



Андрей Петров

ПОД ПАРУСОМ, НО НЕ НА ЯХТЕ

Мое первое знакомство с буером произошло в далеком 1987 г., когда бывалый друг, яхтсмен-олимпиец привел меня в зимний заснеженный 55-й яхт-клуб ВМФ на Шкиперском протоке в Ленинграде и показал несколько стоявших там под чехлами «дэнов». В ту же зиму удалось и походить на одном из них. Понравилось сразу и сильно: то ощущение стремительного скольжения по льду Финского залива и теперь иногда возвращается ко мне в воспоминаниях.



Олег Васильев

перскую протоку, чтобы выяснить, как наша изменившаяся жизнь повлияла на этот зимний вид спорта. Собственно, вполне символично, что и сам яхт-клуб, подаривший мне знакомство с буером, уже не существует. В одной из его уцелевших мастерских и состоялась моя встреча с руководителем (официально – национальным секретарем) российской ассоциации класса DN Олегом Васильевым.

Не откладывая дело в долгий ящик, я задал ему главные вопросы, интересные меня.

– DN образца 1987 года и его нынешняя версия сильно отличаются друг от друга?

– Да, буер с тех пор изменился кардинально. В первую очередь благодаря появлению углепластиковых мачт. Они ведь необычайно гибкие. Справедливости ради скажу, что и деревянные могли гнуться, но хватало их на одну-две гонки. В основном

весь флот в 80-х гг. прошлого столетия ходил с алюминиевыми мачтами. Сейчас в буерном спорте совсем другие скорости и, как следствие, совсем иные настройки. Массовый переход на углепластиковые мачты произошел в 90-х, и это определило современное развитие буера.

В других элементах конструкции тоже есть новизна, но здесь не все так однозначно, как с мачтами. Например, при изготовлении брусьев успешно применяют разные вариации, тут каждый ищет что-то свое: используют дерево, различные сочетания дерева и пластика.

В последние годы появилось большое количество разнообразных эмалей и смол. Современные буера выглядят ухоженными, их корпуса выведены до мелочей, вылизаны до лоска. Они совсем не похожи на своих предшественников. Этот скачок в буерной эстетике также произошел на рубеже веков.

К сожалению, первое знакомство оказалось и последним – больше я в кокпит буера никогда не садился, сосредоточившись исключительно на летнем парусе. И вот по прошествии двадцати с лишним лет я вновь отправился на Шки-

Гибкие мачты повлияли и на рулежку. Если раньше гонщик, как правило, на полтуловища торчал из кокпита, готовый к открениванию, то сейчас он практически всю гонку проводит внутри корпуса. Новые настройки позволяют обходиться без откренки, что положительно сказывается на аэродинамике движения буера.

Относительная доступность современных средств и материалов для строительства и ремонта буеров ставит наших гонщиков в равные условия с западными буеристами. В матчасти мы им не уступаем. Однако нам очень не хватает нахоженности, опыта соревнований с сильными соперниками. Рост спортивного мастерства был бы заметнее, тренируйся мы бок о бок с гонщиками более высокого класса.

– Значит, мы находимся в изоляции?

– Вряд ли стоит говорить о внешней изоляции. Скорее речь должна идти о самоизоляции. Хотя, например, сейчас люди стали более обеспеченными и могут чаще выезжать на соревнования, экспериментировать с конструкцией буера, покупать новую матчасть. Но при этом к гонкам мы проявляем настолько любительское отношение, что трудно говорить о наших победных перспективах. При отсутствии сильного спарринга пока это просто катание.

– Какие конструктивные изменения могут последовать в ближайшее время?

– Могут измениться муфты крепления конька к бусу. Сейчас на буерах, как правило, устанавливают стандартные П-образные алюминиевые муфты, однако постоянно поднимается вопрос о применении муфт с одной щекой. Такие муфты, в которых конек прижимается к единственной щеке специальным коромыслом, теоретически дают некоторое преимущество тяжелым гонщикам. Хотя пока еще нельзя с полной уверенностью сказать, что эта муфта будет хорошо и надежно работать во всех гоночных ситуациях. Еще одним изменением (которое лоббируют в основном американцы) может стать отказ от использования в конструкции муфты Т-образного профиля. Эта инициатива появилась благодаря демократическим устремлениям буеристов: конек с Т-образным профилем



Основные характеристики буера класса DN

Парус – дакрон, площадь парусности – 6.5 м².

Корпус – дерево, длина корпуса – 3.75 м, ширина корпуса – 0.54 м.

Мачта – углепластик, высота мачты – 4.87 м.

Брус (планка) – дерево, композит, ширина планки – 2.42 м.

Вес буера в сбор – 55–65 кг



весьма сложен в изготовлении, не всем доступен по своей стоимости, но способен дать некоторое преимущество в гонке.

– В какой стране буерный спорт наиболее развит сейчас?

– Западные страны более продвинуты, чем мы. У американцев, да и у европейцев – очень хорошая оснащённость. Или, если быть более точным, самый богатый выбор коньков, муфт, брусьев на одного гонщика. Это дает возможность точно настраивать буера в различных условиях. А вместе с этим приходит опыт настройки буера под свою скорость.

– А у кого выше спортивные достижения?

– Последний чемпионат мира выиграл американец, правда, в нем не участвовал европейский чемпион – поляк по национальности. В мировом буерном спорте лидируют на сегодняшний день американцы, за ними – Польша...

– А как же шведы?

– У шведов сейчас сильный спад, они не конкуренты лидерам. Что касается россиян, то уровень наших нынешних чемпионов – последние строчки «золотого флота». Кого из россиян можно отметить? Я бы назвал себя и Кулькова (он из Москвы). Мы – самые «буйные», остальные выстреливают лишь эпизодически.

– Как устроен международный календарь?

– Один раз в год буеристы проводят

общеевропейское собрание руководителей национальных ассоциаций – национальных секретарей. На нем помимо выбора европейского командора (сейчас им является немец Йорк Бон) определяется страна, которой поручают проведение чемпионата Европы. При определении места проведения чемпионатов мира стараются чередовать Европу и Америку. Например, в 2011 г. чемпионат проходил в Америке, и победил на нем американец.

Отмечу, что в Европе сложилась такая система, при которой общее собрание выбирает лишь сроки и проводящую чемпионат страну, организатора гонок. Что касается места проведения соревнований, то оно может оказаться любым. Так, например, в этом году Литва была выбрана страной-организатором чемпионата Европы, а сами гонки проходили в Эстонии на острове Сааремаа. Существующая практика позволяет принять окончательное решение о территории проведения гонок всего за несколько дней до их начала. Это связано с тем, что найти хорошую дорогу в конкретное и заранее запланированное время оказывается не так просто. Вот и получается, что буеристы, собравшиеся на соревнования, узнают о том, куда им предстоит ехать, буквально в последний момент: за три дня (обычно в среду) до сбора мандатной комиссии (проводится в субботу) национальный командор от-

вечающей за чемпионат страны, должен объявить на официальном сайте о точном месте проведения. Может быть, не очень удобная, но весьма работоспособная система...

– Что вы можете рассказать о сообществе буеристов? Кто эти люди, какие принципы исповедуют?

– Так сложилось, что нынешняя российская ассоциация класса DN, которая признана Международной ассоциацией, не является официально зарегистрированной организацией. Однако мы совершенно не испытываем необходимости в какой-либо формализации наших взаимоотношений. Мы совершенно независимы. Не потому, что противопоставляем себя кому-то или чему-то. Просто, для того чтобы выходить на лед в гонку или давать отмашку судейским флагом, нам совершенно не нужно государственное признание. Равно как и его отсутствие не причинит нам никакого вреда. Именно поэтому мы до сих пор не установили официальных взаимоотношений с ВФПС. Для проведения своих соревнований не надо быть членами федерации. Кстати, и в Европе буер не входит в структуру ИСАФ.

– Напрашивается вопрос: а считают ли сами буеристы себя яхтсменами?

– Не все, кто занимается буером – яхтсмены. Среди нас есть такие, кто летом на парус и не смотрит... Так что, мы – буеристы. Мы – парусники, но не яхтсмены. ■

