



Дубль от лидера

МАРИЯ РУСЕЦКАЯ, ФОТО АВТОРА И RS SAILING

В прошлом номере журнала «Тарпон» была опубликована статья, посвященная швертботу класса RS 100, спроектированному компанией RS Sailing. Он быстро снискал мировую популярность и получил признание ISAF. В начале октября 2013 года на озере Комо (Италия) прошел первый чемпионат мира в классе RS 100. По окончании соревнований состоялась встреча дилеров RS Sailing, на которую я была приглашена.



В колоритном провинциальном городке Граведона на севере Италии шли оживленные дискуссии и решались вопросы, напрямую связанные с развитием мирового парусного спорта, поскольку компания является одним из лидеров среди производителей спортивных и прогулочных лодок. Но, конечно, наиболее интересной частью этой встречи была презентация первого в семействе RS катамарана!

CAT16 был спроектирован одним из ведущих современных яхтенных конструкторов и олимпийским медалистом Джо Ричардсом, с легкой руки которого увидели свет такие лодки, как Dart 6000, Laser Pico, Laser Bug, Laser Vago, Laser Bahia, Vortex и другие. Уже только этот факт должен при-

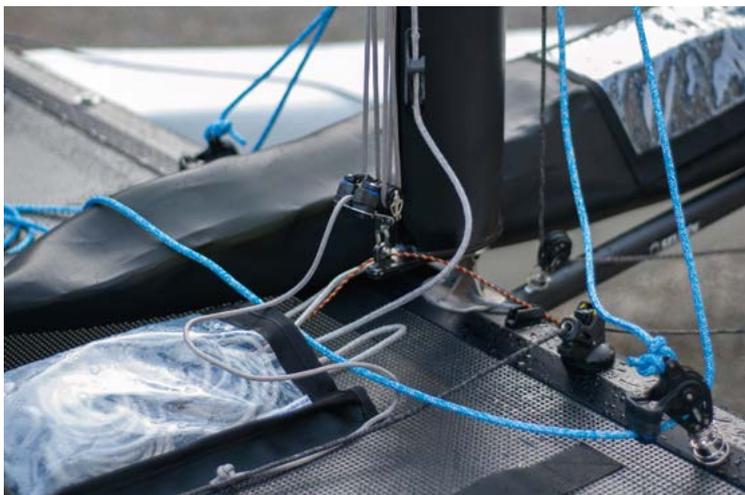
влекать внимание к катамарану. Интересно, что одновременно с RS Sailing выпуск нового катамарана T2 анонсировала компания Hobie Cat — известнейший в мире производитель катамаранов.

Солнечным утром в яхт-клубе на берегу живописного озера, окруженного горами, нас ждал вооруженный катамаран, и представители RS Sailing поспешили познакомить гостей с его особенностями. RS CAT16 — проект для парусных школ, пляжного отдыха, любительских гонок и семейных выходов под парусом, он может управляться даже в одиночку. Максимальный экипаж 4–5 человек, грузоподъемность до 390 кг. Корпуса катамарана изготовлены из материала Comrtec PE3 — трехслойного полиэтиленового сэндвича, хорошо зарекомендовавшего себя в таких классах, как RS Tera, RS Feva, RS Quba и т. д. Похожий материал используется на швертботах Laser Performance, например, Laser Bahia. Обычно он применяется на лодках длиной до 5 метров, далее его использование становится нерациональным, поскольку для обеспечения жесткости требуется слишком большая толщина. Лодки из этого материала обладают целым рядом преимуществ. Во-первых, практически не нуждаются в уходе. Они прочные и долговечные. Такой корпус, в отличие от стеклопластикового, очень сложно сломать или повредить: он деформируется, а затем принимает исходную форму, и даже если вам удалось пробить в нем отверстие, заделать его можно с помощью обычного паяльника. Кроме того, благодаря вспененному наполнителю Comrtec PE3 непотопляем, что является дополнительным гарантом безопасности на воде. Все эти качества незаменимы для семейных и прокатных лодок.

Корпуса RS CAT16 соединены между собой двумя алюминиевыми поперечными балками. Для транспортировки и хранения катамаран можно разбирать. В разобранном виде его легко перевозить на крыше минивэна или легкового автомобиля подобных габаритов. Интересная и очень важная особенность корпусов — все крепежные отверстия отформованы и изолированы. Это придает катамарану больше жесткости, позволяет добиться абсолютной герметичности, частые сборки–разборки не ведут к ее потере. Просто и практично решена форма палубы: чтобы было удобно и комфортно сидеть, на ней сделано продолговатое углубление анатомической формы, напоминающее вогнутую поверхность стула или скамейки, — это увеличивает сцепление с поверхностью и не дает соскальзывать с нее. Длина RS CAT16 — 4,7 м, вес корпуса — 42 кг, вес лодки со всем вооружением — 140 кг. Швертов на катамаране нет — форма корпусов обеспечивает необходимое сопротивление дрейфу. Рули подъемные, причем их конструкция на момент тест-драйва еще находилась в доработке; предполагается, что опускаться и подниматься они будут синхронно. Перья сделаны из алюминия и заполнены специальной пеной, не впитывающей воду в случае повреждения наружной оболочки. Рангоут (поворотная мачта и бушприт) алюминиевый. Скорее всего, будет возможность укомплектовать лодку разъемной мачтой из двух частей. Фалы проходят внутри. Гика нет, что, на взгляд человека, много раз получавшего им по голове, является отличным решением. Парусное вооружение состоит из грота, стакселя и геннакера. Площадь грота 9,98 м², стаксель — 2,35 м², геннакера — 12,82 м². Грот и стаксель сделаны из дакрона. Грот с большим прозрачным окном. Стаксель на за-



крутке, геннакер убирается ниралом в кису-носок. В зависимости от комплектации на катамаране могут быть установлены одна или две трапеции. Компания собирается выпустить в продажу три варианта комплектации: «Школьный» — RS CAT16 с одним гротом, S — с гротом, стакселем и трапецией для шкотового и XL — с гротом, стакселем, генакером и трапециями для шкотового и рулевого. Из опций будут доступны колеса для спуска на воду, двухсекционная мачта, углепластиковый удлинитель румпеля, поплавков для мачты и флюгарка. О поплавке для мачты стоит сказать отдельно: это не очень популярная в нашей стране вещь, но она незаменима. Поплавков не дает мачте уйти под воду, что очень важно при плавании на мелководных водоемах. Ставить опрокинутый катамаран без должного опыта тоже совсем не просто, особенно при отсутствии спасательного катера, и поплавков, облегчающий эту процедуру, — залог безопасности.



Внешне лодка оставляет приятное впечатление. У меня «прогулочный катамаран» всегда ассоциировался с надувными баллонами и неаккуратной шнуровкой на палубе. RS CAT16 выглядит эффектно и элегантно. На нем нет ничего лишнего. Современный покрыв гюта придает лодке спортивный вид. Рангоут и дельные вещи производства Selden успешно дополняют этот образ.

После небольшой презентации настал черед тест-драйва. Пока желающие опробовать катамаран в деле переодевались, лодка была спущена на воду. Дул свежий, ровный ветер 8–10 м/с, что довольно типично для акватории озера Комо, поднялась короткая крутая волна. Пользуясь случаем, я решила не просто выйти на катамаране, но и «повисеть» на трапеции. Я выходила в паре с ирландским дилером RS Sailing Брайаном Спенсом, опытным рулевым, имеющим хорошее представление о парусных катамаранах. Как только мы выбрали шкоты и лодка стала набирать ход, я интуитивно ухватила за ванту, настолько непривычно быстро RS CAT16 разогнался. Ощущения было не сравнить с моим опытом, полученным в плаваниях на однокорпусных яхтах — перед разгоном они кренятся и только потом набирают ход, и здесь я ожидала чего-то подобного. Но благодаря маленькой осадке и большой начальной остойчивости катамаран «взял» с места без малейших усилий. Непривычно и очень здорово! Несколько минут мне понадобилось, чтобы привыкнуть к скорости и разжать пальцы на ванте. Скорость была гораздо выше, чем я могла ожидать, встречные волны практически не создавали помех.



Как только я немного освоилась на борту, можно было переходить к трапеции. Благодаря хорошей скорости я испытала чудесное чувство полета. Мне было гораздо интереснее, чем откренивать в ремнях. Когда пришло время геннакера, все манипуляции с ним: постановка, повороты фордевинд и уборка паруса — прошли как по маслу. Ничего нигде не цепляется, не заедает и не наматывается, никаких неприятностей и сюрпризов. Очень комфортная для семейной лодки площадь геннакера. Я, не обладая выдающимися физическими данными, запросто с ним справлялась, при этом парус обеспечивал достаточную «тягу», а катамаран легко обгонял волну.

Поменявшись с Брайаном местами, я попробовала себя в роли рулевого RS CAT16. Впечатления от управления остались самые приятные. Конечно, непривычно делать поворот оверштаг. Нужна сноровка, чтобы нос лодки успешно пересек линию ветра, не «застряв» в левентике. Это проблема всех многокорпусных судов, но мой напарник отметил, что, по сравнению со многими другими, RS CAT16 можно считать очень поворотливым (как сказал Брайан, для него это приятный сюрприз). Нагрузка на руле не чувствуется, катамаран легко управляется.



Вскоре время, отведенное нам для тест-драйва, подошло к концу. И хотя я была не прочь покататься еще пару-тройку часов, следующий экипаж уже ожидал на берегу. По пути к яхт-клубу мы с моим напарником обсуждали лодку.





Брайан восхищенно заметил, что для небольшого разборного катамарана абсолютно нетипична такая жесткость конструкции. На борту не чувствуется «скручивания» вообще. Я не имею соответствующего опыта, поэтому приняла это как данность, а Брайан не переставал удивляться: «Не могу поверить, что я на борту катамарана!» Я тоже пребывала в слегка приподнятом настроении, но, конечно, не обошлось и без нескольких замечаний. Для меня оказалось ужасно непривычно сидеть с «протянутыми» на сетке ногами. А вот продольное углубление на палубе действительно комфортно для сидения. Во время выхода стаксель провис по передней шкаторине, и исправить это, не подходя к берегу, оказалось проблематично. Регулировать его натяжение надо оттяжкой галсового угла, проходящей по передней шкаторине паруса, прямо на носу, а это не слишком удобно и приятно делать на волне. Возможно, этот недостаток уже исправлен, поскольку после



тест-драйва проект должен был быть окончательно доработан. Мне показались странными ремни, пришитые к сетке. Если они нужны исключительно для того, чтобы было за что уцепиться и залезть в лодку после переворачивания,

то они нормальные, а если для откренивания, то без помощи рук ногу туда засунуть сложно. Пожалуй, это все недостатки, что мне удалось заметить за время короткого выхода. Естественно, при длительной эксплуатации могут обнаружиться и другие недоработки. Все новые классы и проекты принимают законченный облик в процессе «обкатки». Произойдет это и с RS CAT16. Уже сейчас, на завершающей стадии разработки, катамаран не оставил равнодушным никого из присутствовавших на испытаниях.

Катамаран Hobie Cat T2, о котором я упоминала, очень похож на RS CAT16. Даже их продажи стартуют практически одновременно. Компания Hobie Cat позиционирует свою новую лодку как более современную, удобную и простую альтернативу своей яхте Hobie 16, а это один из самых популярных в мире прогулочных катамаранов. Основные характеристики нового катамарана таковы: длина 4,9 м, ширина 2,34 м, грузоподъемность 240 кг, вес с вооружением 176 кг. В чем же заключаются основные различия этих близких проектов? Во-первых, в материале корпуса. Компания RS Sailing, как уже говорилось, использует более совершенную, запатентованную разновидность полиэтилена — трехслойный Comptec PE3. У Hobie Cat аналогичный материал, но двухслойный, обладающий меньшей жесткостью. Жесткость компенсируется толщиной, из-за этого вес Hobie Cat на 36 кг больше, чем у RS CAT16, а грузоподъем-

ность меньше. Суммарная площадь грота и стакселя у T2 немного выше RS CAT16, что является необходимым условием для получения хороших ходовых характеристик при большем весе корпуса. На европейском рынке стоимость T2 будет выше стоимости RS CAT16 более чем на 1500 евро. Да и дилеров у компании Hobie Cat в России пока нет.

RS CAT16 — уже двенадцатый проект RS Sailing. У него есть все шансы стать таким же успешным, как и большинство проектов этой компании. Лодки RS пользуются в мире большим спросом и популярностью, четыре класса признаны ISAF. «Мы любим делать новые лодки», — признался один из британских представителей RS Sailing, и, надо заметить, лодки у них получаются отличные. Безопасность, хорошие мореходные качества и управляемость, современный дизайн, качественная формовка и сборка, лучшее оборудование, функциональность... — этот список можно продолжать и продолжать. Каждая новая лодка — продуманный маркетинговый ход, основанный на изучении спроса и рассчитанный на определенного покупателя, именно поэтому можно не сомневаться, что катамаран RS CAT16 займет достойную нишу.

Новый катамаран RS CAT16 уже можно заказать в России. Скорее всего, он будет доступен для тест-драйва в Санкт-Петербурге летом 2014 года.

