

Артур Гроховский.

Фото компании «Laser Performance Ltd»

«Laser SB³»

Мал, да удал

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ


Швертботы «Лазер» хорошо известны в нашей стране еще с давних пор: их отечественный клон под маркой «Луч» знаком едва ли не каждому отечественному яхтсмену. Однако за рубежом «Laser» – название огромного семейства разнообразных парусных судов, которые объединяет одно общее качество: высокая спортивность. Редакция «Кия» провела тест яхты-тройки «Laser SB³» и выяснила, за что же она пользуется такой популярностью.



«Laser SB³» создан в 2004 г. совместно компаниями «UK's Laser Center» (или в русском переводе – «Лазерный центр Великобритании») и «Tony Castro Ltd». Опыт Тони Кастро в создании спортивных судов, можно сказать, практически гарантировал успех новой «тройки», что в итоге и случилось: уже построено свыше 400 лодок этой модели. (Более

того, «СБ-шки» – сегодня самый быстрорастущий в мире класс килевых яхт!) Необычным был и сам заказ на проектирование – в нем значилось: «Спроектировать нечто действительно выдающееся, такое, что не удалось ранее никому другому». Весьма залихватская и в то же время уважительная формулировка! Помимо этого в заказе перечислялись и другие немаловажные

потребительские качества будущего судна: оно должно быть сравнительно недорогим и достаточно легким, чтобы его можно было вооружать и спускать на воду силами двух-трех человек и буксировать за машиной среднего класса.

В результате получилась небольшая яхта с очень просторным кокпитом, пригодным для удобного размещения трех-четырех человек, с мощным современным вооружением (без малого 75 м² парусины на попутных курсах, что обеспечивает легкой лодке чрезвычайно высокую энерговооруженность), включающим выстреливаемый бушприт. Новый класс – естественно, строгий монотип, отвечающий очень жестким правилам (вкратце: если вы хотите участвовать в классных гонках, то не вправе ничего менять на судне) и с мерительным свидетельством, позволяющим лодке соревноваться совместно с яхтами других классов с учетом гандикапа. (Кстати: на старт ежегодной традиционной гонки вокруг о. Уайт наравне с большими крейсерами выходят до ста «СБ-шек», что делает их самым многочисленным классом в этой популярной регате. Условия же, в которых обычно проходит данное соревнование, весьма суровы – их не всегда выдерживают и серьезные лодки класса «Орег 60».) По правилам классных гонок, суммарная масса экипажа (из трех человек) ограничена 270 кг, однако, если он сильно не добирает допустимый вес, то может взять четвертого члена команды.

Подготовка яхты к спуску на воду

оказалась на удивление простой, полностью с нуля на все про все у двух членов экипажа уходит порядка 40–45 мин. (точно, не больше часа). Мачта (с двумя краспицами) и гик лодки – алюминиевые, но почти все остальное палубное оборудование для экономии веса – пластиковое или карбоновое. Для постановки мачты полагается использовать лебедку фирменного трейлера: один человек работает на ней, второй руками поднимает мачту и поддерживает ее. Корпус лодки для повышения жесткости сделан из эпоксидного пластика с пенопластовым наполнителем; имеет развитую силовую структуру с приформованными переборками и внутренним набором. Руль для повышения жесткости и прочности – карбоновый. Подъемный киль несет на себе свинцовый бульб, масса которого (330 кг) почти равна половине водоизмещения лодки, что гарантирует ей отличную остойчивость (так что швертботом «SB³» называть никак нельзя, де-факто это яхта с подъемным килем). Для опускания кия при спуске яхты на воду используется специальная съемная лебедка, входящая в комплект (кстати, лодка продается полностью укомплектованной, включая отличный набор майларовых лавировочных парусов и нейлоновый геннакер).

На воде лодка чувствует себя просто чудесно! Такое впечатление, что ей главное не мешать, она сама летит. Яхта очень легко разгоняется и прекрасно держит курс (чему способствуют продольные отформовки на подводной части корпуса). В слабый ветер экипажу желательно держаться в центральной части корпуса, при усилении ветра нужно смещаться в корму – ничего удивительного в такой центровке нет. На порывах мы и вовсе старались прижаться к самому транцу. Возможности настроек – очень большие, взять хотя бы огромный, почти на всю ширину кокпита погон гика-шкота. В слабый ветер яхта, как показалось, очень «любит» сильную закрутку грота по высоте – каретку шкота стоит держать ближе к наветренному борту. При этом яхта на воде ведет себя «по-швертботному» – очень быстра в реакциях, незамедлительно реагирует на действия рулевого и шкотовых, чувствительна к изменению крена и особенно дифферента. При необходимости грот можно обе-



Основные данные яхты «Laser SB³»

Длина, м:	
– макс.	6.10
– по КВЛ	5.50
Ширина, м	2.15
Осадка, м	1.50
Водоизмещение, кг	625
Масса балласта, кг	308
Площадь парусности, м ² :	
– на лавировке	27.3
– на полных курсах	73.3
Мощность подвесного двигателя, л.с.	2 (наличие на борту во время гонок требуется по правилам класса)
Цена, руб.	1 250 000*
Конструктор	«UK's Laser Center» и «Tony Castro Ltd.»

* При покупке со склада в Санкт-Петербурге

зветреть, просто сбросив каретку на подветер, сразу же падает крен.

В сильный ветер штатный рулевой лодки показал класс, управляя гротом только при помощи каретки шкота, совсем не меняя натяжение самого гика-шкота. По его мнению, такое управление лодкой во множестве случаев самое правильное.

При усилении ветра ее поведение все больше напоминает «нормальную» килевую яхту вследствие, прежде всего, высокой остойчивости (нет никакой необходимости в «летучей трапеции»), крутизны хода, сухого кокпита (для такой маленькой и низкобортной лодки его заливаемость и забрызгиваемость на ходу на удивление малы), также становится заметной и определенная инерция судна. Следует отметить очень

удобную проводку снастей – все под руками, в них несложно разобраться и трудно запутаться.

Высокая остойчивость яхты влечет за собой ее повышенную мореходность (эти лодки гоняются вокруг о. Уайт, выходя в открытую часть Ла-Манша) и улучшает безопасность эксплуатации. В то же время следует отметить, что «Laser SB³» – это уже достаточно серьезный спортивный снаряд, требующий от экипажа и умения обращаться с парусным судном, и порой немалых физических сил, особенно в свежий ветер. Посему от азартных, но слабоподготовленных людей потребуются особое внимание при выходе на «SB³» при ветре сильнее 3 баллов.

Скоростные качества «SB³» – на очень высоком уровне. Даже в слабый ветер наш снаряд все время порывался выйти на глиссирование, в сильный же ветер и на порывах лодка буквально носилась по бухте, временами развивая скорость (под гротом, стакселем и геннакером) свыше 16 уз. Физические усилия от экипажа, как, впрочем, уже было отмечено выше, в эти моменты требуются весьма приличные.

Резюме

Отличный спортивный снаряд для подготовленных яхтсменов, бескомпромиссно сочетающий достоинства швертбота и легкой килевой яхты. Благодаря простоте транспортировки и подготовки к спуску на воду возможно быстро перебросить лодку на любую подходящую акваторию, а высокая идентичность серийных судов и соответствие жестким обмерным требованиям гарантируют высокий спортивный уровень и остроту соревнований.

Дистрибьютор компании «Laser Performance Ltd» в России ООО «Фордевинд-Регата», 197110, СПб., Петровская коса, 7, тел. (812) 320 1853, факс (812) 323 9563, www.fordewind-regatta.ru

