

# «Laser Vago»— динамика и комфорт в одном корпусе

**Андрей Петров** ■ Когда в конце августа, в самый разгар яхтенного сезона, компания ООО «Фордевинд-регата» предложила провести тест-драйв швертбота «Laser Vago», я ни минуты не сомневался. Возможность разнообразить свою парусную жизнь нельзя было упускать. Дело в том, что по своему образованию, призванию и опыту я – крейсерист. Отношения со швертботами не задались еще в юношеские годы: мой товарищ безуспешно пытался приобщить меня – новичка – к хождению под парусом на яхте класса «470». Тогда, не справившись с управлением судна, я подверг всех серьезной опасности. Смогу ли я теперь, годы спустя, имея за спиной опыт соревнований, переходов и просто морских прогулок на яхтах от «мини» до «макси» освоить управление сноровистым «Vago»?



**П**роjekt «Laser Vago» разработан британским конструктором Джо Ричардсом. В 2008 г. он был удостоен звания «Лучший швертбот-моготип» по версии известного издания «Sailing World». С 2009 г. «Laser Vago» продается в нашей стране, правда, покупателей из Питера почему-то пока не нашлось. И вот теперь мне предстояло познакомиться с ним поближе.

В назначенный день погода не благоприятствовала выходу на воду: мелкий моросающий дождь и слабый ветер – не лучшие условия для испытания глиссирующего швертбота, однако, учитывая факт отсутствия у меня должного опыта, я облегченно вздохнул, а мандраж от просмотра видеозаписи летящего над волнами судна отступил на второй план. Передо



мною стояла новая вооруженная яхта. Резко очерченные широкие скулы швертбота в сочетании с современным парусным вооружением выглядели стильно и современно. Корпус «Vago» (4.2 м в длину и 1.6 м в ширину) представляет собой трехслойный полиэтиленовый сэндвич, выполненный по технологии ротационной формовки. Полиэтилен тяжелее привычного стеклопластика, зато дешевле и долговечнее, не боится сколов и царапин, хорошо амортизирует удары. «Laser Vago» позиционируется производителем как одна из самых универсальных и элегантных лодок своего класса на рынке, и сейчас настало время в этом убедиться. В наше распоряжение был предоставлен опытный рулевой, а точнее рулевая Мария Русецкая. Ей – отдельная благодарность за помощь

и компетентные комментарии. Спуск на воду не отнял много времени. Благодаря небольшому весу (106 кг) и удобной тележке с этой задачей справился бы даже подросток. После короткой фотосессии, во время которой мы могли понаблюдать за поведением лодки со стороны, мне доверили шагнуть в кокпит. Первое, на что обращаешь внимание, оказавшись внутри – это удобство, с которым там можно разместиться. Современная система проводки оттяжки гика (второй конец тали крепится над гиком) и высокое расположение самого гика высвобождают пространство для комфортного пребывания на борту двух взрослых человек. Здесь не надо пытаться подстроиться под корпус судна свое тело, придавая ему несвойственные изгибы, не надо ложиться на днище, спасая голову

при поворотах, а затекшие ноги и спина не мешают получать удовольствие от парусного спорта.

Теперь можно было поближе рассмотреть снасти: все они выведены таким образом, чтобы справиться с судном можно было в одиночку. В этом и заключается изюминка «Vago». Пожалуй, больше ни на одном известном мне швертботе нельзя так просто изменить состав экипажа без ущерба удобству и управляемости. Грот площадью 7.6 м<sup>2</sup> можно настраивать с помощью грота-шкота, оттяжки гика и оттяжки Канингхэма. Для свежей погоды на стандартном парусе предусмотрены два ряда рифов. Стаксель снабжен аккуратной маленькой закруткой, которая очень эффектно крепится на небольшом релинге, из-под которого вытягивается геннакер.

После выбора шкотов

**ТЕСТ**  
**Кия**



Фотографии предоставлены «LaserPerformance Ltd»

паруса наполняются ветром, и «Vago» моментально набирает ход, несмотря на практически штилевую погоду. Швертбот с легкостью отзывается даже на небольшой поворот румпеля. На лавировке удлинитель румпеля кажется неудобным — из-за большой длины, необходимой для управления лодкой с трапеции, он зацепляется за гикашкот (и шкотового). Следовало бы сразу заменить его на телескопический, предусмотренный производителем как опция. После небольшой лавировки, наконец, уваливаемся и ставим геннакер. Нередко постановка складывается из двух операций: сначала устанавливается бушприт, затем уже выбирается фал. На «Vago» все сведено к одному действию:

фал одновременно с парусом вытягивает и бушприт. Также и с уборкой: достаточно выбрать нирал, и вся система «геннакер-бушприт» компактно скрывается в свободном пространстве на баке. Такой простой и удобный механизм уборки дает не только преимущество в скорости работы с парусами, но и позволяет справиться с геннакером в одиночку. Правда, у этой, казалось бы, продуманной системы есть небольшой недостаток: если вы планируете ставить геннакер, предварительно скрутив стаксель, фал убранного геннакера должен быть идеально обтянут, иначе вы рискуете намотать его поверх стакселя, а в таком состоянии поставить геннакер уже невозможно. Придется лезть на

бак, все распутывать или, развернув стаксель, повторять операцию снова.

На полных курсах лодка ведет себя так же послушно рулю, как и при движении в лавировку, быстро ускоряясь при едва уловимом дуновении. Даже в слабый ветер на ее борту начинаешь чувствовать себя настоящим гонщиком-профессионалом — хочется дожидаться порыва ветра и сорваться с вершины волны, зависнув над веером брызг на трапеции. Это лодка как-то незаметно вселяет уверенность в собственных силах, дает почувствовать вкус скорости. К величайшему сожалению, в этот день ветра мы так и не дождалась и, покружив еще немного, повернули в сторону яхт-клуба.

Интересным получилось завершение нашего экспериментального выхода. Поблизости от швертбота крутились детишки из парусной секции, совсем юные начинающие яхтсмены. Их тренер предложил (с согласия владельцев лодки) нескольким своим подопечным пройти на «Vago», что вызвало у детей бурный восторг. Прямо на воде осуществили пересадку. Уже через несколько минут первая парочка, быстро разобравшись со снастями, ловко лавировала рядом с катером сопровождения, а еще через минуту, увалившись до





бакштага, бесстрашно поставила геннакер. Управление швертботом оказалось настолько понятным, что изучение особенностей вообще не заняло у детей времени!

Сменив довольных ребят, снова оказываюсь в лодке и с удовольствием обращаю внимание на некоторые важные и полезные конструктивные детали. Например, открытый транец швертбота сделан таким образом, что вода не скапливается в кокпите. Если судно перевернется — вам не придется ее отчерпывать. Специальные уступы по краям кокпита делают процесс откренивания удобным, а шверт качающегося типа самостоятельно «всплывает» при посадке на мель. Кроме того, такой шверт не может выпасть при оверкиле. Плавучесть судна обеспечивается за счет воздуха внутри корпуса, поэтому при правильной эксплуатации швертбот непотопляем.

Хочется добавить пару слов о комплектации «Laser Vago». Она бывает двух типов: прогулочной (попроще) и гоночной. Основное отличие состоит в площади и крое парусов, геннакера и грота. Если вы новичок или планируете тренироваться в одиночку, вам вполне хватит стандартных 21.3 м<sup>2</sup> парусности, а в свежий ветер, скорее всего, придется

брать рифы (которых на гоночном гроте нет). Паруса являются взаимозаменяемыми, и на швертбот прогулочной комплектации всегда можно докупить гоночный грот или геннакер, как, впрочем, и трапецию, которой в более простом варианте нет. Хитом среди дополнительных опций является специальный поплавок, будучи закрепленным на топе мачты, он удерживает от полного переворачивания при опрокидывании. Эта вещь особенно актуальна для тех, кто собирается ходить на водоемах с небольшими глубинами — упершись в дно мачта легко может деформироваться или сломаться. В России швертбот продается в комплекте с тележкой для удобного спуска на воду и перевозки по территории клуба, чехлы можно заказать дополнительно.

На берег мы возвращались с большим сожалением — погодные условия не позволили освоить трапецию, но полученных ощущений вполне хватило для того, чтобы получить представление о «Laser Vago»: в него влюбляешься с первого выхода. После проведенного теста я могу выделить три наиболее важные эксплуатационные характеристики яхты: простота и удобство работы с парусами, комфортное расположение в кокпите и вы-

сокая динамика движения. Это действительно отличная лодка — лодка для жизни! Швертбот подойдет и новичкам, и любителям, и придиричивым профессионалам. Секрет прост — идеальный баланс комфорта и адреналина, уверенности и ощущения «полета» заряжает энергией и хорошим настроением. Благодаря всем своим преимуществам «Laser Vago» оказался настолько востребованным в мире, что по его мотивам был создан «семейный» швертбот «Bahia». Он превосходит «Vago» по габаритам, вмещает до пяти человек и может быть оснащен небольшим подвесным двигателем. Но об этом швертботе мы уже рассказывали на страницах журнала. ■

**ТЕСТ**  
**Кия**

ООО «Фордевинд-Регата»  
197110, Санкт-Петербург,  
Петровская коса, 7,  
тел.: (812) 320 1853,  
327 4580,  
факс: (812) 323 9563,  
[www.fordewind-regatta.ru](http://www.fordewind-regatta.ru)

