



# Естественный отбор

**МАРИЯ РУСЕЦКАЯ**

*Появлением парусной яхты нового класса, пожалуй, уже никого не удивишь. Десятки профессиональных конструкторов и самоучек, соревнуясь друг с другом, пытаются создать самую удобную, комфортную, быструю, одним словом, совершенную лодку. Правда, большая часть проектов получает не слишком широкое распространение и через несколько лет благополучно забывается. Чтобы надолго обосноваться в парусном мире, проект должен быть не просто удачным, но актуальным, востребованным и иметь свою нишу.*

**В**о всем мире лодки, большие и маленькие, любительские и профессиональные, как живые существа: зарождаются, эволюционируют, проходят естественный отбор или умирают. В нашей стране зачастую все происходит иначе: классы яхт искусственно насаждаются по чьей-то прихоти, на бюджетные или спонсорские деньги закупаются лодки, которые часто оказываются ненужными и годами пылятся в яхт-клубах. Всевозможные «национальные классы» и другие далекие от жизни проекты поддерживаются всеми правдами и неправдами. С другой стороны, избранные подобным образом классы имеют мощную

государственную или спонсорскую поддержку, но при этом отсутствует главный принцип развития классов яхт, действующий во всем остальном мире — голосование кошельком покупателей. Вот почему многие интересные проекты, будучи признанными в международном сообществе, в нашей стране остаются практически неизвестными. Среди них швертбот RS 100 — класс, получивший статус ISAF в ноябре 2012 года. В мире уже спущено на воду более 600 лодок. В России уже в этом году появилась первая такая лодка. Познакомиться с ней и даже протестировать можно было в начале лета в Санкт-Петербурге, на Балтийском морском

фестивале. Для оценки швертбота были приглашены Никита Русаков и Олег Петров, яхтсмены разного уровня подготовки; я также принимала в этом участие.

RS 100 — одноместный глиссирующий швертбот. Длина корпуса 4,3 метра. Парусное вооружение яхты состоит из грота и геннакера. Майларовый грот радиального покроя, со вставкой из дакрона по передней шкаторине, поднимается на фале. В зависимости от опыта, веса и физической подготовки рулевого можно выбрать грот с площадью 7,4 м<sup>2</sup>, 8,4 м<sup>2</sup> или 10,2 м<sup>2</sup>. В настоящий момент ISAF признает класс RS 100 с гротом площадью 8,4 м<sup>2</sup> и 10,2 м<sup>2</sup>.

Для теста компания «Фордевинд-Регата» предоставила лодку с гротом 7,4 м<sup>2</sup>. Геннакер площадью 12,5 м<sup>2</sup> в убранном состоянии лежит в специальном «чулке» под палубой, поднимается фалом и убирается ниралом. Стакселя на RS 100 нет. На яхте, управляемой в одиночку, третий парус был бы лишним и создал бы дополнительные трудности на полных курсах. Корпус из GRP-сэндвича с черными «угольными» вставками на палубе внешне отличается от многих швертботов с подобными характеристиками (зачастую язык не поворачивается назвать их яхтами — «технологичный спортивный снаряд» подходит куда лучше). RS 100, напротив, производит впечатление эффектной и красивой современной яхты. Борта плавно расширяются и переходят в «крылья» для откренивания, составляя с ними единое целое. Производители швертбота гордятся конструкцией борта, нет острых углов, врезающихся в ноги рулевого, «крылья» эргономичны — повторяют линию изгиба ног.



Весь рангоут (мачта, гик и бушприт) сделан из углепластика. Мачта разборная, двухсекционная, поддерживается вантами. Для грота площадью 10,2 м<sup>2</sup> устанавливается третья удлиняющая секция. Штага на RS 100 нет, что очень удобно при работе с геннакером: парус не цепляется и не наматывается на штаг при подъеме, уборке и маневрировании. Бушприт, армированный стеклопластиком, автоматически выдвигается при постановке геннакера и прячется под палубу во время его уборки. Подъемный руль и качающийся шверт из эпоксидного сэндвича, рулевая коробка и

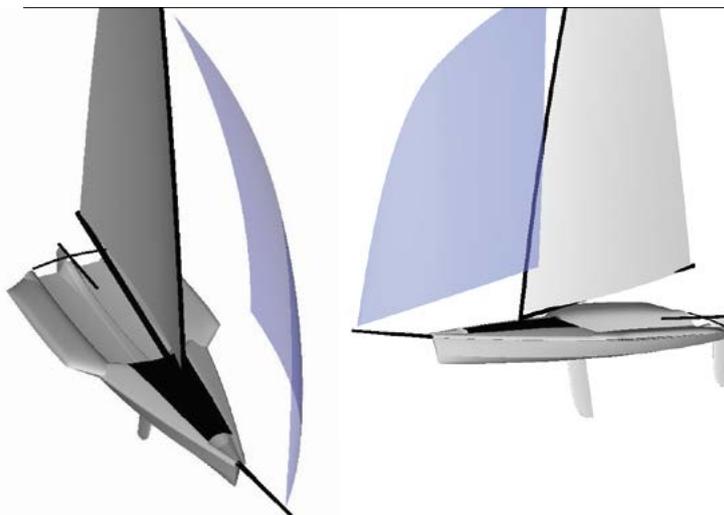
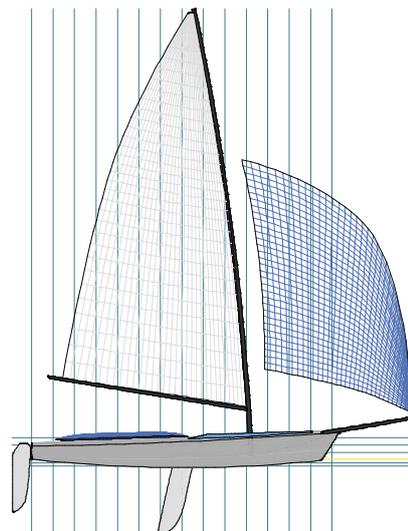


румпель — из алюминиевого сплава. Все основные проводки для удобства яхтсмена выведены на оба борта. Система оттяжки гика, как это принято на современных лодках, проходит над гиком.

Вооружение и спуск швертбота на воду без спешки заняли около получаса. Правда, при настройке завала мачты и установке грота была допущена ошибка, в которой разобрались уже позже.

Из-за нее передняя шкаторина паруса немного провисала. Очевидно, что с некоторым опытом этот процесс будет проходить без проблем и занимать не более 10–15 минут. При близком рассмотрении удалось оценить высокое качество формовки и сборки яхты — никаких видимых дефектов на корпусе и оборудовании не было.

Корпус оказался легким — всего 55 кг без оборудования. К слову, яхта продается вместе с удобной тележкой для спуска на воду. Для буксировки за автомобилем ее использовать нельзя, но небольшие габариты RS 100 позволяют перевозить ее на багажнике многих автомобилей.



*Работа над лодкой два года шла в режиме онлайн, с многочисленными тестированиями прототипов*

Первым на яхте вышел Никита Русаков. Дул восточный ветер 3–5 м/с, порывистый, с большим количеством заходов. У Никиты пятилетний опыт хождения под парусом, он, как и многие, начинал на «Оптимисте», успел походить на «Луче» и «470», в последнее время ходит в экипаже с Артемом Басалкиным на яхте класса 49er. Со стороны было видно, что Никита очень быстро освоился — благодаря высокому уровню подготовки и регулярным тренировкам на технически сложном классе. Создавалось ощущение, что управление швертботом не вызывает у него никаких трудностей. Особенно эффектно лодка смотрелась на полных курсах. Позже Никита поделился своими впечатлениями от этого выхода:

«Мне очень понравилась лодка. Интересный класс. Быстрая, маневренная, легко управляется. Удобно откренивать. Очень хорошо ведет себя на лавировке, легко выходит на глиссирование, на полных курсах вообще отлично! Управлять лодкой и нести геннакер одновременно — это интересный, новый для меня опыт. Для таких погодных условий, как сегодня, я бы поставил грот большей площади. По десятибалльной шкале оценил бы швертбот в девять баллов: все-таки есть некоторые недоработки. Например, скользко очень и регулировки оттяжек не доведены до ума: работать неудобно, пару раз закусывало снасти».

После Никиты возможность оценить RS 100 выпала мне. Надо сказать, мой нынешний уровень подготовки оставляет желать лучшего. Я не тренировалась на швертботах около десяти лет (последнее время выходила пару раз в сезон, по случаю) и заметно потеряла в ловкости, сноровке и физической подготовке, хотя в детстве довольно серьезно занималась парусным спортом, гонялась на «Кадете» и «Европе», брала призовые места и некоторое время была в юношеской сборной России. Как только я оказалась в лодке, поняла, что все не так просто, как кажется. Швертбот заставил

меня попотеть, через пять–семь поворотов оверштаг появилась одышка, а во время постановки геннакера я содрала коленку. Моего веса (50 кг) для откренивания оказалось маловато, а длины ремней при росте 160 см не доставало. Я настолько была увлечена попытками освоиться, что даже не догадалась найти регулировку и их удлинить. Геннакер-фал постоянно стравливался (как я позже поняла, при постановке геннакера я хваталась за него не в том месте). Все время приходилось удерживать яхту от переворачивания. Вернулась на берег взмокая, запыхавшаяся, но довольная: несмотря на все трудности, мне захотелось выйти на швертботе еще и еще раз.

Следующим на RS 100 выходил Олег Петров. Прежде Олег не сталкивался с несением геннакера на швертботе — его обычной практикой были выходы на яхте класса «Луч». Со стороны было видно, что управление новым классом ему дается не так просто, как Никите, тем не менее он справлялся явно лучше меня. Вот что рассказал Олег по возвращении:

«Быстрая, вёрткая яхта, очень понравилась! Но без соответствующего опыта на ней не так-то просто освоиться. Из-за того что грот еще на берегу мы не совсем правильно установили, мне не удалось как следует настроить его на воде. Мне кажется, что из-за этого лодка не раскрыла весь свой потенциал, особенно на лавировке. На полном курсе идет здорово!»

Позже выяснилось, что до этого дня никто из ребят про RS 100 даже не слышал, несмотря на его популярность за границей. Никита вспомнил про похожую в чем-то лодку Musto Skiff. Этот класс существует с 2000 года и тоже признан ISAF. Musto Skiff превосходит RS 100 по габаритам корпуса и площади парусов. Еще одно принципиальное отличие — трапеция. На Musto Skiff рулевой откренивает на трапеции, что, с одной стороны, облегчает сам процесс





откренивания, но с другой — осложняет управление лодкой. Чтобы управлять этим классом, спортсмен должен обладать дополнительными навыками, в то время как на RS 100 можно пересечь с любого другого класса, например, с Laser и получать удовольствие с первых выходов, постепенно осваивая геннакер. Проектов швертботов-одиночек с геннакером за последние 15 лет было разработано немало, многие из них вызывали живой интерес яхтсменов, но по разным причинам большого распространения не получали. Еще один похожий класс Devoti D-One был спроектирован известным конструктором Филом Морисоном. По габаритам лодка близка к RS 100, но явно проигрывает внешне. Швертбот выглядит громоздким, крупные навесные «крылья» позволяют рулевому эффективно откренивать, но не добавляют лодке шарма. Есть и другие подобные классы, например, MXRay и новый MXNext.

Так чем же лучше их RS 100, в чем секрет его популярности в мире? Возможно, все дело в проработанности и сбалансированности проекта. Еще на стадии его проектирования были учтены все возможные пожелания спортсменов. Работа над лодкой два года шла в режиме онлайн, с многочисленными тестированиями прототипов. Вероятно, именно поэтому компания RS Sailing стала получать заказы еще до начала серийного производства яхт. Всего спустя два года с момента старта производства в 2009 году численность класса позволила проводить чемпионаты Европы. А в октябре этого года в Испании, на озере Комо состоится чемпионат мира в классе RS 100.

