozzetto da poppa più immediato, rispetto agli altri modelli.

L'albero è sostenuto da due ordini di sartie basse, una sartia intermedia ed una alta. Le sartie alte sono ancorate a murata, mentre le sartie basse sono sulla tuga a 70 cm di distanza. La scelta di questa soluzione è voluta per avere una migliore regolazione delle vele. Il genoa, di piccola sovrapposizione chiude molto, ma non interferisce con la randa, lasciando un canale pulito. Le sartie in murata sono inoltre un ulteriore

elemento di solidità della barca, con i carichi dell'armo che vengono rinviiati direttamente sul guscio.

Tutte le manovre non intralciano i passavanti né la tuga e sono rinviiati sui winches elettrici, un optional spesso richiesto, perché grazie a questo supporto, condurre la barca in solitario è davvero semplice, anche per chi vuole risparmiare le energie.

Pozzetto ben riparato e timoneria comoda, senza intralci, mentre risulta leggermente scomodo l'accesso agli interni.

Sul fondo del pozzetto trova intelligentemente alloggio la zattera, in un vano dedicato coperto dal tavolino esterno. Un ampio gavone, oltre a quelli poppierei assicurano grandi spazi per lo stivaggio.

L'ancora è esterna e nel gavone è previsto uno spazio abbon-

dante, sfruttabile anche per stivare i parabordi.

Interni

La disposizione degli interni è sostanzialmente quella che ci si può aspettare da una classica barca a pozzetto centrale, in configurazione armatoriale, all'insegna del "pochi ma comodi". L'"isola" intorno a cui tutto ruota è la grande sala macchine centrale: alla sua poppa troviamo la cabina dei proprietari con letto "king size" e bagno dedicato mentre la lunga cucina lineare corre alla sua sinistra con doppio livello profondo e cucina a tre fuochi.

A centro barca la dinette con otto posti a sedere, e più avanti la una cabina con letti a castello e quella di prua per gli ospiti, con bagno separato. In questo modo la crociera, comoda, è



4

assicurata per due coppie con bambini, mentre per le "navigazioni serie" il locale a cuccette sovrapposte diventa una vera cabina di guardia.

Un disposizione classica, ormai collaudata, che piace e si presenta su tutti i modelli del cantiere. Non molto lo spazio, quando si è in tanti, in zona dinette, che però grazie alla deck house è ben illuminata. La qualità delle finiture è garantita dalla lavorazione a controllo numerico e dall'abilità dei falegnami, che rifiniscono molti dettagli ancora a mano. I disimpegni delle cabine sono agevoli per spogliarsi e vestirsi anche a porta chiusa e le murate sono state attrezzate con molti armadi e stipetti, che non soffocano troppo l'ambiente. L'aerazione e la luminosità sono abbondanti nelle due cabine più grandi,

mentre risultano un po' sacrificate nel corridoio e in quella a cuccette sovrapposte. Il carteggio, contrapposto alla dinette ha dimensioni nella media e buono spazio per l'elettronica.

Gli impianti sono ben dimensionati e la barca ha lo spazio per molti comfort "domestici", come lavatrice, microonde, lavapiatti, come è giusto che sia su una barca di questa categoria, destinata a lunghi soggiorni a bordo. La sala macchine centrale è ben accessibile da ogni lato e lo spazio all'interno ha permesso al cantiere di installare, tutti gli accessori in questa zona.

La barca è stata studiata per avere un buona autonomia e nel vano del gas può essere installata una bombola fino ad 11 kg. Una breve analisi al manuale del proprietario ha permesso

di valutare come anche questo dettaglio fosse curato e non semplificato per la produzione industriale. Sempre nell'ottica dell'autonomia da sottolineare la notevole capacità del serbatoio dell'acqua (800 litri) e, soprattutto, di quello del gasolio da ben 700 litri.

La prova

Non è stato necessario avere un vento da burrasca per saggiare la bontà del progetto, anzi abbiamo apprezzato la possibilità della barca di muoversi discretamente con poca aria, grazie al piano velico molto efficiente. Una randa steccata coi carrelli è sicuramente preferibile a quella avvolgibile, se si cerca il mezzo nodo in più a vela. Lo sbandamento è sempre contenuto, seppur i serbatoi fossero al minimo e quindi con barca in assetto

4. Il quadrato può godere della luminosità garantita dalla deck-house. Ottime le altezze che ovunque si aggirano sui due metri.

SPECIALLE

Genova 2003

Prova



Sopra, la coperta è dominata dal profondo pozzetto centrale. Le manovre sono organizzate in modo da rendere la barca facile da portare anche da un equipaggio ridotto. A destra, il Contest 50 CS in navigazione con il gennaker da 180 mq.

leggero e poca coppia raddrizzante. I pulsanti/interruttori dei winches sono a portata del timoniere e la barca è ben equilibrata e con un ottimo passaggio sull'onda. Il timone è molto profondo e non è necessario dare molta ruota per intervenire nelle manovre, giusto anche il sistema di demoltiplica dei frenelli che regala una buona "sensazione di guida". L'organizzazione del piano di coperta nel complesso rende la barca portabile da un equipaggio ridotto e buona parte delle manovre sono a portata

di mano del timoniere che può rapidamente trasformarsi nel-



l'unico uomo "tuttofare" a bordo. In porto, navigando in acque ristrette, si apprezza il bow thruster, perché il vento al traverso trova molta opera morta su cui spingere. La manovrabilità in retro, rispetto ad altri modelli precedenti

della Contest, è più costante, grazie alla scomparsa dello skeg. Le andature portanti con poca aria richiedono un gen-

naker con calza o con frullino per l'uso immediato. La barca è sensibile alle raffiche, sbanda e accelera con discreta prontezza. L'onda corta della prova, non ha disturbato la barca, una volta vinta l'inerzia della partenza e nessuno spruzzo è caduto nell'area del pozzetto.

La barca della prova montava un Perkins Sabre da 115 cv, mentre la soluzione di serie prevista da cantiere è uno Yanmar da 100 cv. Durante il nostro test abbiamo toccato con agilità gli 8.5 nodi, senza eccessivo rumore e vibrazioni. La velocità più appropriata ci è sembrata sui 7.5 nodi, il grande pregio di questa barca è infatti proprio la comodità, basta un bottone e la randa scompare, il genoa viene avvolto e si può ancorare ovunque, gustandosi a pieno il piacere del navigare.



CONTEST 50CS LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Georg Nissen

Prezzo

Euro 649.500, Iva esclusa

Dati

Lunghezza f.t. **m 14.99**
 lunghezza al gall. **m 12,90**
 larghezza max **m 4.58**
 pescaggio **m 1.95-2.15**
 dislocamento **kg 17.500**
 zavorra **kg 6.100** - motore di serie

Yanmar 4JH3 100 cv - serbatoio carburante **700 lt** - serbatoio acqua **800 lt** - posti letto 6 in 3 cabine.

Motore

Sulla barca della prova **Perkins Sabre M 115** con trasmissione in linea d'asse - **114 cv** a 2.400 giri/min - turbo - cilindrata **lt 3,99** 4 cilindri in linea - alesaggio x corsa **mm 100 x 127** - rapporto di compressione **17,25:1** - di serie Yanmar 4JH3 da 100

cv a 3800 giri/min.

Piano velico

Superficie randa **mq 66,9**
 superficie genoa **mq 57,5**
 spinnaker **mq 190,5** - albero in alluminio armato in testa a tre ordini di crocette - l=20.60, J=5.50, P=18.70, E= 6.30.

Indirizzi

Conyplex Bv
 Medemblinck

Olanda

www.contestyacht.nl
 info@contestyacht.nl

Importatori

Nautilus Marina

Via Monte Cadria 127

Fiumicino, Roma

tel. 06/6581221

fax 06/6582285

Sea Marine

Via del Leone 12

Caorle (Ve)

tel. 0421/212423

fax 0421/217735

Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)	a motore	
			giri	velocità (nodi)
Bolina	8	7	1000	3.5
Bolina larga	8	7.4	1400	5.4
Traverso	10	6.5	1800	7.5
Lasco	12	*8	2200	9.4
Poppa	10	*7.5	2400	9.7

*con gennaker a riva

Nota: i dati sono stati rilevati nel mar Isselmer in Olanda, regime di brezza tesa da E, con raffiche e vento variabile tra gli 8 e 15 nodi, onda corta e bassa. 4 persone a bordo, carena pulita, randa triradiale in perspex, genoa 110% triradiale e gennaker. Serbatoi al minimo.

In sintesi

Una interessante interpretazione in chiave moderna del tradizionale pozzetto centrale. I punti di forza sono una coperta nel complesso funzionale, che rinuncia a molti "barocchismi" tipici delle barche nordiche e la qualità dei materiali di costruzione e degli allestimenti.

Sottocoperta lay-out classico, senza tanti posti letto ma con molto spazio per muoversi in sicurezza quando si è in navigazione.

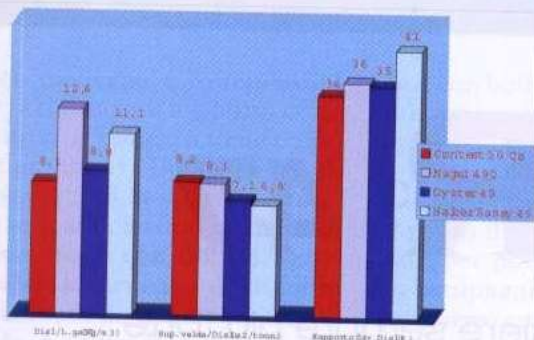
Barca pensata per lunghe navigazioni, capace di una buona autonomia e dalle prestazioni che garantiscono buone medie sia a vela che a motore.

- Passavanti larghi
- Manovre semplici

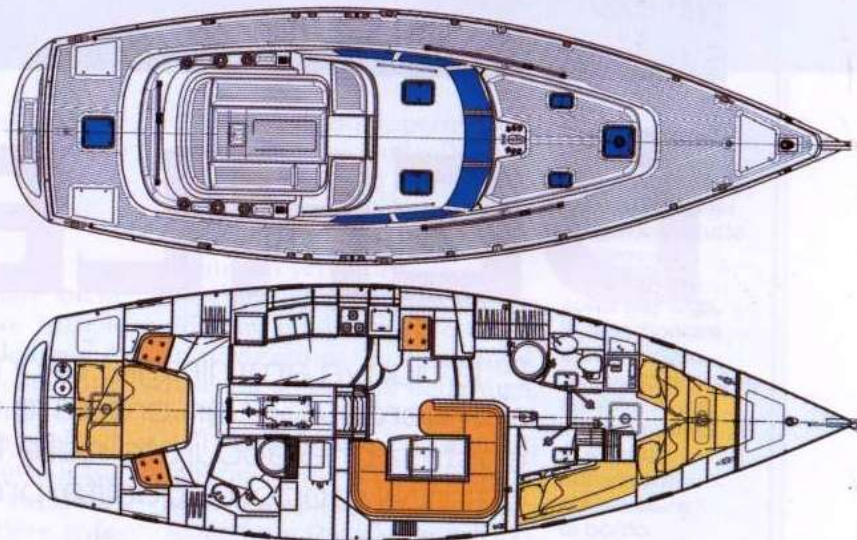


- Bordo libero alto
- Ingresso pozzetto scomodo

Gli indici di prestazione a confronto



Nota: dislocamento relativo (disl./gall): più il valore è basso più la barca è leggera - sup. velica relativa (sup.velica/disl.): a valori alti corrispondono barche più invelate - rapp. zavorra/disl.: a valori alti corrispondono barche rigide.



Le avversarie

Barca	Lft (m)	Largh. (m)	Disl. (Ton)	Sup. Vel. (mq)	Pesc. (m)	Progettista	Cantiere	Prezzo (Euro)
Contest 50 CS	14,99	4,58	17.500	124	1,95/2,15	G.Nissen	Conyplex	649.500
Najad 490	15,00	4,50	17.500	142	2,35	Judel/Vrollijk	Najad	594.000
Oyster 49	15,40	4,58	20.700	148	1,83/2,21	O.D.G	Oyster	951.314
Hallberg Rassy 46	15,12	4,35	16.000	110	1,94	G.Frers	Hallberg Rassy	471.200

S P E C I A L E
Genova 2003

Prova



CONTEST 50 CS

Un'interpretazione moderna del classico scafo a pozzetto centrale. Funzionale l'organizzazione della coperta, alta la qualità dei materiali di costruzione.

di Davide Zerbinati

Una buona barca da crociera deve essere un mezzo di trasporto sicuro, comodo e pratico. Normalmente quando si pensa alle navigazioni a lungo raggio, si sente parlare di deriva lunga, grandi volumi, stabilità di rotta, ottima bolina, tutte

condizioni che si sono evolute nel tempo grazie ai materiali, ai nuovi disegni e ai nuovi utenti. Il nuovo Contest 50 riassume questi concetti di marinità, ma non disdegna la modernità, facilitando molto la conduzione della barca, rendendola semplice per equipaggi ridotti e meno

giovani, risolvendo il dilemma storico del crociera "classico" e crociera "moderno". Rispetto ad altri modelli precedenti del cantiere di Medemblink abbiamo apprezzato soprattutto la volontà di ripensare molti dettagli della coperta diventata decisamente