

29-er – до встречи в Рио?

Андрей Петров

В повестке дня ближайшей Конференции ИСАФ, которая пройдет в самом начале мая в итальянской Стреса, значится пункт (а если быть точным – пп. 9, 10 и 11) об окончательном выборе швертботов для парусной программы Олимпийских игр – 2016. Осталось определиться с женским скиффом и многокорпусником для смешанного разряда, а также с досочниками и кайтерами. Напомним, что на право стать участником Олимпиады в Рио-де-Жанейро претендуют: Hobie Tiger, Nacra F16, Nacra 17, Tornado, Hobie 16, Spitfire S и АНРС Viper F16 – у многокорпусников; и 29-er XX, Mackay FX, Arup Skiff, Aura, Hartley Rebel и RS900 – у скифов. Весь прошлый год только и говорили о том, что «29-й» вот-вот станет олимпийским швертботом, но в ноябре провалить это решение на годовой конференции ИСАФ делегатам не удалось, и теперь все решится в мае. Хотя мы будем немало удивлены, если счастливый билет выпадет кому-то другому.

Почему все ожидают от Совета ИСАФ именно этого решения? Ответ – в характеристиках и истории самой

лодки. Проект «29-er» был создан в конструкторском бюро австралийца Джулиана Бетвейта в 1997 году, и уже через год швертбот вышел в серию. Автор знаменитого «фотинайнера» разработал этот монотип-двойку для подготовки молодых спортсменов к лодкам олимпийского класса 49-er. «Твентинайнер» проще своего старшего товарища: он имеет меньшие размеры, для откренивания предусмотрена только одна трапеция и нет выдвижных крыльев. Суммарная площадь грота и стакселя – 13.2 м², асимметричного спинакера – 16.8 м². Вес лодки с полным вооружением – 90 кг. При таких характеристиках оптимальный вес экипажа

Фото Анастасия Демина



Длина: 4.4 м
 Ширина: 1.7 м
 Высота мачты: 6.23 м (6.655 м у 29-er XX)
 Грот + стаксель: 13.19 м²
 Спинакер: 16.83 м²
 Вес лодки с полным вооружением: 90 кг
 Вес экипажа: 120–140 кг
 Материал корпуса: полиэфир, стекловолокно

находится в диапазоне 120–140 кг. Эта лодка – своеобразный тренажер для освоения юными яхтсменами более мощной техники. Не случайно Бетвейт сделал его максимально простым для скифа: ему изначально была уготована судьба рабочей лошади. В изготовлении корпуса вы не встретите элементов «ультра-си». «Мы сознательно не стали применять никаких экстравагантных технологий. Ни эпоксидных смол, ни кевлара, ни космических материалов – только старый проверенный полиэфир, армированный стек-

ловолокном. Все отформовано очень надежно, с запасом. Лодку можно было бы сделать легче, но мы предпочли добавить ей выносливости», – вот слова самого конструктора.

О высокой функциональности швертбота и важности его распространения в России говорит и главный тренер нашей парусной сборной Сергей Жиенбаев: «29-er отвечает всем современным требованиям, это скоростная глиссирующая лодка с бушпритом и геннакером. Экипажи, которые пройдут на ней подготовку

в национальной сборной и олимпийскую программу 2012–2016, будут востребованы во всех скоростных классах, включая «ЭМ-Ка», Open 800, GP, RC 44. У нас нет другого выхода, если мы хотим конкурировать в современном парусном мире. Если мы говорим про швертботы-двойки, то базовый класс в России – «Оптимист», затем идут два направления – класс 420 с переходом на 470 и класс 29-ег с переходом на 49-ег».

Понимая это, ВФПС начала закупку монотипов для России. Комментируя

эту инициативу Федерации, ее президент Георгий Шайдуко сказал буквально следующее: «Первую партию в количестве 10 штук ожидаем в России уже в апреле. В идеале заказать 20 лодок: 10 по линии ВФПС и 10 за счет регионов, которые планируют развивать этот класс. Напомню, уже в сентябре 2012 ВФПС собирается провести Первенство России в классе 29-ег для мужчин и 29-ег XX для женщин».

29-ег XX – это логическое продолжение, развитие «твентиайнера», как самостоятельного, а не переходного

класса. Спроектированный в 2005 году и выполненный на базе 29-ег, этот швертбот (который, собственно, и претендует сейчас на то, чтобы влиться в олимпийскую семью) имеет идентичный с ним корпус, но более высокую мачту и уже не одну, а две трапеции для гонщиков. Во всем мире этот класс развивается как женский монотип-двойка. Полагаем, что простой «твентиайнер» в подготовке женских экипажей для будущего олимпийского класса 29-ег XX также может сыграть свою роль. ■

Игорь Хорошилов: «Новый класс «зацепил» и тренеров»



Летом 2011 года тренер Московской СДЮШОР «Хлебниково» Игорь Хорошилов провел первые в истории России соревнования в классе 29-ег. О том, как это происходило, а также о тонкостях настройки молодежного скифа и о том, как развиваться классу в нашей стране, он рассказал корреспонденту журнала «Кия» Анне Героевой.

– В прошлом году ты по собственной инициативе провел на Клязьминском водохранилище в Подмоскovie два соревнования в классе 29-ег вне календаря ВФПС, на которых выступил и мерителем, и главным судьей, и тренером. Почему больше никто из тренеров не принимал участие в этих мероприятиях: ты им не предлагал?

– С 2005 года 13 лодок класса 29-ег стоят в эллинге СДЮШОР «Хлебниково», и ни один из тренеров, кроме меня, ими не интересовался. Я решил провести соревнования, не за вознаграждение, а прежде всего затем, чтобы ребята получили новый опыт и заинтересовались новой

лодкой. И это мне удалось с блеском! В каждом из двух соревнований участвовало по 16 спортсменов разных возрастов и опыта. Главное, все они хотят совершенствоваться. По четыре раза в неделю ребята тренируются сейчас в тренажерном зале, готовясь к будущему сезону. Новый класс зацепил и тренеров. Мои коллеги из СДЮШОР «Спартак», Зоя Мордвинова и Мария Фролова, с этого сезона сажают на 29-ег своих подопечных. Готовить будем в общей сложности пять экипажей. Первый сбор по спецподготовке планируется провести весной в Геленджике, а отбор на Первенство мира ISAF – в Таганроге, в апреле.

– Зачем тебе надо было браться за развитие класса, который ISAF пока не утвердила в качестве олимпийского, и неизвестно, утвердит ли вообще?

– «Твентиайнер» – это скиф, скоростной молодеж-



ный класс, переходный во взрослый олимпийский 49-er. Как и 49-er, лодка перегружена парусами, у корпуса плоское дно, благодаря чему эта яхта быстроходна, маневренна, требует хорошей физподготовки от экипажа, определенной акробатики. Но класс интересен не только своей новизной. 29-er это монотип, и выиграть в нем спортсмены могут только за счет собственного мастерства и тактических действий. Кроме того, он гораздо проще в настройках, чем например, класс «470» (снастей меньше), хотя есть и свои нюансы. Мне нравится разбираться в них и объяснять их детям.

– И что за нюансы?

– По погодным условиям можно регулировать завал мачты, переставлять ее в степсе, менять натяжение вант, добивать латы в парусе. Можно завалы мачты регулировать во время гонки прямо на воде, отцепив штаг.

– На твой взгляд, спортсменам каких классов яхт будет проще всего пересест на 29-er?

– Проще всего, конечно, спортсменам «двоек»: «420», «470», «Кадет». Например, Чемпионат Москвы в 29-er выиграла многократная победительница Первенства России Вика Шувалова, а Кубок Москвы – рулевой «Кадета» Макаров Денис. Но и у одиночников есть все шансы преуспеть в этом классе. Например, Маша Фролова сажает на 29-er братьев Ушковых, каждый из которых ходил на «Оптимисте». Этот экипаж я считаю перспективным, ведь самый лучший шкотовый – это бывший рулевой, который прекрасно ориентируется в заходах ветра, знает матчасть и принцип управления ею.

– Какие самые типичные ошибки в управлении 29-er тебе удалось зафиксировать в прошлом году во время соревнований?

– Рулевые делают много поворотов, из-за чего лодка теряет ход. Эта ошибка наиболее характерна для яхтсменов класса «Кадет». Я объяснил ребятам после соревнований, что на 29-er лучше перед стартом определить тактику, выгодную сторону и идти туда длинным галсом, не делая лишних движений. 29-er – лодка очень скоростная и динамичная, не надо ее душить поворотами. Еще одна типичная ошибка у спортсменов – это идти фордаком на полных курсах. На 29-er выгодней идти галсами, в бакштаг или галфвинд: на этих курсах яхта быстрее разгоняется. Еще ошибка – общая несбалансированность экипажей. Яхта очень чувствительна: одно неловкое движение в сильный ветер – и яхтсмены оказывались в воде. Но все поправимо: спортсмены молодые, они быстро «схватят» все эти тонкости.

– Ты одиночник, много лет ходил на «финне», а взялся тренировать малознакомые тебе скифы. Не страшно?

– Абсолютно. Да, я не ходил на «470», но при этом моя воспитанница Вика Шувалова – многократная победительница первенства России в этом классе. Я и на «Оптимисте» не ходил, а другие мои воспитанницы Аня Пирогова и Катя Скудина – чемпионки России в этом классе. Вывод: принцип управления яхтой во всех классах одинаков, разница только в настройках. А их можно вычислить. Надо не лениться и до всего опытным путем доходить. Тогда точно все получится.

– У нас в стране преимущественно развиваются классы,



которые входят в олимпийскую программу. Как думаешь, такой подход к развитию парусного спорта верный?

– Разумеется, нет. Олимпизм – малая часть парусного мира, и если видеть только ее, то у людей создается впечатление, что парусный спорт – для избранных, им в нашей стране сегодня не занимаются массово и не приводят туда детей. Здорово, что сейчас что-то меняется к лучшему: ВФПС развивают массовость в «Оптимистах», вывели на



рынок новый национальный детский швертбот «Ракета». Это правильно, надо развивать национальные классы, пусть их будет как можно больше! При этом надо повышать уровень производства отечественных лодок: те же российские «Оптимисты» мягкие, непрочные. Так что это хорошо, что ВФПС отказалась от своей первоначальной идеи делать 29-er в нашей стране, а будет закупать их у производителя.

– Что, на твой взгляд, надо сделать для развития класса 29-er в России?

– Как можно быстрее ввести соревнования в этом классе в календарь ВФПС, чтобы у детей появился стимул работать. Это во-первых. Ну и, во-вторых, конечно, хотелось бы, чтобы мои коллеги-тренеры сами, не дожидаясь инициатив Федерации, начали заинтересовывать юных спортсменов ходить на 29-er. ■