

Зимний парус – привилегия северная



Михаил Анисимов ▶ Те, кто занимаются парусным спортом, конечно, романтики, а часто и экстремалы. Но тот, кто увлечен еще и зимним парусом – Экстремал с большой буквы! Привез идею буера в Россию Петр I, и в те далекие времена это был самый быстроходный транспорт. Проявили себя буера и во время Великой Отечественной войны, уходя по льду Финского залива в глубокие рейды, а также защищая Дорогу жизни на Ладого. В послевоенном СССР буерный спорт был по-настоящему массовым.

Клуб трейлерных яхт. +7 (952) 267-3400
boats.spb2013@yandex.ru, <http://vk.com/club56008879>

Современные буера остаются лидерами скорости среди парусников. Судите сами: буер класса DN (небольшой одноместный буер, который, как показал опыт, нетрудно собрать своими руками) развивает скорость, превышающую скорость ветра в 2–5 раз, в абсолютных значениях – до 110 км/ч. «Представители» класса «Монотип XV» (буер-двойка) сражаются за награды на скоростях 120–140 км/ч! Для работы в команде на таких скоростях, где счет идет секундами, а вся работа с парусами возможна только с применением большой физической силы, необходимы огромный опыт и слаженность. Мировой рекорд скорости буера – 188 км/ч! Наверное, поэтому часто можно услышать, что буер считают забавой отважных.

Мое знакомство с буерным спортом состоялось в юности, несколько раз я катался на буерах Стрельнинского яхт-клуба. Через много лет, уже давно занимаясь яхтенным туризмом, я услышал, что почти пропавший в нашем городе спорт усилиями Дмитрия Бородина пытается породиться как массовое явление. Заинтересовавшись, мы с друзьями посетили все тот же клуб «Стрельна». Оказалось, что Дмитрий практически в одиночку призывает, уговаривает и приглашает всех желающих выходить на лед под парусом. Мы с друзьями решили поддержать начинание. Переговорили с Дмитрием, попросили помочь с поиском и приобретением какого-нибудь старого буера – в «починку».

Вскоре нашлось приемлемое предложение о приобретении комплекта буера DN. Как это обычно бывает, к нему нужно было приложить руки, чтоб «это» стало действительно буером, на котором можно выходить на лед. Надо отметить, что выражение «приложить руки» в русском яхтинге – почти профессиональный термин, оно может означать что угодно: от необходимости просто прибраться в рундуке или каюте, до изготовления чего-то необходимого из кусков и обломков чего-нибудь ненужного. Приложив руки к приобретенному буеру, силами Сергея Солопата (он гуру в металлообработке) и Андрея Виноградова (из смолы и стеклоткани может выклеить все, что душа пожелает), мы получили «новенький» DN. На все ушла пара недель, при этом те, кто предали нам за скромную плату комплект буера, всеми силами старались помочь в его восстановлении. Подобных нам энтузиастов оказалось немало, и в конце прошлого сезона на лед у Стрельны выкатилось до 20–30 буеров разных классов. Это был настоящий успех, ведь поначалу их было меньше десятка.

Для меня и моих друзей буер – это развлечение, никак не спорт. Мы просто выезжаем на лед по выходным, чтобы нагрузить себя физически и продышаться после городского смога. Выход на DN для нас сродни прогулке на кайте или дню, проведенному на горнолыжном склоне. Буер класса DN очень легкий, его можно перевезти на багажнике легковой машины (он укладывается в габарит), снарядить и вытащить на лед в одиночку. Так что в хорошую погоду, выпавшись и плотно позавтракав, мы

собираемся в клубе и выходим на лед. Наш главный приоритет – активный отдых, желание получить удовольствие от паруса и ветра. Буер несложен в управлении и удивителен в ощущениях! Невозможно передать словами чувство полета надо льдом, идеальное скольжение в тишине и наслаждение от того, что все в твоих руках. В то же время здесь чувство ветра и скорости могут быть запредельными, и если хочется адреналина, можно выйти на лед в свежий ветер и разогнаться до предельных скоростей, когда уже невозможно дышать без защитной маски. Но можно и просто «прогуливаться» на скорости 30–40 км/ч, впитывая тишину и покой зимней акватории. Обычно мы по очереди выезжаем на удаление около километра от берега, выполняем разворот или несколько маневров и возвращаемся назад, чтобы уступить место следующему. При нормальных скоростях, на один заезд уходит от 3 до 5 минут. Работая румпелем и шкотом, даже за это короткое время успеваешь почувствовать серьезное мышечное напряжение. Сделав пять-шесть заездов, чувствуешь, что отдохнул душой и хорошо поработал физически. До того как начнет темнеть, мы уходим в гавань, снимаем с буеров коньки, мачты и брусья. Все укладываем в эллинге до следующих выходных.

Как построить буер DN

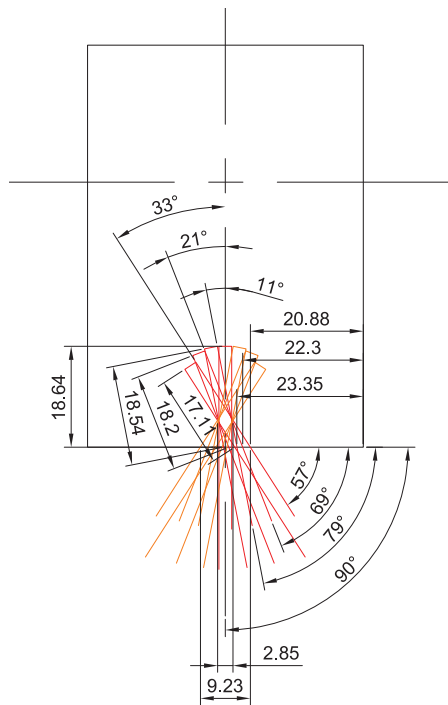
Итак, поговорим о DN – о том, что можно сделать самостоятельно, своими руками. Чертежи этого класса и правила гонок (они понадобятся, если захочется участвовать в соревнованиях) свободно распространяются через сайты ассоциаций, их можно скачать и использовать (www.dniceboat.ru, idniyra.eu). Правда, на чертежах по традиции (DN – американская лодка) все размеры указаны в дюймах, это несколько неудобно, придется все терпеливо пересчитать. А для тех, кто умеет чертить в автоматизированных программах, это вовсе не станет препятствием, просто нужно выбрать системной единицей дюйм и все начертить, а затем произвести выгрузку чертежей в метрических величинах, так вы получите привычный чертеж.

Лодка небольшая и материалов понадобится немного: сосновые рейки и фанера. Из металлических элементов самое сложное – это коньки и муфты их крепления; если вы не увлекаетесь слесарным делом, то проще всего их заказать – благо, элементов немного. Еще придется купить 5 блоков и тросы для оснастки. Парус можно сшить самому (если вы не собираетесь гоняться за чемпионский титул) или купить в парусной мастерской. Наиболее сложным из деревянных деталей считают мачту и гик.

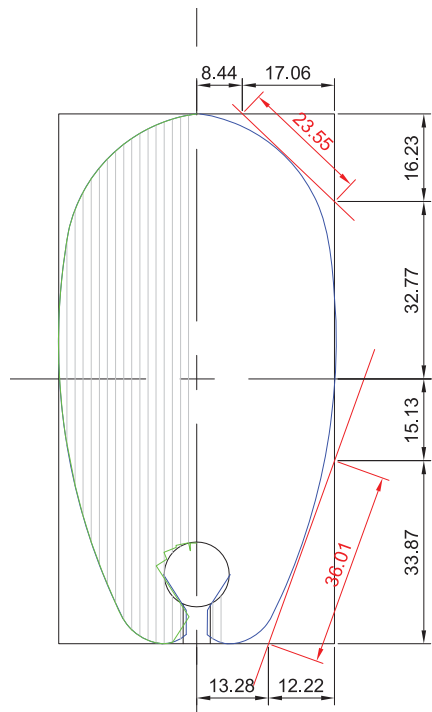
Технологию самостоятельного пошива парусов мы опишем в следующих номерах, а сейчас расскажу, как мы изготавливали мачту.

Мачта для DN

Вариантов изготовления несколько. Самый современный – мачты из углепластика, это очень качественный недешевый продукт, который самому сделать проблематично. Нужна



Карта резов для диска 2.2 мм



Карта резов формирования профиля

мастерская, специальные смолы, матрица, углеволокно. Можно поставить на буер алюминиевую мачту, но и этот путь не самый дешевый (да и руки к металлу примерзают).

Самый простой вариант, который мы определили для себя – деревянная мачта. Здесь, наверное, принципиально, что в молодости я отучился на столяра-краснодеревщика в реставрационном училище и долгое время держал собственную мастерскую. И, конечно, в яхт-клубах нашего города не раз работал по дереву.

Деревянный рангоут – мачта и гик – делаются из переклеенных сосновых реек, именно сосновых, а не из ели – сосновые рейки менее смолисты. Струганные рейки сечением 20×40 (или немного толще, главное, чтобы без сучков) максимальной длины переклеивают в пакет-брус. Клей – ЭДПм на основе эпоксидной смолы («м» значит модифицированная, с пластификатором) – продается в обычных строительных магазинах. При переклеивании реек «на ус» нужно соблюдать правило: длина склейки сращиваемых деталей должна быть в 6–8 раз больше поперечного сечения. Т.е. если вы склеиваете рейки по стороне 2 см, длина шва «на ус» будет 12–16 см. Это касается и продольной переклейки – сращенные участки нужно сдвигать относительно друг друга, соблюдая то же правило. Возникает вопрос: как обжать настолько длинное изделие за один раз? Не у каждого в хозяйстве найдется бесчисленное количество струбцин, не нашлось и у меня.

Предлагаю обжимать рейки при помощи скруток. Напилить прокладок для обжимки не сложно. Нужно запастись синтетическим шпагатом (упаковочный из хозяйственного магазина подойдет) и воротками – гвоздями-«соткой» или чем-либо похожим по прочности и длине, можно те же сосновые палочки. Далее нужно приготовить несколько точек опоры для будущей конструкции и выставить их в одну линию. Можно это сделать на глаз, можно уровнем. Я ставил на каждые козлы

по гайке и смотрел сквозь отверстия, поднимая или подвигая козлы, пока не получил прямую линию. На эти выставленные козлы нужно будет уложить изделие в процессе отверждения клея: как положите, так и засохнет. Далее промазываем склеиваемые поверхности реек и укладываем их на козлы, как только сечение набрано – начинаем обжимать скрутками с шагом 25 см. Процесс привязан ко времени вставания клея, так что действовать нужно быстро. При смазывании клеём реек и укладывании их друг на друга можно перехватывать весь пакет жгутом, чтобы они не рассыпались, пока вы собираете всю длину. Скрутки лучше приготовить заранее, на одной палке приготовить петли шпагата и зафиксировать их так, чтобы они не спадали. Тогда во время работы нужно будет лишь завести петли на вторую

палку и, вставив гвозди в петли, начать их закручивать, развивая усилие зажима. Чтобы гвозди не раскрутились после того, как вы как следует все затянули, проще всего подложить что-нибудь под вороток. Через 24 часа все засохнет. Конструкцию нужно будет освободить от зажимов-скруток. Получился клееный брус с кучей всего к нему прилипшего, его нужно обработать. Можно электро-рубанком, можно шлифовальной машиной. Смолу лучше заранее отбить или аккуратно стесать грубым инструментом, чтобы не портить лезвия рубанка.

Получив аккуратный брус, прорезаем ликпаз. Считается, что это нужно делать какой-нибудь специальной фрезой, но я предлагаю свой вариант. Простая пила-«паркетка» и небольшое приспособление из фанерки и двух реек (собранные как платформа для паркетной пилы) в полной мере решают вопрос изготовления ликпаза. Выставляя «паркетку» на платформе, которая надежно удерживает ее в нужном положении относительно бруса, последовательно делаем пропилы. Поскольку они симметричны, то одно положение наклона дает два пропила, так что работа пройдет быстро. Далее при помощи шкурки снимаем острые гребни внутри ликпаза (можно сделать оправку из фанеры, можно просто сложить шкурку так, чтобы не растачивать края паза). После этого можно обрабатывать заготовку мачты – формировать профиль. Удобно работать электро-рубанком, однако и простой рубанок тоже понадобится. После того как нужный профиль будет получен, мачту формируют в области топа и шпора – там сечения иные, чем по основной длине. После все нужно хорошо зашкурить. Очевидно, что чем лучше и аккуратнее работает мастер на всех этапах, тем качественнее получится изделие. По окончании обработки мачту нужно покрыть лаком или краской, рекомендую ПФ (пентафталевый) лак или краску на его основе.