



# Стоит рискнуть!

**МАРИЯ ШИРЯЕВА, ФОТО RS SAILING**

*К новым моделям швертботов интернет-пользователи то и дело пытаются приклеить ярлычок «Laser Killer» («Убийца «Лазера»»). Но несмотря на многие трудности в компании Laser Performance и на объективно «несвежий» вид класса, он пока остается «живее всех живых». Хотя попытки создать нечто лучшее не прекращаются.*

**В** 2013 году Британская компания RS Sailing анонсировала швертбот-моготип RS Aero. Производство лодки было поставлено на поток к началу 2014 года, и с тех пор продано около 1000 корпусов по всему миру. Удастся RS Aero потеснить Laser или нет — покажет время, а пока не упустим возможности познакомиться с ним ближе.

О лодках компании RS Sailing мы уже не раз рассказывали на страницах «Тарпона» — публиковали обзоры класса RS Feva и катамарана RS Cat 16. Но позволю себе еще несколько слов. На сегодняшний день это один из крупнейших мировых производителей швертботов. С компанией сотрудничают именитые конструкторы. На заводе RS Sailing серийно производятся яхты 19 различных классов, некоторые из них достигли численности 6000 лодок! Четыре класса признаны ISAF (всего эта организация на сегодня признала 40 классов швертботов). Что это дает? В первую очередь, это признак массовости и развитой инфраструктуры класса. Ведь обязательное требование ISAF для яхт длиной менее 6 метров —

это как минимум пять Ассоциаций класса в пяти странах, не менее чем на двух континентах, в каждой из которых состоит не меньше 15 лодок. И, конечно, признание ISAF позволяет проводить чемпионаты мира.





Когда на встрече дилеров в 2013 году представитель компании рассказал о подготовке к выпуску нового швертбота, большинство присутствующих на конференции отнеслись к этой новости скептически. «Всё что угодно, только не очередной швертбот-одиночка!». На тот момент компания уже производила четыре лодки, рассчитанные на одного человека. Детские и взрослые варианты, с трапецией и без... Линейка выглядела вполне состоявшейся, а конкуренция в сегменте была огромной. Но чем больше характеристик RS Aero становилось известно, тем больший интерес он вызывал. Резюме собрания в Италии было воодушевляющим: «Класс интересный, стоит рискнуть!».

Самое время привести таблицу основных характеристик RS Aero и Laser для возможности сравнения.

	RS Aero	Laser
Длина корпуса, м	4,00	4,23
Ширина корпуса, м	1,40	1,37
Вес корпуса, кг	30	59
Площадь паруса, м <sup>2</sup>	5,20	4,70
	7,40	5,76
	8,90	7,06

Как видно из таблицы, лодки схожи по габаритам, но сразу бросается в глаза разница в весе корпуса. И это не опечатка! Четырехметровый корпус действительно весит меньше корпуса швертбота «Оптимист». Низкий вес достигнут благодаря использованию современных материалов: эпоксидных смол, вспененного полиуретана и угольного композита. Почти 20 кг разницы дают новые ощущения при управлении лодкой, позволяют приобрести ей определенные преимущества: швертбот RS Aero быстро выходит на глиссирование и менее инертен. По характеру движения многие сравнивают его с виндсерфингом. На одном из видео с тест-драйвом этого швертбота мужчина легко подхватывает лодку на берегу и спокойно несет к воде. Конечно, такая ситуация слегка наигранна. Мало кому придет в голову так спускать на воду яхту — это попросту неудобно, но эффектные кадры позволяют наглядно продемонстрировать зрителю малый вес нового швертбота. Вес лодки с полным вооружением составляет 48 кг.

С момента тестирования первого прототипа RS Aero претерпел немало изменений. После того как для удобства и комфорта рулевых разного роста была выбрана наиболее оптимальная длина корпуса, внимание конструкторов было сосредоточено на деталях, в том числе и деталях производства. В частности, «ломаная» поверхность палубы добавила жесткости конструкции без использования дополнительных элементов набора.

Корпус спроектирован так, что несколько лодок можно складывать стопкой друг в друга, поэтому упрощается вопрос их транспортировки к месту соревнований. На одном прицепе можно перевозить два-три

швертбота без дополнительных приспособлений. Двое подростков без труда закидывают лодку на крышу легкового автомобиля.

Обводы лодки имеют ярко выраженные скулы. Они увеличивают начальную остойчивость, хорошо отсекают брызги во время плавания. Широкий фланец палубы предохраняет ее от заливания, а кроме того, его удобно использовать при переносе лодки. Благодаря своей конструкции он надежно соединяет палубу с бортом и является элементом жесткости. Место посадки рулевого удобно как на ровном киле, так и при откренении. При этом яхтсмен неплохо защищен от воды; кроме того, по отзывам некоторых владельцев RS Aero, они обходятся без откреночных шорт. Кокпит достаточно глубокий и «сухой» — вся вода выходит через сетчатые форточки в транце.

В некоторых ситуациях малый вес швертбота может стать минусом: если рулевой зазеваается и не успеет спрямить переворачивающуюся лодку, он может столкнуться с рядом трудностей. Перевернутый корпус плавает высоко над поверхностью воды, и для того чтобы туда забраться, нужна хорошая физическая подготовка. Влезть из воды в уже поставленную на ровный киль лодку через борт тоже не просто — она будет стремительно переворачиваться. Так что попасть обратно стоит пытаться через корму и не забывать, что это, в первую очередь, спортивный швертбот, а сноровка и физическая сила не помешают при плавании под парусом.





Если верить производителю, то швертбот подходит для спортсменов весом от 35 до 95 кг. Как и у многих других швертботов-монотипов, у RS Aero есть возможность подобрать оптимальную площадь грота с учетом комплекции и подготовки рулевого. Для рулевого весом 35–55 кг рекомендуется грот площадью 5,20 м<sup>2</sup>, для спортсмена от 56 до 75 кг — 7,40 м<sup>2</sup>, а тому, кто весит 75–95 кг, подойдет парус площадью 8,90 м<sup>2</sup>. Эти варианты вооружения называются соответственно RS Aero5, RS Aero7 и RS Aero9. Они отличаются только парусом и нижней секцией мачты, поэтому лодка может быть легко трансформирована по мере надобности. Все три варианта грота сделаны из дакрона и имеют большое окно по нижней шкаторине.

Рангоут изготовлен из углепластика, благодаря чему удалось снизить вес вооружения на несколько килограммов (мачта и гик из углепластика оказались легче алюминиевого прототипа на 5,5 кг). Как упоминалось выше, мачта разборная и состоит из двух секций. В отличие от «Лазера»,

здесь грот поднимается по ликпазу с помощью фала, что, на взгляд многих яхтсменов, удобнее, чем карман по передней шкаторине. При вооружении лодки не придется расстилать парус и каждый раз рубить мачту, а также трепать его на ветру, дожидаясь выхода на воду. Нижняя шкаторина паруса свободная, к гикю она крепится только шкотовым углом. Регулировки оттяжки гика и Каннинггема выведены на оба борта. Интересно, что применение «угля» для рангоута заставило производителя отказаться от, казалось бы, более современного материала для паруса — майлара. Этот нетканый материал тянется во все стороны равномерно, и у него отсутствует специфическое диагональное растяжение полотна. В связке с гибким и подвижным рангоутом из углепластика он держит форму хуже дакрона.

Шверт и перо руля — плавающие. Они изготовлены из стеклопластика с легким наполнителем внутри. Шверт — кинжального типа, перо руля может опускаться и подниматься.







Резюмируя это описание, можно выделить основные отличия RS Aero от швертбота Laser:

- меньший вес;
- иная система уборки-подъема грота;
- более удобная для откренивания форма борта;
- больший диапазон рекомендуемого веса рулевого;
- большая площадь парусности во всех трех вариантах вооружения (в сочетании с легким корпусом это прибавляет скорости).

Но даже при всех этих отличиях нельзя сказать, какой швертбот лучше. Совершенно разные обводы корпусов, сильно отличающийся вес лодок, особенности управления и многие другие различия сделали эти яхты совсем не похожими друг на друга. Как говорится, на вкус и цвет товарищей нет. Судя по отзывам в Интернете, на кого-то RS Aero производит ощущение стремительной, послушной и маневренной лодки, а кому-то милее более инертный «Лазер», дающий ощущение надежности, в отличие от «вертлявой» новинки.

Швертбот RS Aero родился в результате трехлетней работы специалистов под непосред-

ственным руководством хорошо известного в парусном мире конструктора Джо Ричардса. Его знания и опыт, соединенные с возможностями компании RS Sailing, должны, по мнению руководства компании, привести к успеху. Хорошая репутация и развитая дилерская сеть производителя будут способствовать росту популярности класса и развитию географии его распространения. К сожалению, нынешняя ситуация с курсом рубля не способствует широкому распространению в России иностранных яхт без государственной поддержки. Однако в сезоне-2015 первые лодки появятся на отечественных акваториях. ▲

