

Moeilijk te evenaren Contest

Hetzij voor snelheid in een club regatta of voor geldelijke waarde, deze 31 HT is een winnaar, zegt Denny Desouter.

De bakkisten zijn zo groot en diep, dat je er in kunt slapen. We hebben dat soort opmerkingen meer dan eens gehoord, omdat moderne zeilboten een diepe romp en een hoog vrijboord hebben. De bakkisten worden zo groot en diep, dat je een ladder nodig hebt om de spullen van de bodem te pakken. Hondekooien zijn de gewone manier om die ruimte te gebruiken. Een Nederlandse eigenaar ging verder door aan Conyplex te vragen of er een tweede hondekooi geïntegreerd kon worden onder de kuip. Gebruik makend van de ruimte onder het brugdek als doorgang.

Nieuwe ideeën

Dat Conyplex in staat was juist dat te doen in hun Contest 31 HT en een alternatief te geven voor de standaard boot. Dit laat hun wil zien om voor nieuwe ideeën open te staan. Het laat ook zien hoeveel volume er eigenlijk beschikbaar door deze moderne stijl met hoog vrijboord en een hoge kuip.

Het resultaat is een kleine maar geschikte achterhut, met ruime comfortabele kooien. Juist genoeg ruimte om te zitten aan het hoofdeind van iedere kooi om je aan of uit te kleden. De grote ruimte tussen de kooien wordt in beslag genomen door de machinekamer, waar een 25 PK 2 cilinder Volvo Penta diesel met saildrive staat. Een saildrive is een soort staartstuk die dwars door de bodem van de boot steekt. Bedoelt om de motor ver mogelijk naar achteren te plaatsen, zodat er genoeg ruimte onder het brugdek ontstaat om dit te gebruiken als achterhut.

Onder de kuipbanken boven elke kooi is in deze kleine hut nog een redelijke opbergruimte. Achterin zijn nog twee opbergruimten. Een ervan bevat een gaskist met afvoer buitenboord.

Deze achterhut is optioneel. Het maakt 7 slaapplekken mogelijk als je er 3 creëert in de kajuit. Veel prettiger is het natuurlijk, 2 aparte slaaphutten en een woon gedeelte. Andere willen geen achterkajuit en hebben dan een groter kombuis, een beter toegankelijke motor, grotere bakkisten En besparen bovendien vele honderden ponden. (De saildrive is veel duurder dan dezelfde motor met keerkoppeling en een conventionele schroefas).

Afgezien van de kleine verschillen in de kombuis en de kajuittrap, de standaard (5 kooien) versie is hetzelfde als de achterkajuit versie vanaf de kajuit naar voren. Je kan eigenlijk zover gaan, dat alles gelijk is als de andere Contesten. Ze hebben allemaal familiere gelijkenis. Je weet altijd wanneer je aan boord van een Contest bent. Ze zijn allen prachtig uitgevoerd in hout met hoge kwaliteit vernislaag en stralen voor degene die aan boord zijn veel comfort en geriefelijkheid uit.

Veel kasten

Zoals andere Contesten, deze is opmerkelijk goed uitgerust met opbergplaatsen. Rond scharrelend in de 31 HT kwam ik tot de conclusie, dat ze de beste opbergmogelijkheden heeft welke ik tot dusver heb gezien. Niet alleen het groot aantal kasten, laden, schappen en vakjes zijn prachtig gemaakt maar ook allemaal makkelijk toegankelijk. De ontwerper heeft ook de toegankelijkheid in gedachte gehad voor de transducer van het echolood, de bilgepomp, elektrische drinkwaterpomp, enzovoort. Jaren van gestage van gestage ontwikkeling van de boot familie. Altijd geïnspireerd met het idee dat Contesten geriefelijk moeten zijn voor haar bemanning.



Ik wil niet te ver in detail treden, maar de vloeiend verlopende zeilberging onder de voorkooien en de kast met laden voor kleine persoonlijke uitrusting van de bemanning, zijn twee voorbeelden van faciliteiten die je niet vindt op gelijkwaardige boten.

De toilet-douche ruimte is mooi uitgevoerd en is onder een dekluk gesitueerd welk voordeel duidelijk is. Een fout, naar mijn mening, is de afwezigheid van een ladder om voor een persoon met normale behendigheid door het luik te klimmen. Dit probleem is ook moeilijk op te lossen, omdat de plaats waar de treden moeten komen in beslag worden genomen door deuren. Het is het wel waard om hier aandacht aan te besteden, omdat anders de helft van de functie van het luik verloren is.

Licht inval.

De boot waarop ik zeilde had nog twee dekluken. Een boven de kajuit en een in het vooronder. Deze laatste is niet standaard. Normaal zit er een daglicht in het voordek. Volgens mij is het zeker waard om een luik te plaatsen voor ventilatie, licht, vluchtluk en het verstouwen van de zeilen.

Andere details laten de klasse van het vakmanschap van de Contest schepen zien. Dingen zoals de elektrische bedrading door buizen en reserve leidingen mocht je deze nodig hebben. Een uitstekend schakelpaneel. Slingerplanken in de kooien. Afsluiters tussen de bakboord en de stuurboord watertank. De grote ontluchtingen van de watertanks. Veel handrailingen in de kajuit. Enzovoort. En, zoals veel mensen weten, de Nederlandse properheid. Deze komt tot uiting in alle Contesten door een vuil opvang bak onder de kajuit vloer. Elke boot zou zoiets moeten hebben.

Aan dek zijn er genoeg kikkers om af te meren. De tank openingen zijn te openen met de lierhandels. De scepters zijn sterk.... En zeker sterk en goed gemonteerd. Het is moeilijk Contest op dit soort onvolkomenheden te betrappen.

De foto geeft een idee van het grote vrijboord van de romp welke resulteert in een lage opbouw en meer dan voldoende stahoogte beneden. Die houdt ook in dat er goed zicht is voor de stuurman en grote bewegingsvrijheid aan dek.

De boot waarop ik zeilde was uitgerust met een stuurwiel in plaats van een helmstok. De simpele ketting en draad mechanisme was eigenlijk de beste die ik ben tegengekomen. Een directe overbrenging, maar toch erg licht. Het gaf een perfecte controle van de boot onder zeil en met motor. Zelfs langzaam achteruit was de controle over de opvallend goed. De saildrive installatie was niet lawaaierig, maar zou stiller zijn als er meer aandacht aan de isolatie wordt besteed.

Ondanks het lichte weer waarmee we voeren was de boot opvallend snel. Ik weet zeker dat ze niemand zal teleurstellen comfortabel te toeren en ook een beetje te club racen. Het feit dat de ontwerper Dick Zaal volgens de I.O.R. regels heeft gewerkt zal haar ambities zich hoger verheffen in de race wereld.

Het onderwaterschip heeft een backswept (trapezoidal) vinkiel en een skeg met roer. Deze combinatie geeft een goede koersstabiliteit. Zelfs voor de wind. Voor zover ik dit kon zien met dit rustige weer. De skeg geeft bescherming voor het roer. Aan de andere kant staat de schroef open voor kwaadwillendheid van lijnen, plastic zakken enzovoort.

Prijsvergelijking

Alles bij elkaar, ik denk dat een ieder die dit type schip wil moeilijk een andere boot kan vinden tegen dezelfde prijs. De standaard versie iets minder dan £22.500,- en de achterhut versie met saildrive ongeveer £23.700,-. Cijfers zijn voor aflevering in Groot Britannia inclusief 12½ % VAT. (1978)

