





# RS Aero. Полет длиною в три года

МАРИЯ ШИРЯЕВА

ФОТОГРАФИИ АВТОРА И RS SAILING

*Если у швертбота Laser несколько жизней, как у кошки,  
он вернется к нам в следующем перевоплощении в облике Aero.*

Журнал Sailing World, сентябрь 2016



**К**ак правило, подготовка материала о какой-либо новой лодке — довольно рутинная работа: перечисляешь с десяток достоинств и один-два малозначительных недостатка — и готово! Но только не в случае с RS Aero. С момента создания проекта этот швертбот не переставал бить рекорды: самый крупный предварительный заказ лодок до начала производства; пожалуй, самое быстрое распространение класса от момента спуска на воду первой лодки; самое быстрое признание класса ISAF и масса других «самых-самых» преимуществ. Даже в русскоязычных изданиях об этом классе уже написано немало. И если вы следите за мировыми тенденциями, то, возможно, уже задумывались о том, что пришествие «нового «Лазера»» (или «Laser Killer», как окрестили этот перспективный класс швертботов-одиночек в интернет-сообществах) свершилось...

Если действительно возможно вытеснить Laser, то сейчас самое время. Дилеры компании Laser Performance во всем мире отмечают, что работать им с каждым годом становится все сложнее: время ожидания выполнения заказов зачастую непредсказуемо, на складе практически всегда пусто. И, конечно, сам швертбот не мог не устареть за несколько десятков лет.

Флот RS Aero во всем мире уже близится к трем тысячам лодок. Учитывая, что первая из них была спущена на воду в 2014 г., неплохо, не так ли? Самый первый RS Aero появился в Санкт-Петербурге в начале лета 2015 г. Им стала лодка под номером 1565. Ее хозяин, человек увлеченный, вспоминая навыки, полученные в детстве, сначала осваивал азы управления швертботом на яхте класса RS Quba и впоследствии решил перейти к более серьезной лодке. Выбор пал на RS Aero примерно по тем же причинам, что и у остальных трех тысяч яхтсменов: эта лодка — именно то, что ищет

человек, рассчитывающий ходить под парусом в одиночку. Парус, подобранный под вес яхтсмена, легкий корпус, который можно снять и загрузить на машину или трейлер в одиночку, и простое современное оснащение. Если прибавить к этому возможность участвовать в международных регатах (к примеру, летом они почти еженедельно проходят в Эстонии), то все конкурирующие классы автоматически отсеиваются. При подготовке этого материала мы связались с Никитой Львовичем, чтобы узнать, оправдала ли лодка его ожидания. Честно говоря, были опасения, что швертбот окажется заброшенным, однако оказалось, что он не просто используется, но используется активно. Например, в прошлом году благодаря теплой погоде сезон закрыли только 25 декабря.

Некоторые российские яхтсмены, которым швертботы класса RS Aero уже неоднократно встречались на европейских акваториях, обратили на них внимание. Гонщик из Санкт-Петербурга Дмитрий Третьяков на арендованной лодке RS Aero 7 (цифра обозначает площадь паруса) в 2016 г. принял участие в первом чемпионате Европы и... занял первое место.

В октябре 2016 г. петербургская компания «Фордевинд-Регата», являющаяся дистрибьютором RS Sailing в России, получила несколько заказов на RS Aero и по приходе лодок организовала небольшой тест-драйв. Так что заинтересованным петербургским яхтсменам выпала возможность познакомиться с Aero поближе. Нам удалось получить отзывы некоторых участников этого мероприятия из первых уст. Эти люди имеют разный опыт хождения на швертботах и под парусом в целом, но решили попробовать себя в роли профессиональных яхтенных критиков и рассказать о лодке своими словами.

Счастливым случай помог мне, когда я решила посмотреть новости в FB и наткнулась на публикацию компании «Фордевинд-Регата» о том, что в воскресенье планируется тест-драйв нового швертбота RS Aero. Желание принять участие в этом мероприятии было непреодолимо, но я никак не могла это сделать в воскресенье... Понимая, что такой шанс упускать нельзя ни в коем случае — я давным-давно мечтала походить на чем-нибудь подобном, — я попросила разрешить мне выйти на Aero в другой день. К счастью, мне пошли навстречу, и мы договорились на понедельник.

Я страшно волновалась перед выходом, так как до этого ходила на швертботах только в детстве («Кадет», «420» и «470») и сейчас отчетливо понимала, что и они, и те яхты, на которых я хожу в настоящее время, очень сильно отличаются от новой лодки. Однако желание и опыт, полученный за долгие годы занятий парусным спортом, позволяли надеяться, что все будет хорошо.

Морально подготовившись к любому повороту событий, я в назначенный час прибыла в яхт-клуб. Новенький RS Aero ждал на берегу. Подготовка к спуску заняла не больше 15 минут, но, думаю, можно было справиться и быстрее. Все просто, надежно и понятно. Вооружение кэт. Грот площадью 5 кв. м. На воде лодка повела себя идеально, так что уже первые минуты знакомства показали, что мы отлично поладим. Ветра было совсем немного, но все-таки удалось поймать пару порывчиков, на которые тело отреагировало молниеносно, как будто и не было этих долгих лет расставания со швертботами. На поворотах оверштаг обнаружилась пара нюансов, которые требуют привыкания. Например, мне показался слишком длинным удлинитель румпеля. Понятно, что при более сильном ветре, когда приходится висеть в ремнях, его длина будет идеальной, однако при слабом ветре хотелось его иметь покороче, но, думаю, к этому тоже можно привыкнуть. А в целом замечательная лодка: быстрая, послушная и легкая, что позволяет сделать вывод, что ее ждет большое будущее.





### Анна Русецкая

Я занимаюсь парусным спортом с семи лет и за это время сменила несколько классов яхт. Начав, как и большинство детей, с «Оптимиста», перебралась на Zoom 8, два последних года ходила и на швертботе-двойке RS Feva. Появившейся возможностью прокатиться на лодке нового класса было бы странно не воспользоваться. Больше всего подкупало то,

что площадь самого маленького паруса RS Aero идеально подходит для моего веса. Девушки в возрасте 15 лет, гоняющиеся на швертботах, часто сталкиваются с проблемой выбора следующего класса. Многим из-за недостаточного веса (около 50 кг) приходится идти на швертбот-двойку («470», «420», «49er FX»), на них «проблему» малого веса легко компенсировать весом шкотового. Правда, этого шкотового

По данным World Sailing (ранее ISAF), за последние пять лет в мире продано:

- 15 210 швертботов Optimist;
- 8808 швертботов Laser (Standard, Radial и 4.7);
- 5000 швертботов Sunfish;
- 2750 швертботов RS Aero (за три года, с момента появления лодки в 2014 г.);
- 2700 катамаранов Hobie 16;
- 2300 швертботов RS Feva;
- 1642 швертбота «420»;
- 1283 швертбота RS Tera;
- 1134 швертбота Topper;
- 1000 швертботов Finn.





**Что интересно,** из этой десятки лидеров в России распространены четыре класса яхт. В списке три класса яхт, разработанных и производимых компанией RS Sailing. Несмотря на то что классы Nacra 17, «49er» и «470» являются олимпийскими, они не попали в лидеры продаж. Класс «470» находится на 12-м месте (продано 912 лодок), «49er» в мужской и женской модификациях суммарно — на 15-м месте (564 лодки), Nacra 17 — на 21-й позиции (продана 331 лодка).

трудно найти, еще тяжелее с ним сработаться: возникают трудности, особенно при участии в выездных соревнованиях. Из швертботов-одиночек подходят только «Лазер 4.7», Zoom 8 — вот, пожалуй, и всё. То, что теперь в России появляется альтернатива, — замечательно, ведь некоторые дети уходят из спорта именно потому, что не могут освоиться, перейдя с возрастом в новый класс. В общем, я с радостью прокатилась на RS Aero, и мне понравилось. От всего, на чем я гонялась раньше, лодка очень сильно отличается, на ней всегда надо быть в тонусе. За счет очень легкого корпуса

она реагирует на всё: любая смена ветра, перемещение тела и руля. Как только ты выходишь из зоны порыва, особенно если не успел подстроиться, яхта буквально встает, потому что малый вес лишает ее инертности. Зато на малейшее дуновение она с радостью откликается, и как только парус наполнился ветром, можно сразу же садиться на борт. Кстати, борт очень удобный, как и кокпит, ноги ни в чем не путаются, в корпусе ничего лишнего, хоть он на первый взгляд немножко плосковат. В общем, ощущения только положительные. Но новичку, думаю, было бы сложновато!



#### Константин Степанов

Писк мессенджера оповестил о сообщении от моей давней знакомой. Предложение, прозвучавшее от нее, не предполагало вариантов отказа: планировалось обкатать новенький швертбот-одиночку RS Aero. Несколько минут в Интернете — и я уже знал все его технические данные и был неплохо осведомлен об особенностях этой лодки. День выдался на редкость солнечным и спокойным для начала октября: ветер дул с запада со скоростью до 8 узлов. Вооружение на берегу не принесло никаких сюрпризов: грот поднимается фалом, в отличие от олимпийского «Лазера», что весьма удобно, особенно при ветре выше среднего. Ходовые концы половины снастей бегучего такелажа (грота-шкот, оттяжка Каннингхема) разведены на оба борта, гика-шкот и оттяжка гика расположены в ДП. Кокпит самоотливной (вода уходит через форточки в транце и сквозь отверстие в дне небольшого колодца ближе к корме). При спуске по наклонному слипу на «родной» тележке-кильблоке лодка лежит надежно, не пытаясь с нее соскользнуть.

На воде ветер охотно подхватывает легкий (вес корпуса 30 кг) швертбот, несмотря на то что на тест нам достался самый маленький из трех возможных вариантов парус, который производитель позиционирует как предназначенный для легких гонщиков и молодежи. Яхточка, как и положено гоночному швертботу, очень чутка к изменениям настроек парусов и посадке гонщика, поэтому в слабый ветер приходится очень точно размещать себя внутри кокпита для достижения максимальной скорости. Как и большинство

современных лодок, лучше она идет, если крен минимальный. Надо сказать, по такому ветру и с моим весом куда больше подошел бы девятиметровый парус, но, чтобы понять характер и способности этой лодки, хватило и пяти метров. Немного недоставало стопора на гика-шкоте, из-за чего после поворота грот оказывался иногда перетравлен. Вторая сверху лата (сквозная) после поворота по слабому ветру в пассивной манере оставалась выгнутой, однако при грамотном проведении поворотов, с подкренкой и махом парусом, лодка, почувствовав, что попала в хорошие руки, больше такого не позволяла.

К сожалению, не удалось протестировать яхту в более сильный ветер, однако даже первые впечатления подсказывают, что RS Aero подойдет очень широкому кругу яхтсменов, как начинающих, так и продвинутых, причем самых разных возрастов и параметров.

Глядя на этот удачный швертбот, невольно задумываешься: что отличает лодки, разработанные компанией RS Sailing, от других? Прототип каждой из них перед началом серийного производства тестируют сотни раз. И сотни отзывов, подобных приведенным в этой статье, просматривают конструкторы. Именно поэтому при заказе лодки можно приобрести в качестве опции стопор гика-шкота, а латы имеют возможность регулировки натяжения. Наверное, в этом залог успеха компании. Что еще можно добавить? Пожалуй, осталось поблагодарить компанию RS Sailing за разработку этого нового и, вне всякого сомнения, перспективного класса. И, как только начнется сезон, попрошу себе RS Aero на тест-драйв...



## RS aero

Длина, м	4,00
Ширина, м	1,40
Вес корпуса, кг	30
Площадь паруса, кв. м	5,2/7,4/8,9