

Яхты детям – не игрушки?

В «Кия» №238 мы рассказали о появлении в нашей стране новой серии универсальных швертботов британской фирмы RS Sailing, официальным дилером которой стала компания «Фордевинд-Регата». Сегодня, по окончании парусного сезона, можно подвести небольшие итоги этого дебюта. Как и предполагалось еще весной, RS Q'ba, RS Vision, RS Venture и RS Feva вызвали большой интерес и внесли свежую струю в слегка «застоявшийся» рынок швертботов в России.

Мария Ширяева. Фото автора



С конца мая и до начала сентября десяток лодок RS Sailing уже обрел новых хозяев. Учитывая специфику рынка, а также достаточно высокие цены на некоторые швертботы этой фирмы, такой результат можно считать вполне успешным. Наибольшим спросом пользовались RS Q'ba – они зачастую раскупались еще до прихода на склад. Стабильный интерес к продукции RS Sailing закономерен: линейка швертботов подобрана с таким расчетом, чтобы удовлетворить любые запросы покупателя – для ребенка, для подростка, для взрослого или для целой семьи в ней найдется своя лодка. С одним, с двумя, с тремя парусами, с трапецией или без, с возможностью установки весел и даже двигателя, большая или маленькая, для гонок, для обучения или просто для души. Эти лодки ориентированы на самый широкий круг людей, интересующихся парусом и обладающих различным уровнем подготовки, а не только профессиональных яхтсменов.

Успешное начало продаж этих швертботов в России побудило компанию «Фордевинд-Регата» дополнить линейку представленных на рынке лодок еще одной. Самая маленькая в серии – RS Tera – уже поступила в продажу. В середине сентября в Санкт-Петербурге в ДСПК «Рауту» был проведен тест-драйв швертботов RS Tera и ранее упомянутой RS Q'ba. Юные яхтсмены из детской спортивной парусной команды получили возможность по очереди прокатиться на новеньких яхтах.

Швертбот RS Tera был спроектирован в 2005 году известным конструктором Полом Хэндли (Paul Handley) для своих детей. Эта лодка с современными обводами, простым и эффективным парусным вооружением, рассчитана на 1–2 человек. Корпус, как и у большинства швертботов серии (всех, за исключением RS Venture), изготов-

лен из разновидности полиэтилена (Comptec PE3). Корпуса, выполненные из этого материала, отличаются прочностью, неприхотливостью в уходе, длительным сроком службы, они обладают положительной плавучестью, не впитывают влагу, не требуют покраски и косметического ремонта, могут храниться на открытом воздухе и к тому же дешевле привычного стеклопластика. Все эти характеристики необходимо учитывать при эксплуатации яхты в условиях парусных школ, проката, пляжного отдыха. В последние годы многие школы в Европе отказываются от закупки лодок из стеклопластика в связи с высокими затратами на ремонт.

RS Tera на сегодняшний день – самая легкая лодка в мире, изготовленная из полиэтилена, вес корпуса которой составляет всего 35 кг. Мачта у швертбота состоит из двух частей. Рангоут выполнен из анодированного алюминия черного цвета, плавающие руль и шверт – также из алюминия. Вооружение и спуск RS Tera занимают всего несколько минут и выполняются в такой последовательности:

- собирается мачта (одна часть просто вставляется в другую);
- на мачту «чулком» надевается грот;
- мачта устанавливается на корпус: шпор мачты опускается в партнерс на баке, до входа выступа в паз и проворачивается на 180 градусов. Мачта оканчивается зафиксированной;

- закрепляется гик;
- проводятся снасти: гика-шкот, грота-шкот, оттяжка гика, «каннингхем» и оттяжка галсового угла;

■ привязывается шверт, устанавливается руль.

Всего шесть пунктов, и лодка готова к спуску на воду! Причем, конструкция швертбота такова, что все вооружение, включая мачту, может храниться прямо внутри кокпита, под чехлом.

RS Tera может быть укомплектована одним из двух парусов на выбор:

■ «маленький» грот (3.7 м²) из дакрона с вертикальными латами. Этот грот можно «зарифить», обернув вокруг мачты. Для тест-драйва была предоставлена лодка именно с таким вариантом парусного вооружения;

■ «большой» грот (4.8 м²) из майлара с тремя сквозными латами, параллельными гика, который обычно используется для гонок.

Вдоль бортов закреплены специальные веревочные ручки, они помогают забраться в кокпит после опрокидывания швертбота. В комплект лодки входят ремни откренивания и защитная «подушечка» на гик, которая призвана смягчать удары гика о голову нерасторопного рулевого. Тележка для спуска на воду, как и чехол, приобретаются отдельно.

Подобные лодки (RS Tera, Zoom8, Орег Вис и т.д.) иногда называют новыми «Оптимистами» и даже предрекают скорое забвение классического

детского швертбота в связи с появлением современных быстроходных и динамичных классов яхт. Но, как бы ни хотелось такого поворота событий многочисленным производителям конкурирующих лодок, вряд ли это произойдет в ближайшее время.



Да, быть может, кому-то из современных детей не интересно гоняться на «мыльницах», но распространенность «Оптимиста» в мире поистине огромна, и соперничать в популярности с ним существующим ныне классам не по силам. Тем не менее, развитие класса RS Tera идет своим чередом – лодка была хорошо принята мировым парусным сообществом. За три года, прошедшие с момента спуска первого швертбота на воду, в мире было продано более полутора тысяч экземпляров. В настоящее время класс RS Tera не только официально признан ISAF, но и специально рекомендован этой организацией для обучения парусному спорту.

На воде RS Tera смотрится убедительно. Высота бортов достаточна для того чтобы лодка уверенно шла при короткой крутой волне. При силе ветра 4–8 м в секунду площади «маленького» паруса хватает рулевому весом в 60 кг. Даже с двумя детьми на борту швертбот сохраняет свои ходовые качества. Своими впечатлениями от небольшой тренировки, проведенной на RS Tera, с нами поделилась воспитанница ДСПК «Рауту» – Анна Русецкая:

Сравнительные характеристики детских швертботов

| Швертбот | RS Tera | Zoom8 | Laser Bug | Optimist |
|-----------------------------------|----------------------|-----------------------------|-------------|--------------------------|
| Конструктор | Пол Хэндли, 2005 год | Хенрик Сегеркранц, 1992 год | Джо Ричардс | Кларк Милс, конец 1950-х |
| Официальный статус | Признан ISAF | Признан ISAF | – | Признан ISAF |
| Длина, м | 2.87 | 2.65 | 2.6 | 2.31 |
| Ширина, м | 1.23 | 1.45 | 1.3 | 1.13 |
| Максим. осадка, м | 0.8 | 0.75 | 0.9 | 0.84 |
| Максим. пл. грота, м ² | 4.8 | 4.8 | 5.3 | 3.33 |
| Материал корпуса | Comptec PE3 | Стеклопластик | Tenotene | Стеклопластик |
| Вес корпуса, кг | 35 | 35 | 46 | 35 |
| Максим. загрузка, кг | 100 | 120 | 170 | 90 |
| Пассажировместим., чел. | 1–2 | 1–2 | 1–2 | 1 |
| Оптим. вес экипажа, кг | 35-70 | От 40 | 30-70 | – |



– Аня, расскажи, какие впечатления оставил швертбот?

– Лодка очень симпатичная внешне, удобная, маневренная – очень быстро поворачивает. Я в ней сразу освоилась.

– А что запомнилось больше всего?

– Она быстрая. На полном курсе даже догоняла RS Q'ba, хотя и меньше по размеру. Сидеть в ней непривычно – борт ниже, чем у «Оптимиста» или Zoom8, совсем другой по форме, поэтому ощущения совсем другие. Как будто, лучше чувствуешь волну. И на крен она реагирует очень чутко. А еще – легко поднимается и опускается руль, а то на других лодках частенько приходится с этим повозиться. Очень быстро все разоружать – не надо отвязывать кучу веревочек. Парус снял, мачту разобрал, и готово!

– А было что-то, что тебе не понравилось?

– Вообще-то да: я не сразу разо-

бралась, как поднять шверт. Его надо обязательно толкнуть вперед. Мне показалось это неудобным.

Следует отметить, что воспитанники «Рауту» уже хорошо знакомы с другим швертботом компании RS Sailing – RS Feva. Все лето они имели возможность тренироваться на первом в России швертботе этого класса, а в начале сентября два экипажа (Аня была в составе одного из них) даже приняли участие в международной регате в Эстонии и показали хорошие результаты. Кстати, в европейских странах этот класс (RS Feva) считается ступенькой, предшествующей освоению популярного класса 29-ег – то есть это первое звено в цепочке подготовки спортсменов к олимпийскому классу 49-ег. По численности флот RS Feva зачастую превышает флот классов 29-ег и 49-ег, что, в общем, логично. О первом опыте участия в гонках на RS

Feva можно прочитать в этом номере журнала.

Второй лодкой, спущенной на воду в день тестов, был швертбот класса RS Q'ba. О нем уже рассказывалось в №238 нашего журнала. RS Q'ba – это швертбот, рассчитанный на одного или двух человек. Его грузоподъемность позволяет разместиться в кокпите даже троим: например, взрослому с двумя детьми. Корпус изготовлен из материала Comptec PE3. Как дополнительная опция в комплект включается второй парус – стаксель, в базовой версии поставляется только грот. По площади грот может быть двух вариантов. «Маленький» шьется из дакрона, его площадь составляет 5.6 м², конструкцией предусмотрены рифы. «Большой» грот сделан из майлара, его площадь – 7 м². Грот поднимается на фале, а не надевается «чулком», как на RS Tera или

RS Feva

Сергей Семенов

Фото автора

В гостях у наших соседей

Во время прошлогоднего зимнего сбора, проходившего на острове Мальта, мы увидели рядом на дистанции интересные лодки – RS Feva. По размерам близкие к швертботам класса «Кадет», однако – с генакером вместо маленького спинакера, с яркими пленочным гротом и

стакселем и корпусом из «неубиваемого» полиэтилена. Оказалось, что это весьма распространенный и популярный в Европе класс. И когда весной нашей команде предложили взять на длительное тестирование такую лодку, мы с радостью согласились. Все лето опытные «оптимистчики», «зуми-



Laser Pico. Руль и шверт изготовлены из алюминия. Предусмотрена возможность установки весел. По бортам расположены удобные для переноски ручки. RS Q'ba отлично подойдет для обучения новичков (как взрослых, так и детей), для семейного пляжного отдыха, для проката и даже для клубных гонок. Эту лодку можно перевозить на крыше автомобиля.

Подготовка к спуску на воду RS Q'ba отнимает не намного больше времени, чем вооружение RS Tera. Даже несмотря на неточную инструкцию производителя, все снасти интуитивно «встают» по своим местам. Кстати, в будущем производитель вообще планирует отказаться от печатной инструкции – вся нужная информация есть в открытом доступе на интернет-сайте RS Sailing. Дизайн лодки ближе к классическому. RS Q'ba легко скользит по воде, хорошо набирает скорость после поворотов. Гик расположен достаточно высоко, чтобы не приходилось сидеть в кокпите согнувшись.

О том, каково ходить на RS Q'ba, мы снова попросили рассказать Аню Русецкую.

– Аня, как тебе RS Q'ba?

– Здорово! И быстрая, и разгоняется хорошо. По весу даже легче, чем RS Feva, к которой я уже привыкла. На ней себя очень комфортно чувствуешь, даже сильные порывы не пугают. И встречные волны легко проходить.

Правда, я больше люблю лодки для

гонок. Гоняться мне больше нравится, чем просто так кататься.

– Что тебе понравилось больше всего?

– Там очень удобная «киса» есть (Прим.авт.: универсальный мешок, закрепленный на баке данной лодки. Заказывается отдельно). Туда много всего положить можно. На RS Feva «киса» совсем маленькая – только для фалов, а на «Оптимисте» ее и вовсе нет.

Понравилось, что стоит пробка для слива воды в кокпите – не надо отчерпывать постоянно.

Вообще, на такой лодке очень хорошо катать детишек помладше, новичков: и не страшно, и интересно, и все их действия видны.

– А какие-нибудь недостатки ты заметила?

– Непонятно, почему не установлены ремни откренивания для шкотового. Если шкотовому надо сесть на борт, то даже зацепиться не за что (прим.: ремни для шкотового заказываются дополнительно, на данной лодке установлены не были). А еще на полных курсах хочется идти быстрее, особенно когда рядом RS Feva тебя под геннакером обгоняет.

После трехчасовой тренировки ветер совсем стих, и дети отправились берег. На слипе центрального яхт-клуба зеваки с любопытством разглядывали швертботы. «Скажите, а это у вас Zoom такой или «Лазер»?» – спросил молодой человек, показывая на RS Tera. А

получив отрицательный ответ, очень удивился: «Никогда о таком классе не слышал, я из Владивостока, до нас все современное долго доходит».

Мы привыкли гордо называть нашу страну морской державой, но, к сожалению, подчас это пустые слова. Ведь именно в русском языке существует пословица: «Кто в море не бывал, тот горя не видал!». Большинство соотечественников, услышав про парусный спорт, рисуют у себя в голове смутные картинки о красивой жизни на побережье или представляют виндсерфистов, лихо скачущих по волнам в ураганный ветер. Для многих даже становится открытием то, что соревнования по парусному спорту проводятся в рамках Олимпийских игр. Для них это что-то недоступное, далекое и поэтому не стоящее внимания. Швертботы RS Sailing – один из способов сделать прогулки под парусом чуть более доступными и популярными. Они должны занять в нашей стране практически пустующую нишу недорогих, простых в управлении и безопасных яхт серийного производства. Приобретение и содержание такого швертбота под силу семье со средним достатком. Его легко транспортировать, освоить управление можно даже без помощи тренера. Это прекрасный способ оторвать своего ребенка от телевизора и компьютерных игр и открыть перед ним захватывающий мир парусного спорта. ✖

сты», а также новички использовали Feva как дополнение к тренировкам на своих основных яхтах.

После завершения главных в этом сезоне соревнований в классах «Оптимист» и Zoom8, естественно, вспомнили про Feva. Надо было попробовать лодку в гонках. Выяснилось, что одной из ближайших к России стран, активно развивающих этот класс, является Эстония.

Команда «Рауту» регулярно участвует в эстонских соревнованиях: до этого мы гонялись в Таллине, в Лохусалу (прекрасное место для гонок и тренировок в 50 километрах от





Таллина – летняя база Таллинского яхт-клуба). Когда стало известно, что соревнования проводятся в новом для нас месте, на острове Сааремаа, да еще в удобное время – вопросы «ехать или не ехать» отпали сами собой. К тому же, в рамках «Кубка Сааремаа» в классах RS Feva и 29-er должен был быть проведен Чемпионат Эстонии, а значит, была возможность посмотреть на эстонский флот швертботов RS Feva в максимальном составе и посоревноваться с сильными соперниками.

Связались, договорились об аренде еще одной лодки, проверили визы и поехали... Эх, если бы не российские дороги, автомобильное путешествие было бы куда более приятным. После пересечения российско-эстонской границы становится стыдно вспомнить дорожные рытвины, ямы и колдобины, оставшиеся на нашей стороне. Впрочем, существует и более

комфортный путь – через Финляндию, на пароме.

Дорога из Санкт-Петербурга до места назначения заняла около 12 часов. Осмотревшись по приезду, мы были приятно удивлены. Яхт-клуб Ромасаари, на базе которого проводятся соревнования, расположен рядом с маленьким лесным портом. Капитан порта любезно предложил пользоваться раздевалками и сауной, если в клубе будет тесно, а также обращаться за помощью. Нельзя не сказать пару слов и об экологии этого места – чистая вода, в ней плавают лебеди с лебедятами, приятно пахнет лесом. В клубе есть все необходимое для занятий парусным спортом: территория, на которой можно легко разместить пару сотен яхт, маленький офис, несколько слипов, раздевалки (с неслучайной сауной), туалеты (несколько, и в разных местах), подсобные помещения, ресторанчик (цены поражают: обед двух

взрослых и четырех детей обошелся всего в 22 евро). Ухоженные газоны, небольшие аккуратные постройки: чисто и красиво. Все есть, кроме пафоса.

Было бы здорово, если бы Всероссийская федерация парусного спорта со своими партнерами поставила задачу создать условия для строительства таких клубов в многочисленных акваториях нашей страны, ориентированных действительно на массовый спорт, а не только на владельцев люксовых моторных яхт.

Приятное впечатление производит порядок и организация соревнований: никто тобой не командует, а если нужно, тактично подскажут, как сделать правильно (например, куда поставить прицепы, автомобили), или предложат помощь. Процедура заявок и обмера строится на непривычных, к сожалению, для нас принципах: тренер и спортсмены это не нарушители, которые стремятся обмануть судей, а



партнеры, которые заинтересованы в том, чтобы безопасно и честно провести гонки.

От нашей команды в соревнованиях участвовали два экипажа: Анна Русецкая и Ксения Громова и «оптимистичики» Даниил Усачев и Леонид Пушев.

Как и у большинства соревнований в Эстонии (и Финляндии), продолжительность «Кубка Сааремаа» – всего три дня (выходные плюс пятница). В первый гоночный день старт дали в четыре часа дня. У нас было достаточно времени, чтобы добраться до места, пройти несложные процедуры обмера и регистрации, подготовиться. Правда, и гонялись допоздна: состоялись две гонки. По возвращении на берег уже начинало темнеть. В последний день соревнований все гонки, наоборот, были смещены в первую половину дня, чтобы участники могли вовремя погрузиться и уехать. Последний старт по инструкции должен быть дан не позднее 15 часов. Как и планировалось, состоялось семь гонок: две, три и две в каждый гоночный день соответственно.

В первый день дул сильный шквалистый ветер. Девочки решились ставить генакер только на втором «круге» первой гонки, но перевернулись и не смогли финишировать. Ребята же по итогам дня оказались в середине таблицы. Во второй день, несмотря на плохой прогноз погоды, дул умеренный ветер. Такие условия дают



возможность проявить гоночное мастерство, приобретенное в многочисленных тренировках и гонках. В итоге ребята вышли на 4-е место с минимальным отставанием от лидеров, а у Ани с Ксенией появился шанс побороться за призовое место среди девочек. В последний день мальчики свой шанс упустили – старые, «оптимистовские» ошибки на старте и усилившийся ветер откинули их назад. Для Ани и Ксении регата завершилась сложным финишем в борьбе за третье место среди девочек: на него претендовали три экипажа. Справившись с порывом ветра и генакером, наши девочки заняли призовое место! Правда, организаторы Чемпионата Эстонии

вручили медали экипажу девочек, которые были третьими среди эстонских участниц, а Ане и Ксении достались лишь сувенирные DVD-диски. Пожалуй, это был единственный огорчительный момент для наших яхтсменов.

Всего в «Кубке Сааремаа» участвовало 18 яхт класса RS Feva (2 экипажа из России), 11 «двадцать девярых» (3 лодки из Финляндии) и 6 катамаранов F-18.

Общее впечатление от соревнований осталось хорошее. Такие поездки – это отличная возможность для детей и родителей совместить гонки и

семейный отдых. Достаточное количество сильных соперников в классе делают участие в регате интересным, дают спортсменам необходимый опыт, стимулируют желание тренироваться и совершенствовать навыки и, конечно, позволяют в полной мере ощутить удовольствие от парусного спорта. RS Feva – это хороший и нужный класс. Такие лодки отвечают всем современным требованиям детского парусного спорта: они безопасные, простые в управлении и, благодаря современным материалам и технологиям, невероятно живучие. В конце сезона швертбот, предоставленный нам для тренировок, несмотря на все «старания» детей, не требовал никакого ремонта. ✘