



Лодка с изюминкой

МАРИЯ ШИРЯЕВА

ФОТОГРАФИИ RS SAILING

В нашем журнале то и дело появляются обзоры новых швертботов. Обычно в них рассказывается об интересных современных классах, мы предрекаем им массовость, перспективное будущее и иногда посматриваем за ними в Интернете, с радостью встречаем в самых разных клубах и чувствуем некую причастность к их успехам.

Но самое примечательное, что подавляющее большинство современных новинок, разлетающихся по миру, носит логотип RS Sailing. В год эти ребята придумывают один-два новых проекта яхт.

«Сумасшедшие!» — качают головой многие. Но что остается делать компании, на которую трудятся самые именитые конструкторы? Не отпускать же к конкурентам!

Поэтому просим любить и жаловать: очередная новинка — RS Zest.

Этот швертбот пришел на смену не просто какой-то непримечательной лодочке, нет: он заменил в модельном ряду RS Quba. Для меня, как и для сотен швертботистов по всему миру, именно с RS Quba началось знакомство с компанией RS Sailing. Удачная альтернатива Laser Pico, набравшему популярность в прокате и детских школах благодаря простоте и универсальности, RS Quba помог не только «раскрутить» логотип RS, но и задал направление развитию рынка пластмассовых швертботов. Но ничто не вечно: технологии формовки пластмасс, требования современных яхтсменов, накопленный конструкторский опыт не позволяют стоять на месте, и вчерашняя новинка сегодня не отвечает концепции и выглядит заплывшей на фоне более свежих моделей.

RS Zest, как и его «старший брат» по модельному ряду — RS Quest, не представляет собой ничего необычного. Это просто лодка, в разработку которой был вложен опыт талантливого и матёрого Джо Ричардса и сотни лучших швертботистов. В чем это проявляется? Я вспоминаю свой первый выход на «Оптимисте»: маленький «тазик» с глухим плеском качается на волнах, сижу на коленках и пытаюсь перехватить гика-шкот, зажимая его то локтем, то зубами; икры немеют, и, когда приходит время сесть на узкий неудобный борт, ноги не слушаются. Я привыкла к нему через месяц. Вспоминаю свой первый выход на «Кадете»: пытаюсь откренить, в ноги врезается край планширя, когда сижу на шкотах, приходится втискиваться в узкое пространство между вантой и рулевым, при поворотах спасательный жи-

лет цепляется за ванту, клок волос остается на оттяжке гика. Швертбот Laser: неглубокий маленький кокпит, не могу поймать место для уверенной посадки, обещаю в следующий раз не садиться в новую лодку без откреночных шорт. Мой первый выход на «Европе» опишу коротко: новичку тренировать на ней повороты очень больно голове. На всех новых швертботах RS Sailing подвохов нет. Когда ты садишься на лодку, соответствующую твоему уровню подготовки, то сростаешься с ней уже в первые полчаса. Ничего не давит и не бьет, под пятой точкой нет стопоров и оковок. Шкоты всегда под рукой. Вот и вся концепция, приводящая к успеху: максимум удобства и оптимизации на борту. Продуманы все процессы, происходящие на лодке: от постановки геннакера до возвращения лодки на ровный киль после опрокидывания.

Швертбот в первую очередь рассчитан на новичков и любителей. Он прекрасно подойдет для обучения ребенка, подростка или даже взрослого. Именно поэтому максимальное внимание здесь уделено безопасности и прочности. Это прекрасное вложение для яхтенных школ.

Не хочется повторяться, подробно описывая нюансы, ставшие в XXI в. золотым стандартом для подобной яхты, но перечислю их для читателей, прежде не вникавших в тему. Корпус RS Zest сделан из запатентованного

RS
Zest

ванного пластика Comptec PE3, который обладает хорошей прочностью и положительной плавучестью, поэтому, что бы ни случилось, лодка всегда будет на воде. Материал практически невозможно сломать, но если вам это все же удалось, с помощью ремнабора корпус можно в кратчайшие сроки вернуть

в первозданный вид. Во время формовки программа отслеживает толщину наносимого слоя пластика, создавая ребра жесткости и уменьшая толщину там, где в ней нет необходимости, для облегчения конструкции. Лодка оборудована специальными ручками для удобства переноски, а также ручками на днище, которые помогут экипажу при опрокидывании. Закругленные обводы, плавная линия форштевня обезопасят корпус при столкновении и подходе





Технические данные RS Zest

Длина, м.	3,59
Ширина, м.	1,47
Вес корпуса, кг.	68
Материал корпуса.	Comptec PE3
Площадь грота, м ²	5,7
Площадь стакселя (опция), м ² ...	1,2

к берегу. Места крепления оборудования, несущего повышенную нагрузку, специально отформованы; это не сквозные отверстия в баке плавучести, требующие дополнительной герметизации и контроля, а своеобразные «тоннели» для болтов, не нарушающие герметичность. Перья руля и шверта сделаны из яркого пластика. При опрокидывании их хорошо заметно даже издалека, они не тонут и не подвержены образованию сколов и трещин. Шверт качающегося типа легко опускается и поднимается, с ним не страшно сесть на мель. Перо руля — также качающегося типа и снабжено запатентованной легкой системой фиксации.

Казалось бы, такой длинный список уже делает RS Zest впечатляюще безопасным, но это еще далеко не всё. Пре-

RS Zest

жде на большинстве аналогичных швертботов система погона гика-шкота была расположена на корме и создавала массу неприятных инцидентов. Например, шкот наматывался на румпель. Или после опрокидывания не давал забраться в лодку с кормы. Иногда рулевой при поворотах цеплялся за шкот, проходящий вдоль гика. В RS Zest гика-шкот целиком расположен в центральной части кокпита. Гик находится максимально высоко (тут я очередной раз вспоминаю тренировки на «Европе» и пускаю слезу). Мачта поднимается с помощью специального шарнира, поэтому с ее постановкой в одиночку справится практически любой яхтсмен. Днище имеет три точки опоры, которые позволяют хранить лодку без кильблока. На скегах есть защитные алюминиевые накладки.

Как правило, лодки этого сегмента, в том числе RS Quba и Laser Pico, были спроектированы для одного человека. Второго яхтсмена можно было посадить покататься, но при этом нос сильно притапливался, швертбот плохо разгонялся, хуже слушался руля. RS Zest был спроектирован как маленькая «двойка», поэтому производитель утверждает, что эти проблемы остались в прошлом. Диапазон веса экипажа для этой лодки широк: от 35 до 225 кг. Конечно, перегруженный тяжелым экипажем, RS Zest не сможет покорить вас скоростью и манев-

ренностью, но он спроектирован так, что смещенный к носу центр тяжести все равно позволит прокатиться комфортно. У швертбота можно заметить интересную особенность, доставшуюся от прародителя Laser Pico, — конструкцию бака. Его палуба опущена, чтобы перед мачтой можно было посадить маленького, но довольно смелого ребенка. В таком случае он не запутается в снастях и будет избавлен от утомительного пересаживания на поворотах. В Laser Pico эта конструкция, на мой взгляд, была не слишком удачной: на короткой речной волне через нос постоянно заливалась вода, и лодка превращалась в бассейн. Здесь же нос поднят над водой повыше, и этой проблемы не возникнет, по крайней мере авторы фирменных брошюр рисуют красивую картинку: маленький юнга, сидя в носу швертбота, управляемого бывалым папой, залиvisto смеется, обхватив руками любимую игрушку. Вообще кокпит RS Zest спроектирован так, что усестись там можно практически везде. Поэтому если ваш юнга окажется недостаточно смел, чтобы разместиться на баке, или к экипажу примкнет матрос мама, то там без труда найдется местечко для всех. Предусмотрены ремни для откренивания.



И напоследок два слова о парусном вооружении новинки. В стандартную комплектацию входит грот из дакрона площадью 5,7 кв. м. Он не имеет ликпаза и надевается на мачту «чулком». Имеется возможность взять рифы. Дакроновый стаксель площадью 1,2 кв. м в базовую комплектацию не входит.

С английского zest — лимонная цедра или та самая «изюминка». Видимо, воплощая эту концепцию, паруса надели яркой зеленовато-желтой окраской, а корпус снабдили желтыми отметинами. Что ж, будем надеяться, что судьба нового класса будет столь же яркой, как дизайн и название! В России лодку можно будет приобрести уже весной 2018 г.

