



На гребне волны

МАРИЯ ШИРЯЕВА

Часто можно слышать мнение о том, что в России для развития парусного спорта не хватает национальных классов яхт. Время от времени на эту роль пробуются те или иные лодки, новым классам оказывается финансовая поддержка, но насколько им удастся выполнить поставленные задачи, я судить не хочу. Отмечу, что, на мой взгляд, не менее остро у нас стоит и проблема развития международных классов яхт.

Сейчас в официальную программу российских парусных соревнований включены следующие международные классы яхт: «Финн», «470», «420», «49er», «49erFX», «29er», «Лазер» в нескольких модификациях, «Zoom 8», «Оптимист». Из них пять входят в олимпийскую программу. Остальные классы — молодежные и используются для подготовки будущих олимпийцев. Есть среди них и «Ка-

дет», вычеркнутый в этом году из списка «признанных» ВФПС классов, но пока еще участвующий в отечественных соревнованиях.

Многие из перечисленных лодок серьезно устарели. К примеру, «420» смело можно назвать дедушкой, и среди лидеров по подготовке спортсменов он держится явно только благодаря «титованному старшему брату» — классу



«470». Во многих странах с развитым парусным спортом, например, в Голландии, от него отказываются уже сейчас, хотя эта яхта все еще может стать хорошим выбором для любителя.

Класс «Zoom 8» стремительно теряет поклонников. Спроектированный сравнительно недавно, в 1992 году, за 20 лет он так и не набрал популярности. Швертботов было сделано менее 1000 штук, количество участников международных соревнований год от года сокращается. В чемпионате Европы в 2014 году приняли участие всего 25 спортсменов. На сегодняшний день производство «Zoom 8» сохраняется только в России.

Попытки модернизировать и «освежить» класс «Кадет», спроектированный для самостоятельной постройки из фанеры в 1948 году, привели к его сильному удорожанию и потере спроса. За 65 лет было произведено около 10 000 лодок, а в настоящее время их производство практически прекращено. На российских соревнованиях количество «Кадетов» в последние годы тоже значительно сократилось.

Численность флота перечисленных классов не позволяет им искусственно продлить жизнь, в отличие от швертбота «Оптимист», который в народе ласково окрестили «тазик». Простота, доступность и распространенность «Оптимиста» еще долгие годы будет перевешивать все недостатки и анахронизмы его конструкции.

Технический прогресс неумолим: появляются новые материалы, технологии, меняется мода. Профессиональный парусный спорт за последние два десятка лет претерпел немалые изменения. Все значительнее ощущается крен в сторону увеличения зрелищности и экстремальности этого спорта. Глиссирующие швертботы выходят на новый





Основные характеристики швертбота «RS Feva XL»

Материал корпуса	... Comptec PE3
Длина, м 3,64
Ширина, м 1,42
Вес, кг 63
Площадь парусов, кв. м:	
грот 6,5
стаксель 2,1
геннакер 7,0

жи из 15 стран на 171 лодке. В их число входили и два экипажа из России.

На сегодняшний день швертбот официально входит в программу подготовки олимпийских спортсменов по системе «RS Feva» – «29ег» – «49ег». Такая схема введена в Швеции, Дании, Нидерландах, Великобритании, Франции, Италии, Эстонии и Норвегии.

уровень популярности. Работа многих мировых яхтенных конструкторов направлена на то, чтобы сделать их проще в управлении и доступнее. Сложный и скоростной класс «49ег», а за ним и его женский вариант — «49егFX» — обновались в олимпийской восьмерке. Вопрос подготовки гонщиков к пересадке на этот технически сложный класс был решен появлением класса «29ег», но возникла другая проблема: «29ег» все еще слишком сложен для новичков. Пересестя на него с «Оптимиста» очень трудно, потому что опыт тренировок на последнем не дает детям навыков работы с несколькими парусами и, главное, работы в команде. «Кадет», на первый взгляд, подходит лучше, но мало того, что его динамические качества, вооружение, проводка такелажа сильно отличаются от применяемых на современных швертботах — обучение шкотового на «Кадете» нерационально. Наиболее сильные экипажи в этом классе, как правило, состоят из крупного рулевого и максимально легкого шкотового, который выполняет роль своего рода балласта, с минимальными функциями по управлению парусами и их настройке. Именно поэтому очень востребованным стал новый современный класс-«двойка», подходящий для новичков и служащий ступенькой для перехода во взрослый олимпийский класс.

Лодку, которая удовлетворяет этим требованиям, по заказу британской компании RS Sailing в 2002 году разработал именитый конструктор Пол Хэндли. Класс получил название «RS Feva». Его актуальность оказалась столь велика, что в кратчайшие сроки швертбот получил статусы RYA и ISAF и уже с 2003 года на нем во многих странах стали проводить национальные чемпионаты класса, а также чемпионаты мира.

В настоящее время в мире насчитывается около 6000 лодок этого класса, и это число не перестает расти. Флот «RS Feva» представлен уже в 45 странах. На чемпионате мира в этом классе, проходившем в 2013 году в Италии, участвовали экипа-

К примеру, в Великобритании в прошлом году 20 из 24 экипажей в классе «29ег» были подготовлены именно на «RS Feva». Среди них — Джеймс и Фрэнсис Петерс, завоевавшие «золото» среди юниоров на чемпионате ISAF. Теперь они тренируются отдельно на «49ег» и «49егFX» соответственно.

Даже в Чехии, стране, не являющейся лидером среди парусных держав, за 2012–2013 годы появилось около 25 «RS Feva» и стало наблюдаться массовое «бегство» яхтсменов из класса «Кадет». В Эстонии существует Ассоциация быстроходных классов, куда, кроме катамарана «F-18» и скоростных швертботов «49ег» и «29ег», входит и «RS Feva». Там, кстати, как и в Чехии, регулярно проводятся регаты выходного дня в этом классе, где можно принять участие, взяв лодку напрокат за умеренную плату.

Одной из отличительных особенностей швертбота «RS Feva» является корпус, изготовленный из материала Comptec PE3 (разновидность полиэтилена). Существует предубеждение в отношении полиэтилена как судостроительного материала. Возможно, он был справедлив лет пятнадцать назад, но теперь технологии шагнули далеко вперед и многие





положительные стороны полиэтиленового корпуса хорошо известны. Любой владелец стеклопластикового судна знает о проблеме ухода за такими судами: каждый неаккуратный маневр при швартовке, подходе к берегу или навал чреват появлением сколов и царапин на гелкоуте. Лодки не только приобретают неопрятный вид, но и, без должного внимания, теряют герметичность и разрушаются. Особенно это заметно на флоте тренировочных яхт. Большинство мировых парусных школ перестали закупать стеклопластиковые швертботы для любителей и новичков, перейдя на полиэтилен. Это целесообразно, ведь полиэтилен не нуждается в таком уходе, как стеклопластик (покраска, полировка и т. д.), не тонет, а небольшие повреждения легко устраняются даже непрофессионалом с помощью специального ремонтного набора и строительного фена.

Технологии, применяемые при производстве яхт RS Sailing, позволяют увеличить толщину слоя конструкции непосредственно в местах, испытывающих большие силовые нагрузки, и уменьшить его толщину там, где в этом нет необходимости. Поэтому современные корпуса из полиэтилена обладают отличными динамическими характеристиками и жесткостью. Срок службы такого корпуса превышает 20 лет. Для людей, заботящихся о сохранении окружающей среды, важным моментом является и то, что отслужившие корпуса можно подвергать вторичной переработке.

В последние годы производителями было разработано множество успешных полиэтиленовых лодок. Лучшим проектам удалось добиться популярности и признания ISAF. Все это вызвало заметный всплеск активности на международном рынке парусных швертботов.

«RS Feva» принципиально отличается от других молодежных классов, представленных в России, своими техническими характеристиками и вооружением (это единственный детский класс с геннакером). В системе подготовки спортсменов высокого уровня в нашей стране есть брешь — современный детский класс-«двойка», и «RS Feva» могла бы с успехом ее заполнить.



Фото предоставлены компанией RS Sailing