
!!!

В. А. Строгонов

Откровенные рассказы

старого лодочника

2015 г.



Валентин Строгонов

Откровенные рассказы старого лодочника

*Чтобы жить километрами,
а не квадратными метрами...
Юрий Кукин*

Посвящаю эти иллюстрированные заметки о моих лодках моей спутнице по жизни – «матросу» Марусе. А также всем братьям по парусу, веслу, велосипеду, ледорубу...

Благодарю всех, оказавших мне моральную, материальную, художественно-техническую и компьютерную поддержку. Прежде всего – Сергея Радионова и Михаила Строгонова, а также Валерия Костенко, Андрея Архангельского, Максима Зотова, Дмитрия Мухортова, Олега Дьякова, Олега Галуца, Владимира Орлова, Александра Строгонова, Юлию Симонову.

Благодарю всех, предоставивших фотоматериалы: Михаила Перегудова, Игоря Соловьева, Бориса Лаврентьева, Александра Наумова, Виктора Зенькова, Михаила Казанского, Владимира Бабенкова. Отдельная благодарность ведущему сайта parusanarod.ru Григорию Шмерлингу.

Содержание

1. Предыстория
2. Старый Парусный берег

3. Как ракетчик стал корабелом
4. Откуда есть пошли «Таймени»
5. Самая легкая лодка в мире. «Одуванчик»
6. Швертбот «Шкет». Стреляющий шверт
7. Каноэ «Ямал». Неосуществленная мечта
8. «Пляжный зонтик». Кругом шестнадцать
9. Плавающий храм-катамаран
10. Швертбот «Я мал». Яхта, которая сама говорит о своей величине
11. Весло, плюс парус, плюс мотор
12. Катамаран «Три века»
13. Велокат и микрокат. Лучше лодки хуже нет
14. Испытания «Альбатросов» на Байкале
15. Испытания «Просторов» на Азове
16. Испытания малых туристских судов и подвесного паруса

Заключение

Приложения

1. Предыстория

Бывшее село Преображенское называют колыбелью русской армии и флота. Именно здесь Петр I спустил на воду найденный им в амбаре Льяного двора ботик, известный теперь как *дедушка русского флота*.

В 1688 году он повелел отремонтировать, вооружить и оснастить этот голландский парусный бот, а затем спустить в Язу. Однако Яза и Просяной пруд оказались тесными для корабля, поэтому Петр отправился в Переславль-Залесский, на Плещеево озеро, где заложил первую верфь для строительства парусных судов. «И понеже сие дело необходимо нужное есть Государству по оной пословице: что всякий Потентант, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет» (книга «Устав морской», Санкт-Петербург, лета Господня 1720, Апреля в 13 день). Интересно, что император Павел I называл флот своей «длинной рукой».



Ботик на р. Язуе. Село Преображенское в присутствии Петра I. С гравюры. Иллюстрации из книги: Синицын П. В. Преображенское. М., 1895 г.

Конечно, хорошо, что царь Петр прорубил окно в Европу. Но, к сожалению, через это окно к нам залетает не только полезное.

2. Старый Парусный берег

Прошло три века, и в 1973 году здесь же, на Преображенском Валу (ул. Преображенский Вал, д. 26), появился и потом долгие годы

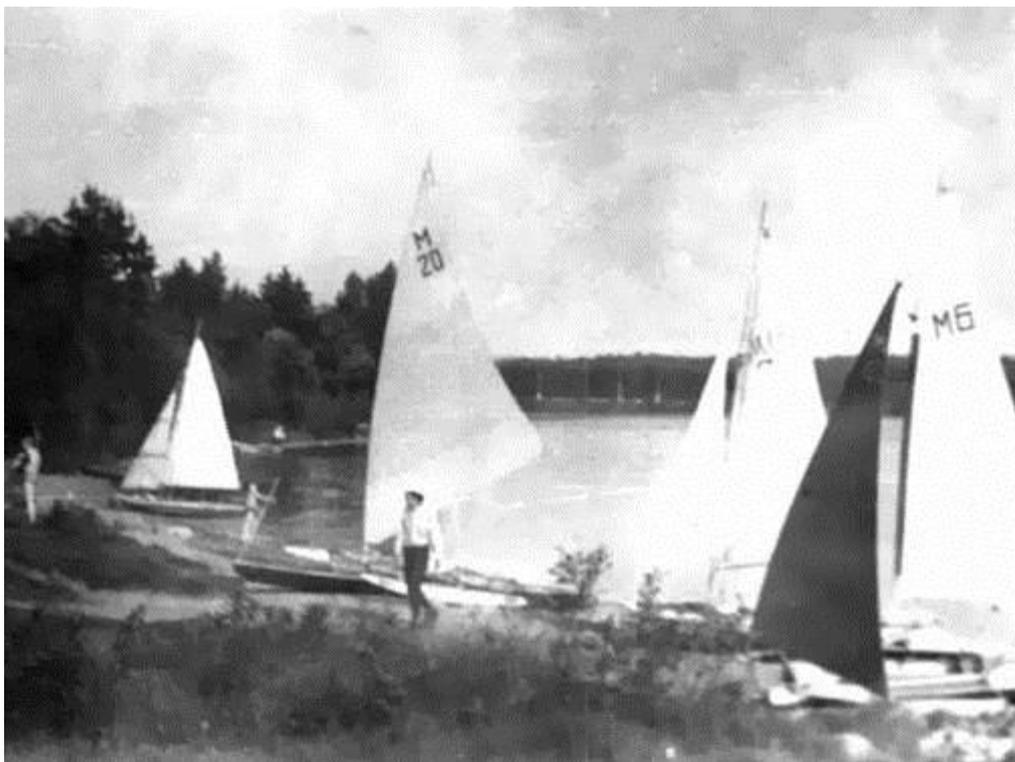
работал Московский городской парусно-туристический клуб (МПТК), организованный энтузиастами парусного туризма на разборных судах. Москва считается портом пяти морей, но для начала туристам хватало многочисленных подмосковных водохранилищ и озер. Однако очень скоро разборные парусники благодаря своей мобильности стали выбираться на Онегу, Ладогу, Днепр и Енисей, Байкал и Иссык-Куль, на Белое и Азовское моря... Постоянной базой клуба стал Борцинский плес, часть Шошинского плеса Иваньковского водохранилища – Московского моря. В этом удобном месте водномоторники уже пытались организовать стоянку своих судов (в устье канавы Смольнухи), но помешали неразумные запреты властей. Пришлось водномоторникам довольствоваться организацией дачного товарищества. Члены парусного клуба тоже пытались организовать дачное братство под названием «Альбатрос» и уже закупили несколько участков, но что-то не срослось. Первый построенный домик сгорел дотла из-за угарной печки.

Однако парусное дело, слава богу, не попадало под запреты и быстро развивалось. «Для увеселения народа, наипаче же для лучшего обучения и искусства по водам и смелости в плавании...»

Это цитата из указа Петра I об учреждении в Петербурге «Потомственного Невского флота» – прообраза всех современных яхт-клубов, отечественных и зарубежных. Поначалу это было непросто. Полюбив хождение под парусами, Петр I буквально заставлял своих приближенных и их сыновей, недорослей, осваивать парусное дело на Неве, перед Петропавловской крепостью.

Нас же никто не заставлял. В период расцвета Старого Парусного берега («Старым» он стал называться после переброски ниже по течению Волги, за Конаково) на этом плесе собиралось до пятисот разборных парусных лодок. Проводились разнообразные соревнования, ориентирование, регаты и походы. Обменивались опытом у вечерних костров, выступали на самодеятельной сцене на фоне из парусов в прибрежном сосновом бору. Но, пожалуй, самым интересным и ценным для развития этой субкультуры было обсуждение технических новинок, которые непременно появлялись

с завидной частотой – минимум раз в неделю. Авторы любых новшеств тут же могли продемонстрировать свои изобретения и доказать их полезность в гонках и походах. Самодельный флот постоянно качественно совершенствовался. В результате появились и промышленные образцы: походный катамаран «Альбатрос» В. М. Перегудова, зачинателя клуба, а позднее гоночный катамаран «Простор».



M20 – чемпионский тримаран и его капитан



Кто кого – не самая благородная спортивная страсть



Предстартовая подготовка



В тесноте, да не в обиде

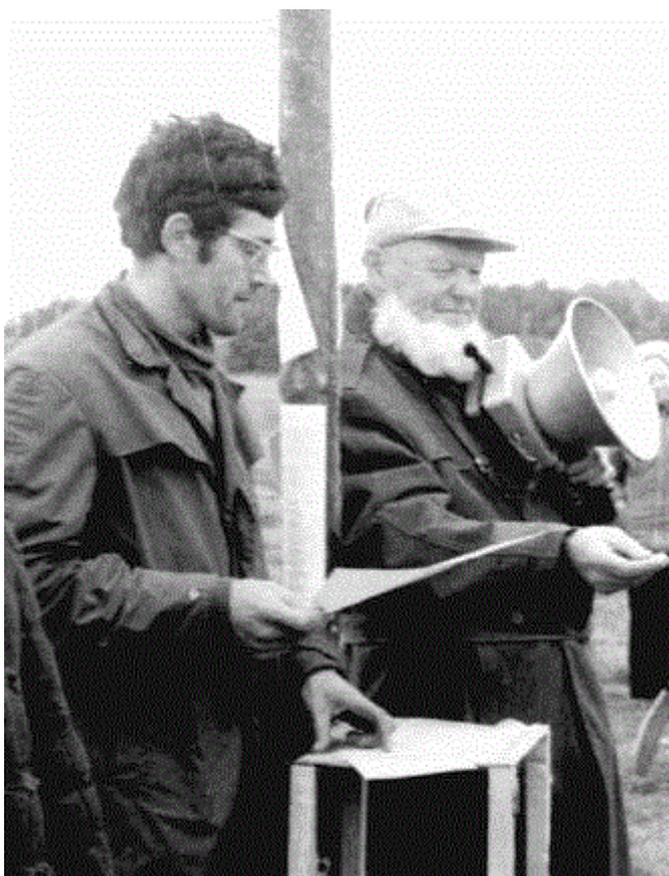


Капитан Перегудов рулит

Начало пути. /Архи



В. М. Перегудов. Очередной приз на соревнованиях



В. М. Перегудов и «патриарх» клуба С. Н. Парфенов, планировавший пройти от истока до устья три великие сибирские реки: Обь, Енисей и Лену

В те годы, годы активных поисков и испытаний новых технических решений, флот отличался большим разнообразием конструкций: надувные лодки, байдарки, байдарки-тримараны, катамараны, тримараны, проа, швертботы, а порой и плавсредства, не поддающиеся никакой классификации. Надувные, каркасные, каркасно-надувные, жесткие секционные, складные и прочие, но все мобильные, то есть оптимизированные для доставки силами экипажа к любому подходящему водоему любыми видами транспорта, начиная с собственной спины.

Не обходилось и без курьезов. Некоторые конструкции оправдывали известное в нашем кругу высказывание Перегудова – «победа техники над разумом».



Иллюстрация «победы» техники над разумом

В то время профсоюзы поддерживали спортивный самодеятельный туризм. Центральный совет по туризму и экскурсиям имел отдел самодеятельного туризма и отдел испытаний туристского снаряжения во ВНИЛТЭ (Всесоюзная научно-исследовательская лаборатория туризма и экскурсий). На соревнования приезжали команды из разных городов Союза, от Питера до Камчатки. Помню, какое удивление вызвала молодая команда из Бухары со своими «кораблями пустыни». Как-то раз призовое место заняла команда колхоза «Накотне» («Будущее») с берегов Даугавы из-под Риги. Москвичи постоянно бодались с питерцами, особенно на соревнованиях на приз журнала «Катера и яхты», выходившего в Питере и освещавшего, кроме прочего, деятельность

новоиспеченных яхтсменов-«разборников». Питерцы имели свой Парусный берег на Кавголовском озере и также проводили парусные регаты с участием москвичей и экипажей из других городов.

Каждые выходные от платформы Московское Море сквозь труднопроходимый с такой поклажей лес тянулась цепочка туристов-парусников с рюкзаками, упакованными судами на тележках, гитарами... Большая их часть предпочитала собирать свои суда на Смольнухе – канаве, проходившей вдоль платформы Московское Море до большой воды. Еще можно было пройти по нормальной дороге вдоль полотна железной дороги и, перебравшись через насыпь, сразу оказаться на «морском» берегу.

Моим любимым занятием было встать утром пораньше и пройтись по Коровьему пляжу (позже лагерь переместился несколько дальше от платформы) между палатками и посмотреть, что изменилось в конструкциях многочисленных творений малого судостроения за истекшую неделю, а когда проснутся авторы-капитаны, обсудить с ними содеянное. Для меня это было самым интересным.

Два очкастых капитана



Доходило до смешного. Как-то на работе одна сотрудница привезла из Парижа гляцевый яхтенный журнал. Тогда у нас, за железным занавесом, это была исключительная редкость, эксклюзив. На картинке море, нудистский пляж, а у кромки воды небольшая

парусная лодка. Я вперился, говорю:

– Смотри-ка, парус без гика! Шкот просто оттягивает шкотовый угол паруса в корму.

А мне:

– Ну ты совсем того, крыша съехала в сторону моря. Парус без гика увидел, а девочек без ничего не заметил?

Минимизация конструкции лодки для меня оказалась важнее.

Гонки меня тоже не особо интересовали. Больше интересовали конструкторские решения. Правда, один раз с десятилетним сыном мы заняли второе призовое место среди «надувастиков». Нас обошел экипаж на оснащенной парусным вооружением ЛАСе (лодка авиационная спасательная) – с редкими в то время парусами из настоящей белой парусной ткани. Может быть, нам удалось бы выйти в лидеры, если бы мы смогли участвовать во второй гонке, но сын подвернул ногу. В нашем лагере по мегафону было объявлено, что ребенок нуждается в помощи и отправке домой. Тут же нашелся турист с автомобилем, Алексей Тимофеев, который не только отвез его в Москву, домой, но и отнес на пятый этаж нашей хрущобы. Вот такой дух товарищества царил на Парусном берегу.

В начале паруса шили из брезента, тика, полосатой тентовой ткани, пленочной АЗТ и т. п. Но постепенно Парусный берег побелел, и пассажиры поездов, пронесившихся по пересекающей Московское море Октябрьской дамбе (правильнее было бы – Николаевской), могли полюбоваться красивым зрелищем во время крупных соревнований. Интересно, что капитан, обошедший нас на тех соревнованиях, уже в нынешнее время начал было строить частный яхт-клуб рядом с Коровьим пляжем, но по разным причинам красивые бревенчатые постройки, возводимые осташковскими (с берегов Селигера) деревянных дел мастерами, не были закончены, проект не состоялся.



*Незаконченные постройки частного яхт-клуба на Коровьем пляже.
2005 г.*

Весь этот парусный самострой, приведший к появлению первых в мире каркасно-надувных самодельных, а затем промышленных образцов разборных парусных катамаранов, отличался поначалу крайней пестротой и разношерстностью. Лепили из того, что было. Материалы добывались на свалках авиационных и резинотехнических заводов за жидкую валюту. Не мешало «наколенному производству» и отсутствие станочного оборудования.

Исключительную находчивость и изобретательность проявляли домашние корабли в использовании готовых непрофильных изделий для изготовления отдельных узлов и деталей. Например, Коля Баркун демонстрировал мне на Парусном берегу п-образную шверцбалку для своего чемпионского байдарочного тримарана, изготовленную из никелированного верха спинки железной кровати. Подошла тик-в-тик!

Однажды на Парусный берег налетел кратковременный, но жестокий шквал. Стоявшие на берегу катамараны падали своими мачтами на многочисленные палатки. На воде – полундра! Самый крупный чемпионский кат Виктора Дзюбы М1 переворачивается через острые носы, направленные вниз; веселый матрос Дюшка, сидевший за рулем, описав красивую дугу, пикирует в воду. На моего «гадкого утенка» («Ямал» – каноэ) быстро надвигается тоже немаленький кат, команда которого, как и я, зачарована кульбитом М1 и не видит меня.

Я в последние секунды кричу что-то непотребное, но успеваю сообразить, что, если подставлю борт, будет хуже, и с ором «Русские не сдаются!» встречаю удар передней поперечины ката своим штевнем. Штевень сломан, но «Ямал» на плаву, ремонт копеечный. Сработал принцип слабого звена в конструкции – жертва пешки. Если бы «Титаник» в свое время не отвернул нос от айсберга, пропоровшего его водонепроницаемые переборки, количество жертв было бы меньше, да и сам бы он не утонул.

Трудно сказать, что мне было интереснее – походы или постройка новых разборных лодок, отличавшихся оригинальностью и большей эффективностью. Пожалуй, больше всего привлекало создание небольших парусников с минимальным весом и минимальным временем сборки, но не для гонок, а для прогулок и путешествий: простых в изготовлении и управлении, безопасных и надежных в эксплуатации. С этой точки зрения я и рассматривал все новое, что появлялось на Старом Парусном берегу Московского моря.

Проходили апробацию интересные идеи и конструкции, описания которых появлялись в журнале «Катера и яхты» или в яхтенной литературе. Например, как-то поутру увидел молодого энергичного новосибирца, собиравшего пирамидальное парусное вооружение. Испытания показали, что такое вооружение в некоторых благоприятных условиях может дать существенный прирост в скорости. Но громоздкость и сложность в управлении сводили на нет его достоинства. Этим молодым сибиряком был А. П. Кулик, прославившийся в дальнейшем путешествиями вокруг Земли на надувных катамаранах собственной конструкции.

Интереснейшее было время, заставлявшее массу народа еженедельно выбрасываться за 101-й километр от столицы. Как известно, в СССР за 101-й километр выселяли тунеядцев, не желавших работать, а в наших рядах были рабочие, инженеры, врачи, учителя, доктора и кандидаты наук.

В 90-е годы лагерь МПТК на Старом Парусном берегу переместился ниже по течению Волги, обосновался неподалеку от города Конаково. Место это получило у туристов название «Крапива». Рядом в старину располагался уездный город Корчева,

который разделил печальную судьбу сибирской Матёры, затопленной при строительстве плотины Братской ГЭС. Большая часть жителей была переселена в большое село Кузнецово, ныне город Конаково. Существует общественное движение, ратующее за переименование Конакова в Корчеву. В наше время многим городам, улицам, некоторым станциям метро вернули прежние названия или переименовали. (Похоже, скоро станция метро «Войковская» в Москве станет «Волковской» или «Николаевской».)



Опустел Коровий пляж. 2000 г. Фото В. Ильиной



«Вот здесь в прошлом веке ходил под парусами ваш дед...»



Редкий парусник появляется теперь на Шошинском плесе близ платформы Московское Море

3. Как ракетчик стал корабелом

Кому интересно, два слова о себе любимом. Родился в 1939-м, тогда семья наша жила на улице Кузнецкий Мост. Родители с верховьев Дона, из деревень Задонщина и Монастырщина, что возле Куликова поля. Так что о том, что после Куликова побоища вода в Непрядве была красной от крови, я сначала узнал от родителей, а не из древнего литературного источника «Задонщина». Себя помню с тех пор, как переехали на Большую Калужскую улицу (напрасно ее переименовали в Ленинский проспект), в сталинскую шестиэтажку напротив Президиума АН СССР. Дворы многих домов нашей улицы переходили

непосредственно в Нескучный сад, где детвора проводила свободное от учебы время. Мы досконально освоили всю его территорию – от Зеленого театра до Андреевского моста. Отсюда, видимо, зародилась любовь к природе и путешествиям. Здесь же я научился плавать. Деревянная купальня была устроена у Пушкинской набережной Москвы-реки, недалеко от библиотеки-читальни на высоком берегу, в которой я впоследствии готовился к экзаменам.

Что еще запомнилось? Бомбоубежище под нашим домом, противотанковые ежи у Андреевского моста, аэростаты, проносимые по улице женщинами – бойцами ПВО, огромная выставка разбитой трофейной немецкой техники на набережной Парка Горького, зенитки, колонна пленных фрицев, конвоируемая нашими кавалеристами с обнаженными палашами, салют Победы, занятия в кружках Парка культуры, библиотека-читальня в Нескучном саду, в старинном генеральском особняке, впоследствии давшем приют кавээнщикам, площадка для игры в настольный теннис рядом с Минералогическим и Палеонтологическим музеями АН (в Палеонтологическом высился под потолок скелет динозавра, найденный писателем-фантастом и археологом Иваном Ефремовым)... Конечно, не обходилось без опасных детских шалостей: выкладывали цепочкой пистоны на трамвайные рельсы, а когда удавалось раздобыть боевые патроны, бросали их в костер и прятались за деревья...

Школа № 10 рядом с нынешней площадью Гагарина. Затем институт (МВТУ им. Баумана), практика в Харькове и Омске. После защиты диплома по теме «Шквал» – работа по специальности «бескрылые летательные аппараты» инженером-конструктором, а затем испытателем в номерном п/я. Длительные

командировки на озеро Иссык-Куль, где участвовал в испытаниях подводных ракет. На Тянь-Шане коллеги, отличные ребята, пристрастили к горному туризму. Смастерив самодельные ледорубы, мы все свободное от работы время проводили в горах. Обычно спозаранку автотранспортом добирались вдоль берега озера до одного из многочисленных ущелий, поднимались вверх, переваливали в соседнее ущелье и после ночевки возвращались обратно. Запомнились пик Пржевальского, пик Соревнований, встречи с ирбисом (снежный барс), тэками (горные козлы), грифами, уларами (горные индейки), а то и коровами возле киргизской юрты, щипавшими нередкие в этих горах эдельвейсы. Навсегда остались в памяти окружающие озеро Иссык-Куль хребты Терской-Алатау и Кунгей-Алатау, перевал Санташ, ущелье Джеты-Огуз, озеро Ала-Куль и покоренный при перевале из Каракольского ущелья в ущелье Алтын-Арашан безымянный пик высотой 5200 метров, расположившийся возле этого озера, а также огромные водозаборные колеса на реке Караколке.

Сейчас, спустя много лет, вспоминается то время и те удивительные, красивые, особенно осенью, в своей первозданности места, где на высоте двух-трех тысяч метров над уровнем моря можно было наступить на морские ракушки: эти вздыбленные горы когда-то были дном морским. А с ирбисом посчастливилось встретиться во время траверсирования склона Каракольского ущелья. Метрах в тридцати от нас огромная мускулистая кошка пересекла наш маршрут, не спеша и не обращая на нас никакого внимания. Мы, не успев испугаться, скорее обиделись, что она (или он) слишком быстро скрылась между тянь-шаньскими елями в зарослях арчи. Только потом подумали: и хорошо, что быстро, видимо, была сыта.



В Каракольском ущелье на фоне пика Пржевальского. Рог тэка



Озеро Ала-Куль намного высокогорнее Иссык-Куля. Июль 1966 г.

В небольшом музее возле могилы Пржевальского запомнился одноместный кожаный каяк среди перевозимого на лошадях экспедиционного имущества.

У поселка Пристань-Пржевальск первый раз походил под парусом на шестиместном парусном яле. «А еще жизнь прекрасна потому,

что можно путешествовать» – кажется, так говорил великий путешественник, который предпочитал бивуачный быт светским салонам.



Памятник у могилы Н. М. Пржевальского в поселке Пристань-Пржевальск, Киргизия

«Мир – это книга, и те, кто не путешествует, читают лишь одну ее страницу» (Августин Блаженный).

Увлечение пешим, горным, велосипедным, водным и, наконец, парусным туризмом привело к тому, что я круто поменял свою жизнь и вместо испытателя ракет стал конструктором и испытателем туристского снаряжения.

Сначала поработал главным инженером проекта в отделе испытаний ВИСТИ (Всесоюзный институт спортивных и туристских изделий), где познакомился с известными альпинистами и мастерами на все руки В. М. Абалаковым и его сыном Олегом, возглавлявшим отдел испытаний. Замечательный был коллектив, в основном бауманцы. Облазили в пеших,

велосипедных и водных походах на байдарках все Подмосковье, и не только. На стене висела карта Подмосковья и прилегающих областей, на которой не должно было остаться вызывающих зуд белых пятен. «Счастлив, кому знакомо щемящее чувство дороги...» Запомнился байдарочный поход на речку Пустая, впадающую в озеро Воже, что в Архангельской области. Тогда Виталий Михайлович продемонстрировал нам способ приготовления на костре «рябчика-табака», используя топор в качестве груза. Кстати, новомодной, так называемой «скандинавской», ходьбой братья-сибиряки Евгений и Виталий Абалаковы занимались еще в молодости, в 20-е годы прошлого века, когда ходили в саянских горах с парой укороченных лыжных палок.

Но ВИСТИ занимался только олимпийскими видами спорта, спортивный туризм тогда еще не был введен в спортивную классификацию, поэтому пришлось искать другую работу. Поработав один полевой сезон с геологами на Дальнем Востоке, я сумел организовать отдел испытаний туристского снаряжения во ВНИЛТЭ ЦСТЭ (Всесоюзная научно-исследовательская лаборатория туризма и экскурсий Центрального совета по туризму и экскурсиям ВЦСПС). ВИСТИ по моей инициативе и при поддержке директора и основателя ВНИЛТЭ В. М. Кривошеева передал нам функции головной организации по товарам туристского назначения, оставив за собой контроль только над спортивными товарами. Буква Т в их названии оказалась лишней, так как туризм не входит в олимпийские виды спорта. Слово «туристский» в нашем ведомстве, в отличие от «туристический», было принято относить ко всему, что касалось турпоходов. Так во ВНИЛТЭ помимо географического, медицинского, социологического и других отделов появился отдел испытаний, который давал добро на выпуск туристских изделий. Были разработаны программы и методики стендовых и натуральных испытаний различных видов туристского снаряжения. Налаживалась связь с предприятиями-изготовителями. Отдел испытаний туристского снаряжения во ВНИЛТЭ привлекал экспертов-испытателей из разных видов туризма: пешеходного, горного, водного, парусного, спелео- и велотуризма. Изучался опыт самодеятельного туристского самостроения. Патентное подразделение отдела испытаний во главе со старшим научным сотрудником

Томашевым В. Н. осуществляло защиту наиболее интересных образцов снаряжения авторскими свидетельствами и издало для служебного пользования сборники патентов, защищающих конструкции рюкзаков, палаток, туристских разборных судов. Для решения вопросов запуска в серийное производство наиболее сложных видов туристского снаряжения, например плавсредств, создавалась межведомственная комиссия, в состав которой входили представители ВНИЛТЭ, завода-изготовителя, Госстандарта и торговли.

В сентябре 1981 года ВНИЛТЭ приняла активное участие в Первом Всесоюзном слете туристов в районе селения Дзинага (Кавказ, Северная Осетия). На слете были представлены все виды туризма, кроме лыжного. Это был огромный всесоюзный праздник туристов СССР, организованный на средства профсоюзов. Проводились походы, в том числе конные, соревнования по ГВТ (техника водного туризма), конкурсы самодельного снаряжения, конкурсы песен. Конечно, была замечательная культурная программа, вечерние костры, рассказы, песни под гитары... По мнению очевидцев, последующие всесоюзные слеты туристов не имели такого размаха, как первый, о котором тогда писали многие средства массовой информации буквально во всех субъектах страны. Фотографии делал мой сотрудник В. М. Бабенков. На снимках, помимо культурной программы, запечатлено обсуждение первой каркасно-надувной байдарки (КНБ) «Катран» москвичей П. Добрынина и К. Подъяпольского, конструкция которой получила в дальнейшем развитие в изделиях многих производственных кооперативов.



Все на слет!



Зрители



Ас-са!



Острюжетный танец



Кавказская «Березка»



«Ах какая!..»



Стенд ВНИЛТЭ



Соревнования по ТВТ



Байдарка «Катран»



Обсуждение конструкций



Кто на себе свой дом таскает? Турист

Самодеятельный спортивный туризм – это форма мировосприятия и миропознания, тяга к которому присутствовала у человека с древнейших времен. Эта тяга, этот душевный порыв наверняка будет с ним во все времена. И всегда человеку, следующему за ним, необходимо будет развивать свои лучшие интеллектуальные и физические качества: ум, изобретательность, волю и физическую силу.

Встав на путь миропознания, он сталкивается с трудностями, и это становится импульсом к созданию средств их преодоления. Водные преграды побуждают к изобретению и модернизации различных

плавсредств, в горах же потребуются кошки, ледоруб, а на равнинах – велосипед, мотоцикл и т. д. Важно, что, путешествуя, человек самосовершенствуется: становится умнее, добрее, крепче и чище духом. Вероятно, так будет всегда, и это замечательно! Поэтому, когда душа беспокойна и тянет вас в путь, не ждите ухода тревоги, а отправляйтесь в дорогу, ибо вас ждет огромный, интересный и прекрасный мир открытий!



*«Люди идут по свету. Им вроде не много надо...»
Плот не требует ни денег, ни транспорта для доставки, ни мотора*



Опыт постройки пятиместного плота на реке Кизир (Саяны). В качестве подгребниц закреплены на скрутках комли деревьев

Плоты – это отдельная песня. Сплавщики по горным рекам высшей категории сложности – элита водного туризма, как в альпинизме покорители высочайших горных вершин. Не мне о них писать. Я был только участником нескольких категорийных сплавов (в том числе высшей, шестой категории сложности) и получил о них лишь некоторое представление. Такого избытка адреналина, как на порогах, нигде не найти в мирной жизни. Казалось бы, мягкая вода, а какие впечатляющие каверны она вымывает за миллионы лет в базальтовых ложах порогов горных рек! В парусном туризме на разборных судах своя элита: это покорители необъятных водных просторов, пересекшие моря, а теперь, после походов А. П. Кулика, и океаны (см. в Яндексе «картинки катамаран Анатолия Кулика»). Вот кадры из видеоролика о пересечении его командой Индийского океана на надувном катамаране.



Вперёд и с песней. А. П. Кулик



Закат в Индийском океане

Первые дальние походы на разборных лодках наши туристы начинали с теплого Азовского моря с его «белыми шквалами». Потом были бурный Каспий и холодное Белое море, которое вдоль и поперек исходил на своем самодельном тримаране В. Байбаков. Но такие походы требуют серьезной подготовки, знаний правил, хорошей морской практики и опыта, а также предварительных натуральных испытаний туристских судов, спасжилетов и прочего снаряжения.

Даже на тренировке по ТВТ (техника водного туризма) накануне открытия Первого Всесоюзного слета туристов в Осетии не обошлось без трагического случая с байдарочницей из Рязани. Подвел не прошедший испытаний самодельный спасжилет.

Немало ЧП случалось в сложных походах. На саянской Оке (Тыва) руководитель нашего сплава Е. Андреев показал нам более десятка мест, отмеченных туристами на прибрежных скалах, где в разные годы произошло непоправимое. Он был участником первого прохождения этого маршрута и показал нам один из рукавов (ответвление русла реки), который вообще заканчивался уходом всего потока воды под скалы.



В. М. Перегудов (слева) перед броском через Каспий. 1985 г.



В. М. Перегудов на Каспии



Пересекатель Каспия Е. Кузнецов



Наконец-то можно постоять на берегу. Кузнецов и Домрачев

Каспий наши одноклубники Перегудов, Домрачев, Кузнецов, Наумов пересекали неоднократно (см. на сайте parusanarod.ru). Но были и неудачные попытки. С морем, как и с горами, нужно быть на «вы».

4. Откуда есть пошли «Таймени»

Походив на «Лучах» и старых «Ладогах», «Примах» и «Колибри», «RZ-ках» и «Салютах», «Нептунах» и «Дельфинах», изучив на собственной шкуре, на речных порогах и «шкуродерах» все их плюсы и минусы, я захотел построить лодку, у которой было бы побольше плюсов и поменьше минусов. Основными пунктами технического задания были прочность, быстроходность, ремонтпригодность в походных условиях, приемлемые вес и время сборки, унификация деталей и удобство в эксплуатации. Непотопляемость обеспечивалась гермоупаковками.

А начиналось все с самостроя. Мой первый одноместный самодельный «Таймень» (см. «Катера и яхты», № 51, 1974) был так назван потому, что в то время я увлекался ловлей рыбы на спиннинг. Считается, что поймать тайменя можно только спиннингом. Этот самострой не имел ничего общего, кроме названия, с последующими серийными образцами «Тайменей». Изюминкой конструкции был кильсон со штевнями, изготовленными из двух хоккейных клюшек, соединенных швеллером, с удлиняющей вставкой из рукоятки клюшки. Кильсон можно назвать позвоночником лодки. Идея использовать клюшки не по назначению пришла, когда на работе в ВИСТИ мы их испытывали на прочность (хорошо, что в те времена они не имели бокового загиба).

Шпангоуты удалось выгнуть из п-образных частей раскладушки, а на стрингер и привальники удалось раздобыть дюралевого трубки, которые при сборке соединялись между собой наружными скользящими втулками. Короче, тям-ляп – и корाप. Такой же способ соединения трубок между собой стал впоследствии использоваться в тритоновских байдарках. С большими сложностями приходилось сталкиваться при изготовлении

секционных стеклопластиковых лодок. На этом «наколенном» самострое я прошел практически по всем подмосковным рекам.



Первый одноместный самодельный «Таймень» (второй справа) на реке Истра. 1964 г.



Река Киржач. 1965 г.

Вспоминается случай во время одного из первых водных походов на реке Киржач в период майских праздников, когда вода холодная и быстрая. Своих лодок тогда у нас не было, взяли напрокат на окраине Химок, примыкающей к каналу. Интересно, что прокатная база там была оборудована на отслужившем свой век колесном пароходе, стоявшем на приколе в небольшом заливчике. Взяли несколько байдарок «Прима» и «Дельфин-Пират» в гребном варианте с веслами-гребками. На одном из привалов во время обеда услышали крики с воды. Сначала не обратили внимания, но, прислушавшись, заподозрили недоброе. И действительно, у противоположного берега тонула байдарочница на одноместном чешском каяке. Руками она вцепилась в корягу, а половина туловища, зажатая походным скарбом, находилась в узком кокпите полузатопленной лодки. Быстро вскочив в «Дельфин», мы не без труда освободили ее от лодки и оторвали от коряги. Переодели, обогрели, напоили горячим чаем, поздравили со вторым днем рождения. Оказалось, что группа «чайников», так же как и мы, отмечала праздники в водном походе. Девушка шла последней. Группа нарушила правило безопасности, которое гласит, что замыкающим всегда должен идти самый опытный экипаж, снабженный спассредствами. Хорошо, что мы оказались поблизости. Но наша дружная компания тоже не отличалась большим опытом, и, когда после обеда мы продолжили плавание, посадив пострадавшую в многоместный «Дельфин-Пират», на одном из извилистых поворотов реки не смогли уйти от столкновения с лежащим у берега корявым, ветвистым стволом дерева. Тут уж пришлось всем нам спасаться, вытаскивать из-под воды «Дельфина», сушиться, обогреться... Вторая спасательная операция прошла уже с шутками и прибаутками, без драматизма, который пережила наша подопечная. Догнав в конце концов группу дважды спасенной и обогретой, мы передали ее в руки мужа-«чайника».



На рыбной Ахтубе



Наша первая семейная байдарка – «Прима» с мотором-веслом «Тюммлер»



«С гитарой под полою», то бишь за спиной



Слева – самодельный «Таймень», справа – «Салют-2». На Истре



Пенал с продольным набором и веслом на плечо, авоську с оболочкой и шпангоутами в другую руку – и можно отправляться в плавание

В то время авиазавод «Салют» выпускал двух- и трехместные байдарки (автор Довгалеvский), недостатками которых являлись тихоходность, наличие малопрочных деревянных узлов, неоправданно тяжелые и неудобные узлы стыковки между стрингерами и привальными брусьями – «лапша».

Байдарки «Луч» Куйбышевского авиазавода (автор И. Деревянко) имели лучшие гидродинамические характеристики, но у них тоже были деревянные детали. К тому же эти байдарки давно сняли с производства как непрофильную продукцию.

Каркасы импортных разборных лодок изготавливались из качественной древесины особых пород, требовавшей специальной обработки, но все же уступавшей по прочности легким авиационным сплавам.

Прислушиваясь к критике туристской общественности, завод «Салют» был готов к модернизации своих байдарок, которые народ прозвал «бегемотами» за излишнюю полноту неграмотных обводов и, как следствие, тихоходность. Оказалось, что перевернутые на 180 градусов корпуса «Салютов» становились быстроходнее, то есть имели меньшее гидродинамическое сопротивление. Непросты законы гидродинамики с ее числом Фруда и прочими премудростями. К тому же у каждой авторской головы свои обводы.

Отдел самодеятельного туризма ЦСТЭ рекомендовал заводчанам привлечь к этой работе меня как автора удачных самодельных наработок.

В свою очередь, я по совету своего друга, капитана-подводника И. И. Смирнова, предложил проект новой байдарки для туристов Центральной лаборатории спасательной техники ОСВОД, которая имела собственную производственную базу. Таким образом, в конце 1974 года был заключен хоздоговор между ЦЛСТ и заводом «Салют», и я перешел на работу главным инженером проекта в ЦЛСТ. Сумма договора составляла 60 тысяч рублей (1 рубль тогда был равен почти 1 доллару), что составляло для маленькой лаборатории солидную сумму.

В помощь мне дали рабочую группу конструкторов-деталировщиков, слесарей и швейников – всего пять-шесть человек.

В 1975 году я закончил и подписал общие виды одно-, двух- и трехместного «Тайменей», узлы и детали которых были максимально унифицированы с целью упрощения сборки и удешевления производства. При этом вся конструкция, каждый узел и каждая деталь «Тайменей 1, 2 и 3» были тщательно продуманы, разработаны в отдельности и одновременно взаимоувязаны и выверены автором. Деталировку чертежей делала рабочая группа. Опытные образцы одноместного «Тайменя» были изготовлены и испытаны в ЦЛСТ с участием заводчан. Двух- и трехместные варианты отличались от одноместного в основном длиной и наличием рулевого устройства.

Особое внимание было уделено обводам корпусов байдарок с целью уменьшения их гидродинамического сопротивления. Одноместный вариант был даже испытан в гидроканале ЦАГИ. Сначала, не мудрствуя лукаво, я хотел повторить обводы «RZ» или «Луча», считавшихся самыми быстроходными из байдарок. Сложность заключалась в том, что все байдарки имели разную величину надводного борта, и механическое повторение их теоретических чертежей не вытанцовывалось. Совместив их теоретические чертежи на одном листе ватмана, я разработал свой вариант обводов – так сказать, золотую середину. В одном из первых номеров журнала «Катера и яхты» была опубликована методика расчета обводов корпусов малых судов. Один из моих знакомых байдарочников, освоивший эту методику, был приглашен мной в рабочую группу для расчета обводов «Тайменей» по этой методике. Полученный результат был близок к первоначальному и поэтому был взят за основу. Им же было предложено несколько изменить конструкцию стальных штампованных книц шпангоутов. На этом основная творческая часть работы была закончена. Общие виды чертежей были переданы детализовщикам.

Дальше случился «криминал». Я попросил у заводчан одну байдарочную упаковку труб для дальнейшей изобретательской деятельности в личное пользование и при выходе с работы с этой упаковкой попал в подворотне в «засаду», состоявшую из рабочих механической мастерской, требовавших выкуп в жидкой валюте и грозивших неприятностями. Я гордо прошел мимо, не вняв предупреждению. Началась травля, и дело обернулось вынужденным увольнением по собственному желанию. Рабочая группа не защитила меня по причине скорого окончания работ и предстоящего дележа сладких пряников (премий), которых «всегда не хватало на всех», как поется в известной песне Булата Окуджавы.

Таким образом, плоды сорвала рабочая группа, а что касается авторских свидетельств, то «пряники» за изобретения и промобразцы в то время были махонькие и одноразовые. Так, например, в заявочном материале автора байдарки «Салют» Довгалевского стояло еще десяток фамилий «соавторов». «Мавр сделал свое дело, мавр может удалиться». Но не «пряники»

главное, а то, что туристы получили стоящее плавсредство, заменившее байдарку «Салют» на долгие десятилетия. Вскоре после этого ЦЛСТ, не имея других выгодных заказов, прекратила свое существование. Но бывшей рабочей группе повезло: они получили рабочие места на заводе «Салют» для завершения работ по «Таймену».

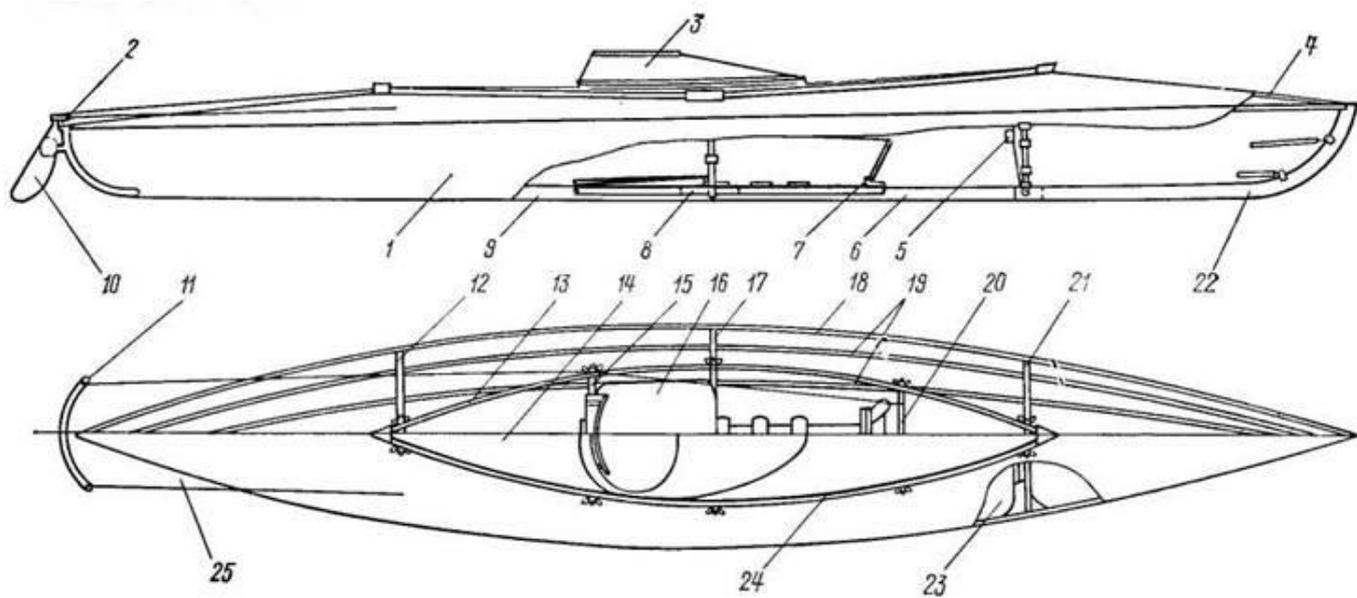
Однако мне пришлось с ними еще раз встретиться, уже работая во ВНИЛТЭ ЦСТЭ, когда заводу пришлось согласовывать документацию на внедрение новинки с головной организацией, которой, благодаря стараниям автора, стала ВНИЛТЭ. В своем заключении я выдал 28 замечаний к собственному проекту, а после их устранения и проведения испытаний образца дал добро на внедрение «Тайменей» в серийное производство. Всем бы авторам такое счастье – давать добро на внедрение своих разработок.

Получив на руки чертежи серийного изделия, я увидел в графе «Разработал» вместо своей чужую подпись – того самого знакомого байдарочника.

«Таймени» – двойка и тройка – выпускались «Салютом» 35 лет без каких-либо серьезных изменений и были сняты с производства только в 2011 году. Но не по причине снижения спроса, а по причине нерентабельности производства заводом непрофильной продукции, стоимость которой к тому же была несравнима с продукцией профильной. Что касается одноместного варианта, то он выпускался непродолжительное время и вскоре был снят с производства – видимо, ввиду меньшего спроса, чем на двух- и трехместные.



Серийный «Таймень-1»



Конструкция байдарки «Таймень-1»



2011 год. После посещения «Салюта» Д. А. Медведевым завод снял «Таймени» с производства. «Плавали, знаем. Хорошая лодка, но... Первым делом, первым делом самолеты...»



Испытания на Вуоксе. «Таймень-1», вид сверху

Между тем питерцы наладили выпуск из современных ПВХ-материалов оболочек для замены изнашивавшихся с годами шкур «Тайменей». А вот каркас при аккуратном обращении может служить десятилетия, в отличие от каркасов питерских байдарок, снабженных ненадежными пластмассовыми кницами. Недавно узнал из Интернета, что украинцы давно уже делают байдарку – практически аналог «Тайменя» – под названием «Нэрис» с

оболочкой, естественно, из современных материалов. Подробный сравнительный анализ Д. Тараканова байдарок и рекомендации по их эксплуатации размещен на <http://chainiktown.ru/baidar.php>, где, в частности, говорится:

"Как у автомата Калашникова, несмотря на то что его производила целая промышленность, есть автор, **как у ракеты Восток-1 на которой полетел Юрий Гагарин одно имя - Королев**,... так и самая известная байдарка страны имеет своего создателя.

Строгонов Валентин Алексеевич, перейдя на работу в мирных целях ("Перекуём мечи на орала"), он предложил заводу ММЗ "Салют" разработку вполне мирного экологически чистого изделия байдарку "Таймень – 1, 2 и 3". Она оказалась настолько удачной, что в дальнейшем практически не модернизировалась, а сам автор стал начальником отдела испытаний туристического снаряжения при ВНИЛТЭ ЦСТЭ ВЦСПС, с которым согласовывалось все, что выпускалось в стране для туристов.

Вот так вот. Ну а поскольку Строгонов действительно увлекался водным туризмом, в том числе высококатегорийными (экстремальными) сплавами, то и байдарка у него получилась что надо. Если проводить аналогию с уже упоминаемым автоматом Калашникова, то о ней можно сказать те же слова, «он хорош не тем, что у него есть какие-то исключительные преимущества, а тем, что у него нет недостатков».

На маршрутах выше 3 категории сложности лучше использовать надувные или каркасно-надувные суда.

В общем мы имеем отличную рабочую лошадку, заточенную под конкретные нужды, но все же вполне универсальную и не имеющую ярко выраженных слабых мест. При комплектации ПВХ шкурой с усилением вообще не уступит современным каркасным образцам. Потому и цена ее, несмотря на такой возраст, находится на их уровне.

И хотя заводская инструкция имеет место быть, нужда в ней невелика. Разве что не растеряться в первые секунды от обилия вываленных из упаковки на землю трубок.

Выводы: ходовые качества - плюс, маневренность- оптимальная, устойчивость на курсе - плюс, сборка - однозначно плюс, транспортировка - средняя, объемная грузместимость- большой плюс. В любом случае мои рекомендации.

К сожалению, ММП "Салют" прекратил выпуск "Тайменей" в связи с нерентабельностью не профильного производства. Но питерцы наладили выпуск шкур для таймешек из ПВХ, а украинцы выпустили клон "Тайменя" - байдарку "Нерис 2".

Недаром существуют сообщества байдарочников, которые ходят только на "Тайменях".

Один из покорителей сибирских просторов на «Тайменях», Борис Лаврентьев, написал мне, что «Таймень» – классика, все остальное попса в этом жанре». Недаром до 2011 года, года снятия «Тайменей» с производства, они занимали первое место среди байдарок по количеству продаж (по словам дилера питерского производителя байдарок фирмы «Тритон»).

Вот фотоработы Бориса Лаврентьева, сделанные на притоках сибирских рек и на Байкале.



Парусный «Таймень»



Сушим весла



Тишь и гладь



... и божья благодать



Славное море...



...священный Байкал



Славный корабль



«Таймень» отдыхает



Два тайменя

А вот что написал байдарочник из Киева (poezdnik, см. сайт «Скиталец», 2009 г.): «Конструкция «таймешки» очень хорошо продумана и не перестает восхищать своей простотой, надежностью, комфортностью и совершенством... Для активного водного туризма оптимальным плавсредством продолжает оставаться байдарка «Таймень».

Разумеется, «Таймени» не для высококатегорийных горных рек, но ведь там и ходят не байдарочники, а каякеры. Однако и на солнце есть пятна. Если удобства ради укладывать лодку не в две, а в одну упаковку, как это делают многие туристы, то концы штевневых блоков выступают за ее пределы. Но этот недостаток можно превратить в достоинство, если использовать две выступающие трубки в качестве ручек при перевозке упакованной байдарки на тележке (спину беречь надо). И еще. На заводе не производилась сборка-разборка каждого образца. Поэтому владельцу приходится при первой сборке наработать навык и произвести точную подгонку узлов и деталей друг к другу. После этого время сборки

можно довести до 20–30 минут, а разборку и упаковку при необходимости сделать еще быстрее. Конструкция каркаса позволяет обходиться без маркировки деталей.

Все мои авторские свидетельства в области разборных плавсредств в советское время ценились не более чем красивые фантики. Государство присваивало себе результаты творческого труда. Где-то в 2000–2001 годах разыскал меня научный работник из Мюнхена, русский, эмигрировавший из страны еще в советское время и работавший ранее в новосибирском Академгородке. Он привез около 50 предложений для завода «Салют» по усовершенствованию конструкции и технологии производства «Тайменей», изложенных в хорошо иллюстрированном двухтомном отчете. По его мнению, я, как автор, получая, скажем, положенные 4% от продаж серийно выпускаемых байдарок, мог бы стать на Западе состоятельным человеком. А чтобы изделие выпускалось столько лет без существенных изменений – случай, по его мнению, исключительный. Но «не нужен нам берег турецкий». Когда я свел мюнхенца с производителем, завод оставил его предложения без внимания.

Что касается «берега турецкого», то после отдыха в Кемере (Анталья) запомнилась лишь морская экскурсия в Миры Ликийские, где служил покровитель моряков, путешественников и нуждающихся св. Николай Мирликийский. Ради этой поездки стоит побывать в Турции человеку, которого не особо интересуют танец живота полуголых красоток и чрезмерное набивание яствами живота собственного. Да и пляж там не той системы, что в нашем Крыму, – каменистый.

5. Самая легкая лодка в мире. «Одуванчик»

«Одуванчик» создавался в 1978 году как легкая быстроходная покатушка для прогулок и несложных маршрутов с минимальным весом и временем сборки. Есть такая повесть о самодельной лодке с таким же названием («Самая легкая лодка в мире» Юрия Коваля), но в ней конкретно о конструкции почти ничего не сказано, а вот название совпало. И немудрено: что может быть легче одуванчика?

Особенностями устройства моего 4-метрового «цветочка» шириной 75 см является малый вес – 9 кг, быстрота сборки – 15 минут и традиционное для самоделщиков использование бросовых материалов. В прошлом веке в Москве сбрасывали с крыш домов отслужившие свое телевизионные антенны из алюминиевого сплава. Долго они валялись неубранными на газоне за нашей хрущобой, пока я не сообразил, что трубки при таком радиусе изгибов вполне пригодны для изготовления штевней байдарки, а если приложить некоторые усилия, то и для изготовления шпангоутов и кокпита. Для стрингеров они оказались, к сожалению, мягковаты. Поэтому на стрингеры и однотрубный кильсон пошли дюралевого трубки. Ну а на оболочку тоже традиционно годилась легкая газгольдерная прорезинка.

Носовой и кормовой штевневые блоки имеют оригинальную конструкцию. Шпангоут шарнирно закреплен на кильсоне и мидельвейсе и может поворачиваться на 90 градусов. При этом носовые и кормовые стрингеры и привальники постоянно прикреплены к штевням. При повороте на 90 градусов шпангоута стрингеры и привальники, связанные специальными петлями со шпангоутом, раздвигались и вставляли в рабочее положение в носу и корме оболочки. Все свободные стрингеры и привальники были унифицированными и взаимозаменяемыми, как позднее на «Тайменах». Обруч кокпита состоял из двух частей и сначала вставлялся в карман оболочки, а затем фиксировался на мидельвейсах и третьем центральном шпангоуте. Долгое время я обходился без рулевого устройства, но позже приспособил рулежку от «Тайменя».

«Одуванчик» – прекрасный ходок из-за малого веса и большого относительного удлинения (благодаря этому можно покатать ребенка). Сиденье и спинка гребца имеют два варианта расположения: в кормовой части кокпита или перед средним шпангоутом. При кормовом расположении и без ребенка в нос для дифферентовки помещается пара 5–9 литровых пластиковых бутылей с забортной водой или багаж в гермоупаковках.



«Одуванчик» на воде



Каркас «Одуванчика»



Стapель



Самая легкая лодка в мире

6. Швертбот «Шкет». Стреляющий шверт.

Мой первый самостоятельный опыт хождения под парусом состоялся на Старом Парусном берегу в 70-е годы, когда мне тогдашний матрос Перегудова Лев Мороз подарил парус, помог закрепить его на тогда еще гребном «Шкете» и оттолкнул от берега. То впечатление от быстрого движения по волнам с легким шуршанием за кормой – словно в сказке, как по щучьему веленью – было шокирующим. Прощай, весло! Гребной «Шкет» стал превращаться в парусник. Теперь уже захотелось оказаться на открытой воде, вне видимости берегов. Только «парус, море и свежий ветер», как в названии книги В. Байбакова.

Походив достаточно долго на плотах и катамаранах, ЛАСах и байдарках, я непросто привыкал к новым ощущениям при хождении под парусами. Не хватало присутствия близких, постоянно меняющихся берегов и привычной необходимости ритмично работать руками.



Швертбот «Шкет»



«Шкет» со шкетами на борту

В сером веществе головного мозга случилась перезагрузка: с появлением в моей жизни паруса в сознании стали происходить перемены. Все идеи с этого момента уже вращались вокруг паруса и новых условий взаимодействия лодки не только с водой, но и с

ветром. Я начал думать: шверцы или шверт, если шверт, то как его быстро и безопасно убрать. Скоро в воображении сформировалось несколько убедительных жизненных решений, и надо было остановить выбор на одном из них. Делать все, что рисует воображение, – очень длительное занятие, и опыт подсказывает, что не все воображаемое стоит воплощения. В конце концов остановился на стреляющем кинжальном шверте, представляющем угрозу не для лодки, а скорее для экипажа. Но ведь без лодки и экипажу крышка. Впрочем, чтобы уберечь экипаж от фокусов шверта, не сложно поставить над ним защитный кожух.

Идея проверенного на практике устройства стреляющего кинжального шверта состоит в обеспечении мощного выдергивающего усилия и ряда мер, уменьшающих трение в колодце: скругление кромок в колодце, скользкий материал стенок. Можно было бы удлинить швертовый колодец, оградив от «стрельбы» шверта экипаж, но удлинять колодец не годится: в малых лодках и так места мало. Реализовать идею удалось лишь путем размещения «пружинного» элемента внутри мачты. Вот они, проблемы маломерного судостроения!

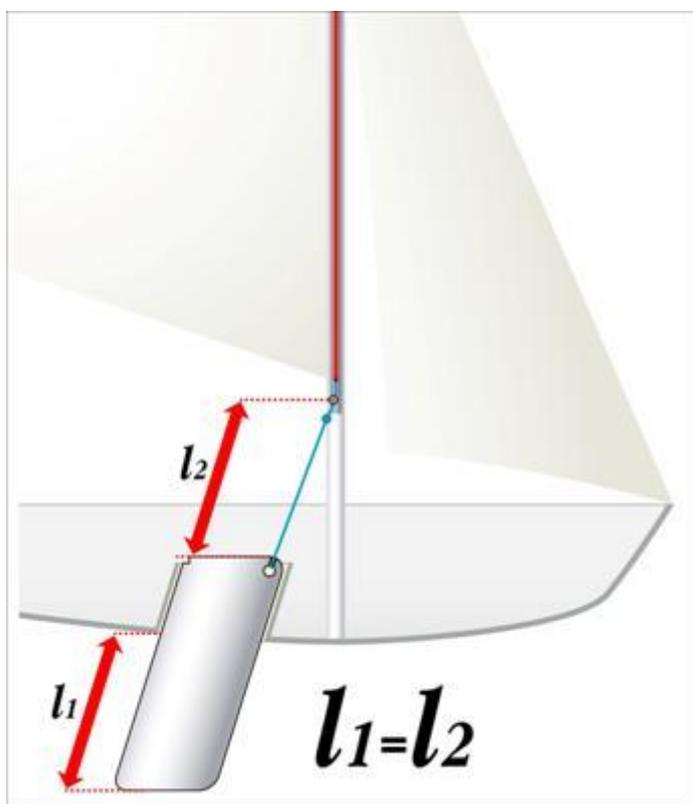
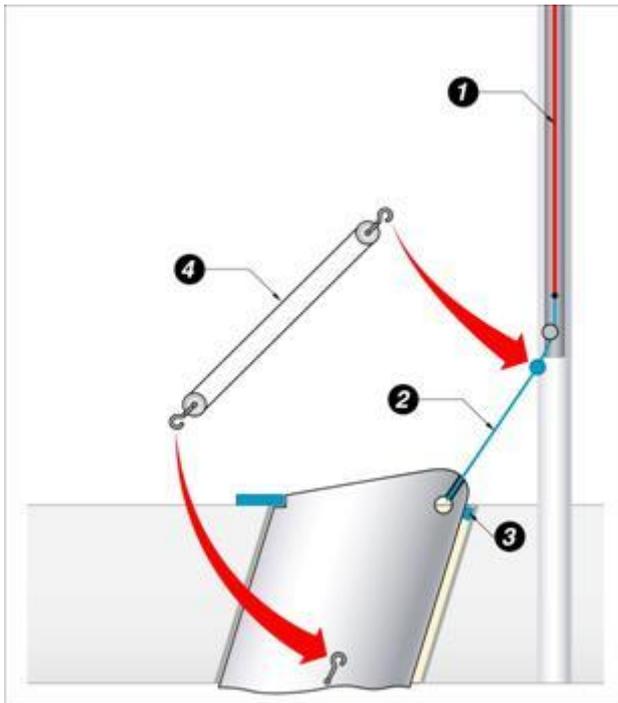


Схема работы стреляющего шверта. Рис. С. В. Радионова



1. Красным обозначен упругий жгут или жгуты внутри мачты, обеспечивающие достаточное усилие для выдергивания шверта из колодца.

2. Синим обозначен тросик или шнур, проходящий через отверстие в мачте, служащий продолжением жгута и соединяющий его со швертом.

3. Синий квадрат в верхней правой части колодца – упругий элемент (резина), сминаемый при давлении швертом. При этом левая часть шверта выходит из зацепа и шверт вылетает вверх, ударяясь в резиновый амортизатор на мачте, расположенный около отверстия для тросика.

4. Натяжение жгута осуществляется с помощью полиспаста.

Корпус длиной 4 м и шириной 1,3 м изготовлен из деталей «Тайменя». Шпангоуты и транец разъемные, из ахтерштевней байдарки «Салют». Шверт кинжальный, выстреливается вверх при малейшем касании грунта. Парус и мачта от виндсерфера «Мустанг» – 6,4 кв. м. Вес – 45 кг. Тент-каютка для шкетов.

«Шкет», превратившись из гребной лодки с распашными веслами в парусный швертбот, обошел кроме Московского моря

Кременчугское водохранилище, Плещеево озеро, побывал на озере Ковда в северной Карелии... Два моих сотрудника из ВНИЛТЭ тоже построили швертботы. С. Шишов сделал разборный аналог серийного «Луча». А Михаил Казанский – швертбот с оригинальным деревянным каркасом. Еще один мой коллега, В. М. Бабенков, построил парусный катамаран и экспериментировал с жесткими вставками в оконечностях надувных баллонов.

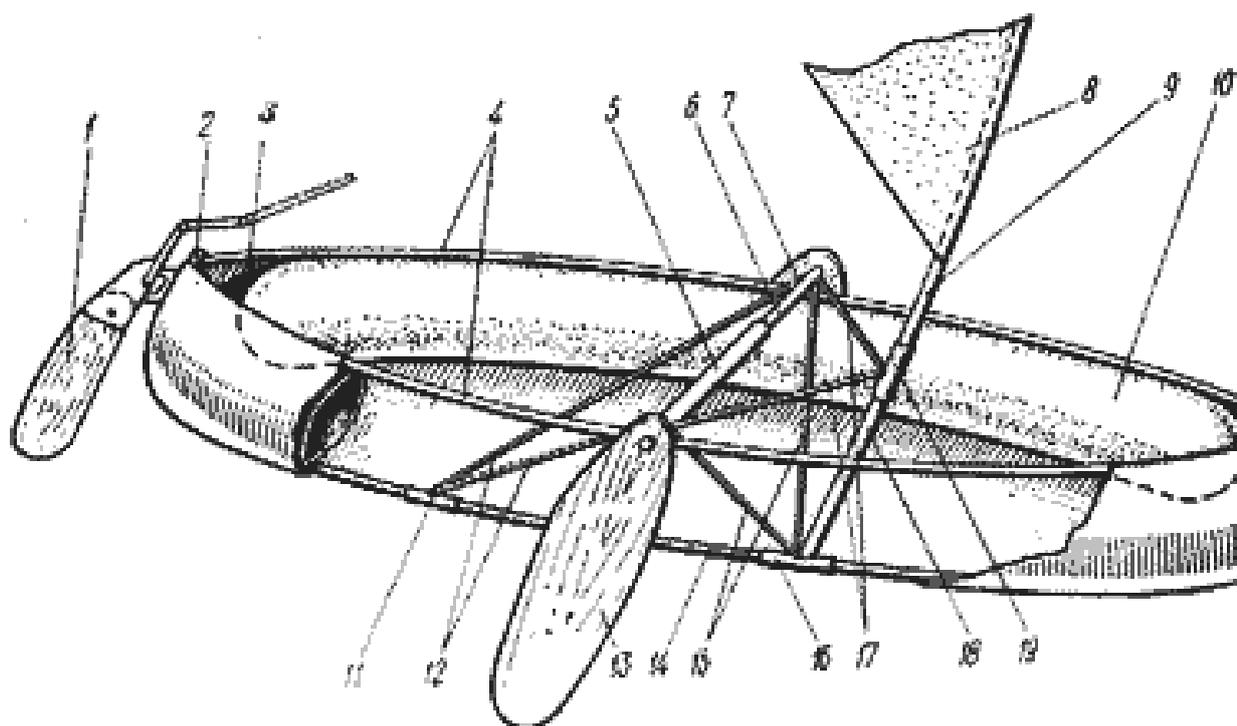
7. Каноэ «Ямал». Неосуществленная мечта

В дальних походах по спокойной воде многочасовая работа веслами неизбежно наскучивает. Мы же не рабы-галерники, подгоняемые надсмотрщиком с кнутом. Парус, однако, опасен на малоостойчивой узкой байдарке. А узкой она должна быть непременно: «длина бежит». Так родилась идея парусно-гребной лодки с трансформируемой шириной.

Слово «каноэ» имеет в разных источниках разное написание: каное, кану. Относится к среднему роду, а в книге Торо «Жизнь в лесу» почему-то к мужскому. Индейцы виноваты. Мое каноэ «Ямал» имеет другую странность – раздвижные борта, то есть может при ходе под веслами быть узким, а перед поднятием паруса стать широким, чтобы не совершить оверкиль.

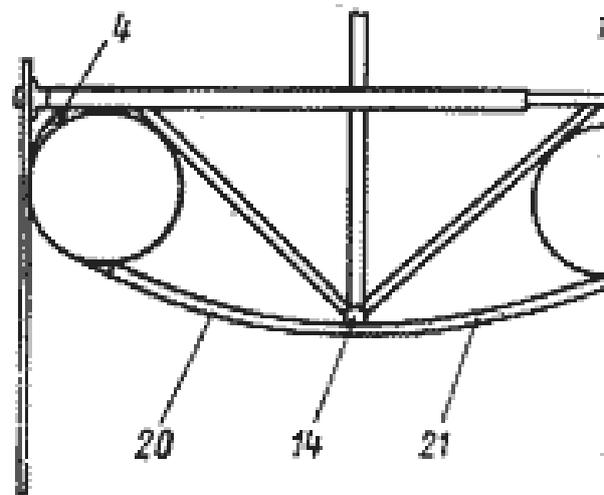
По форме корпуса «Ямал» (название составлено из сокращений слов «яхта малая») напоминает индейское каноэ и обладает легким ходом под веслами, а также хорошей всхожестью на волну. Существенным отличием «Ямала» от известных разборных лодок является возможность трансформации ширины корпуса, что достигается весьма простым путем – раздвижной конструкцией шверцбалки, распирающей бортовые баллоны. Шверцбалка состоит из двух телескопических труб, которые могут раздвигаться и фиксироваться в нескольких положениях с помощью пружинного фиксатора, такого же как на веслах. Такая трансформация обеспечивает повышение остойчивости, необходимое при ходе под парусом, а также, когда нужно, некоторое увеличение грузоподъемности или уменьшение осадки.

Корпус «Ямала» наряду с жесткими треугольными элементами каркаса, образующими тетраэдры, имеет надувные бортовые баллоны довольно большого диаметра – 320 мм. Общий их объем – 450 л. Оконечности баллонов, соединенные между собой при помощи широких полос прорезиненной ткани (на рисунке не показаны), придают дополнительную жесткость корпусу. Корпус лодки в сборе получился довольно легким и в то же время, благодаря такой упруго-напряженной конструкции, достаточно жестким на скручивание.



Конструкция лодки «Ямал».

1—рулевое устройство; 2—штевень; 3—полосы из прорезиненной ткани; 4—примыкающие брусья; 5, 7—детали раздвижного звена; 6—телескопическое звено; 8—парус; 9—мачта; 10—надувные баллоны; 11, 16, 19—ползуны; 12, 15, 17—соединительные звенья; 13—шверцы; 14—кильсон; 18—подмачтовое звено; 20—оболочка; 21—коврик из пеноэталена.



Основные технические характеристики парусно-гребной лодки «Ямал»

Длина наибольшая, м	3,9
Ширина переменная, м	0,8–1,25
Площадь паруса, кв. м	4,0
Масса в упаковке, кг	30
Масса гребного варианта, кг	18
Грузоподъемность, кг	300
Размеры упаковки, м	1,3x0,45x0,25

Узлы крепления мачты и шверцбалки, как наиболее нагруженные участки конструкции, подкреплены жесткими раскосами, образующими замкнутые треугольные элементы.

На «Ямале» применен ряд новинок. Так, имелась возможность размещения части багажа в бортовых надувных баллонах. Правда, в походах это не применялось, поскольку места в лодке хватало вполне, а браконьерством и контрабандой заниматься не приходилось. Между каркасом и оболочкой расположен пенополиэтиленовый «коврик безопасности», описанный автором в журнале «Катера и яхты». Его назначение – амортизация ударных нагрузок на днище, что позволяет применять для оболочки более легкий материал. Идея такого коврика, именно из пенополиэтилена, пришла автору, когда он увидел и потрогал руками подушку, подкладываемую под колено гребца на спортивном каноэ. Впервые коврик был вложен между каркасом и оболочкой самодельного «Тайменя» и продемонстрирован на выставке самодельного турснаряжения в Московском турклубе напротив Планетария. Следует отметить, что конструкция лодки была защищена четырьмя авторскими свидетельствами. Для повышения надежности каждый баллон был разделен поперечной перегородкой на два независимых надувных отсека. Для

повышения остойчивости и уменьшения рыскания (увеличения устойчивости на курсе) я размещал ближе к носовой части балласт – камни или мешочки с песком.

Летом 1980 года опытный образец «Ямала» прошел первые и довольно интенсивные испытания на Клязьминском водохранилище, где отрабатывались варианты отдельных узлов, корректировались некоторые размерения и центровка. В следующем году лодка прошла более суровые ходовые испытания на плесах Селигера. В результате конструкция приобрела законченный вид и в середине июля была испытана на Кременчугском водохранилище при ветре до 5 баллов и высоте волны до 0,4 метра с неоднократным пересечением водохранилища.

Интересно, что однажды на середине самого крупного селигерского плеса я с трудом догнал одноклубника Андрея Лосева, безмятежно шедшего с женой и маленьким ребенком на самодельном парусном катамаране с баллонами из розовой детской клеенки. Позднее он оснастил парусами ПСН (плот спасательный надувной).

Было установлено, что лавировать можно при ветре до 4 баллов, при более сильном ветре лодка идет лишь чуть круче галфвинда. На курсе фордевинд можно нести полную площадь парусности при ветре до 5 баллов, при этом лодка часто идет оседлав волну. Были и соревнования. Два «шкета», сын и его приятель, устраивали азартные гонки: кто быстрее обогнет островок на Днепре возле села Сагуновка.

При проверке возможности постановки лодки в парусном режиме на ровный киль после оверкиля и возвращения «лодочника» на рабочее место это удавалось сделать даже в одиночку благодаря большим диаметрам бортовых баллонов. Вода внутрь спрямленной лодки практически не попадала. Остойчивости было достаточно для того, чтобы человек мог забраться в лодку из воды, не опрокинув ее вторично. Такая идея восстановления статус-кво впервые была применена Виктором Закладным, который с этой целью на швертботе «Мева» размещал большой надувной баллон внутри кокпита вдоль борта. На «Ямале» же такие баллоны были заложены в конструкцию корпуса.

Сначала «Ямал» испытывался с парусом «Стриж», подаренным мне одноклубником Львом Морозом (М19), площадью 5,3 кв. м. Затем проводились испытания с вооружением типа «Стриж» со свободно стоящей мачтой, двойным парусом и двумя гиками площадью 4 кв. м и профилированными дюралюминиевыми поворотными шверцами. Такое парусное вооружение вполне оправдало себя. Оно эффективно, просто в управлении и доступно людям, не искусственным в парусном деле. В слабый ветер площадь парусности может быть увеличена на попутных курсах – паруса раскрываются бабочкой. При усилении ветра или для перехода на весла в полный штиль парус можно быстро снять. Уменьшение ширины лодки позволяет двигаться со скоростью обычной байдарки; при этом могут

к и весла-гребки от



каноэ.

Первая сборка «Ямала». Клязьминское водохранилище



Путь к причалу



Спуск на воду

В 1980 году ВНИЛТЭ провела совместные испытания «Ямала» и одного из прототипов «Альбатроса» В. М. Перегудова в бухте Широкая на Казантипе (Крым). Они проводились в свежий ветер и на крутой волне в прибрежной зоне. Остойчивость проверялась при ходе лагом к прибойной волне. Лодка и при этом сохраняла неплохую управляемость; радиус циркуляции составлял около 3–4 метров. Приподнятая «вельботная» корма хорошо защищала от попадания пенных гребней при подходе к наветренному берегу. Мы убедились в достаточно высоких ходовых качествах, надежности и удобстве в эксплуатации парусного каноэ.

Кстати, в этой командировке от ВНИЛТЭ В. Перегудов, советуясь с Е. Кузнецовым, с которым он позднее пересекал Каспий, дописывал свою известную книгу о разборных парусниках.



В. М. Перегудов



Бухта Широкая, Казантип. 1980 г.



Бухта Широкая, Казантип. «Ямал», «Альбатрос» (прототип), «Мева»



В. Перегудов и Е. Кузнецов на Казантипе



В бухте «Широкая»

Каное «Ямал» на Казантипе. 1980 г.



Библия парусников-разборников

Успешные испытания показали, что «Ямал» может с успехом использоваться для прогулок и туризма на большинстве внутренних водоемов страны – как в парусном, так и в гребном варианте. В перспективе виделось развитие идеи «Ямала» в разработке более крупной каютной лодки.

Но неизбежное появление морщин на оболочке при изменении ширины сводит на нет все достоинства конструкции. За все надо платить. Непросто превратить гадкого утенка в лебедя. Решением задачи может быть или разработка для изготовления оболочки композитного материала с заранее заданными упругими свойствами, или изменение конструкции.

Например, осуществлять изменение ширины корпуса не путем раздвижения бортов, а путем расположения снаружи вдоль бортов корпуса надувных обтекаемых булей, которые при сдувании должны прилегать к поверхности бортов, не вызывая увеличения сопротивления корпуса. Нужен достаточно прочный и при этом растягивающийся материал, бескордовая резина, из которой сделаны внешние камеры. Но это будет все-таки уже не

раздвижная, а поддувная лодка. Процесс изменения ширины корпуса несколько затянется, но это не беда. Производительная двухходовая помпа выручит.

Другое решение – цеплять внешние камеры. Такие сейчас делают для разных лодок и как кранцы, и для безопасности, да хоть «Walker Bay» взять. А Григорий Шмерлинг делал из байдарки «Нептун» псевдотримаранчик с раздвигавшимися аутригерами в корме. Идея близкая: для гребли – просто байдарка, для паруса – раздвинул.

8. «Пляжный зонтик». Кругом шестнадцать

Желание максимально облегчить конструкцию и уменьшить время ее сборки привело к созданию мини-ката «Пляжный зонтик».

Был такой катамаран «Морской зонтик» В. Пихтарева и А. Кужелева. «Морской зонтик» – своего рода первый гоночный катамаран не разборной, а именно раскладной конструкции каркаса. Все элементы каркаса были связаны между собой и раскрывались по принципу зонтика. «Морской зонтик» был частым лидером в любительских регатах 1992–1993 годов.

Моя альтернатива «Морскому зонтику» – тоже зонтик, но не морской, а пляжный, то есть покатушка для пляжного отдыха. Вес – 16 кг, время сборки – 16 минут. Использовался как одноместный и для катания ребенка.

Рама, состоящая из двух половин, при разборке складывается так, как показано ниже. При этом достаточно отвинтить всего одну гайку-барашек (или вороток), расположенную в районе пятнера. Сложенные таким образом половины рамы упаковываются вместе с мачтой, двойным гиком, рулем и шверцами в лыжный чехол.

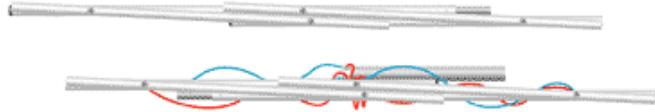


Рис. 1

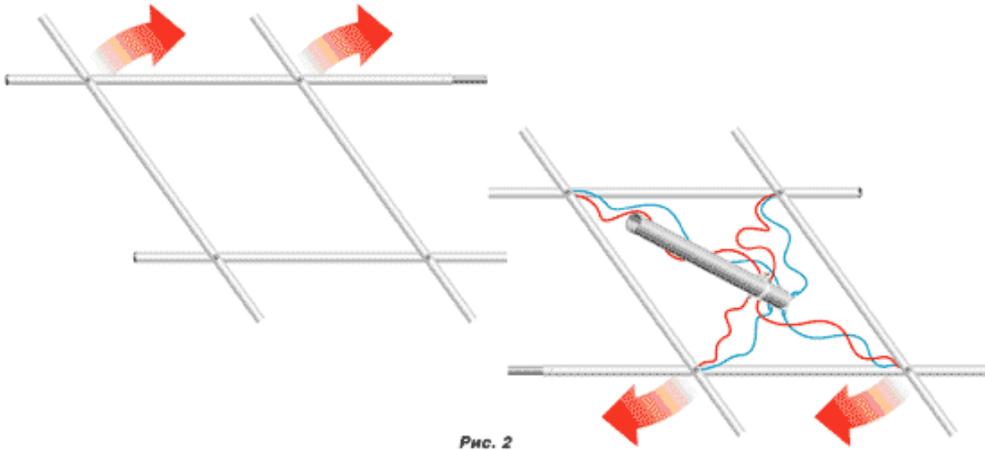


Рис. 2

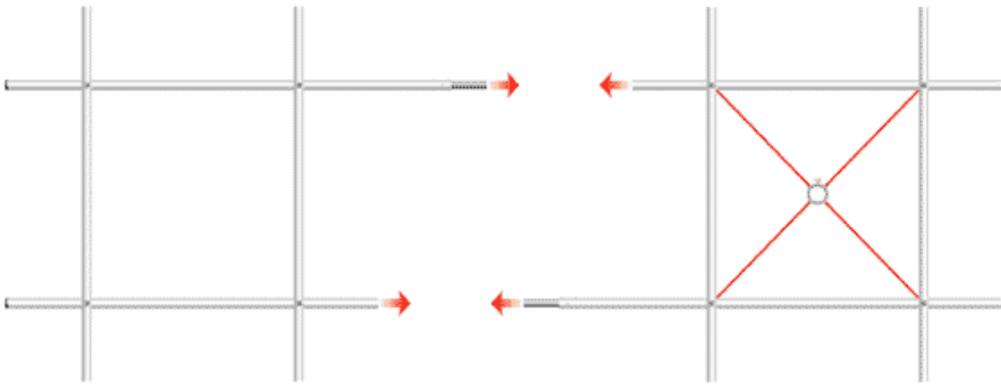


Рис. 3



Рис. 4

Рис. С. В. Радионова



На схеме и фото идея складной рамы: вороток или гайка-барашек в районе пятнера втугую натягивает все восемь тросиков одновременно и придает жесткость раме, после чего корпус не «луноходит»



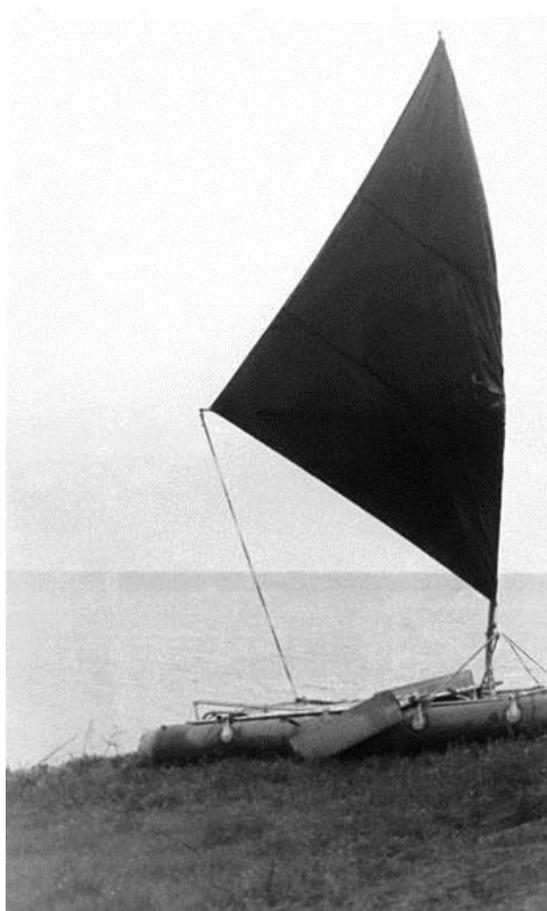
Рама сложена

Мой «зонтик» побывал на всей цепочке водохранилищ, расположенных по каналу Москва – Волга, куда доставлялся с Речного вокзала на «Ракетах». А также прошел по Азову от Геническа до Бердянска в сопровождении «Мевы». Конечно, в пляжном режиме, то есть вблизи берега и в хорошую погоду.

Парус – двойной «Стриж» с двумя гиками из легкой ткани АЗТ – часто использовался на стоянках как треугольный «шалаш» для защиты от постоянно дувшего ветра, несшего мелкую песчаную пыль. Для этого достаточно было вынуть его из пятнерса, раздвинуть гики и поставить на концы гиков и топ мачты на песок. В слабый и умеренный ветер на воде такой парус раскрывался на

попутных курсах бабочкой. Спасал он и от дождя, ставился всегда топом мачты по направлению к ветру.

Был разработан также двухместный вариант такого катамарана и предложен для внедрения А. П. Кулику в Краснодаре. И хотя идея складной конструкции ему понравилась, но время было неподходящее, перестроечное, да и своих идей у него всегда хватало. К тому же для парусной кругосветки, о которой он тогда уже задумывался, побывав в Индии, мой мини-кат был, пожалуй, маловат.



«Пляжный зонтик» на Азове

Сравнение характеристик

	«Мо рско й зон тик»	«Пля жны й зон тик»
Дли на, м	3,6	3,5
Ши рин а, м	1,75	1,4
Пло щад	3,5	4

ь пар уса, кв. м		
Ма сса, кг	35	16
Диа метр бал. , см	45	35



*Двухместный вариант
«Пляжного зонтика» на
Краснодарском
водохранилище*

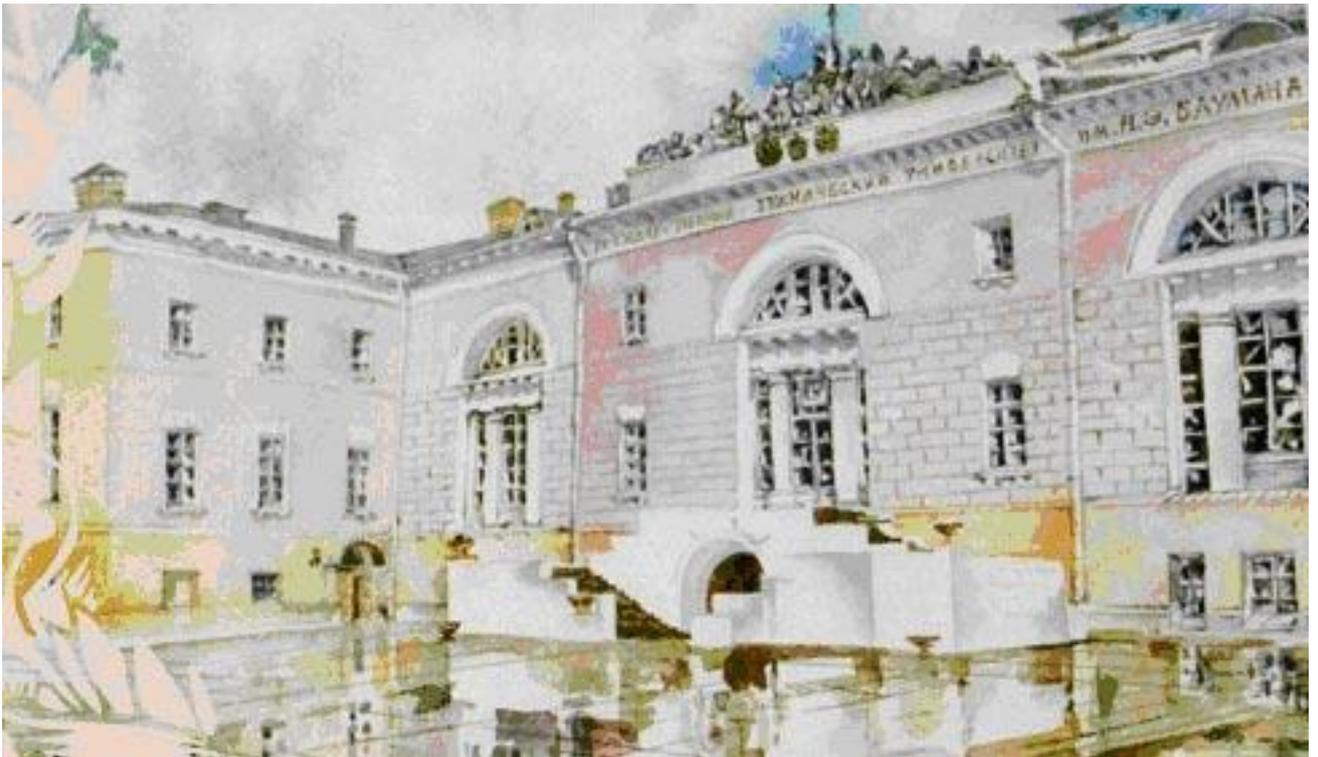


На Кубани

Думается, что такая покатушка, одноместная и двухместная, могла бы найти спрос у начинающих яхтсменов. Уникальные параметры позволяют использовать ее как для пляжного отдыха, так и для обучения детей азам яхтинга. Необременительна она и для пляжного отдыха при поездках за рубеж.

9. Плавающий храм-катамаран

В МГУ им. М. В. Ломоносова на Моховой восстановили домовый храм святой мученицы Татианы. А вот в МВТУ им. Н. Э. Баумана (ныне МГТУ) до сих пор не догадались, хотя и назвали себя университетом. Захотелось хоть что-то сделать во славу Божию.



*Фасад МВТУ. На третьем этаже находился храм святых Жен-мироносиц и равноапостольной Марии Магдалины.
Картина художника И. И. Яценкова*

С плавучим храмом Архангела Михаила было так. Как-то на Арбате увидел над входом в офис: «Православная Россия». Зашел, суровый охранник пропустил, когда я объяснил, что хочу предложить свои конструкции, скажем, для морских скаутов. Познакомился с прекрасным человеком – православным журналистом, выпускником МАИ Исатовым Ю. С. Разговорились. Он рассказал о священнике, отце Валентине (Цвелеве). Познакомил нас.

В 1989 году священник Тверской епархии отец Валентин взялся организовать крестный ход по водам от истока Волги, где бы производилось освящение воды, по территориям Великой, Малой и Белой Руси с финишем в Москве, у пристани храма Христа Спасителя. Для прохождения первого участка от истока Волги до Твери мной был предложен проект разборного парусно-моторного катамарана с храмом на борту. Сначала предполагалось, что храм можно будет временно разбирать и устанавливать на катамаране парусное вооружение. Такой эксперимент действительно был проведен на озере Пирос.

Из деталей катамарана «Простор» была собрана рама катамарана на баллонах большого диаметра (0,8 м), мачта с парусом, шверцы и руль. При снятии парусного вооружения устанавливался бело-голубой храм, также из деталей «Простора». Однако испытания парусного варианта показали неудобство его применения в данных обстоятельствах и для данных целей. От паруса пришлось отказаться: как говорится, Богу – Богово, кесарю – кесарево, а слесарю – слесарево. Храм больше не разбирался, катамаран был оснащен подвесным мотором. Батюшке хотелось, чтобы с берегов плывущий храм был хорошо виден издалека. Именно храм, а не парусный катамаран. И это действительно производило впечатление. Был отнят семисерийный телефильм, посвященный этому событию. Первая серия показывала и рассказывала о первом участке маршрута – от истока Волги до Твери.



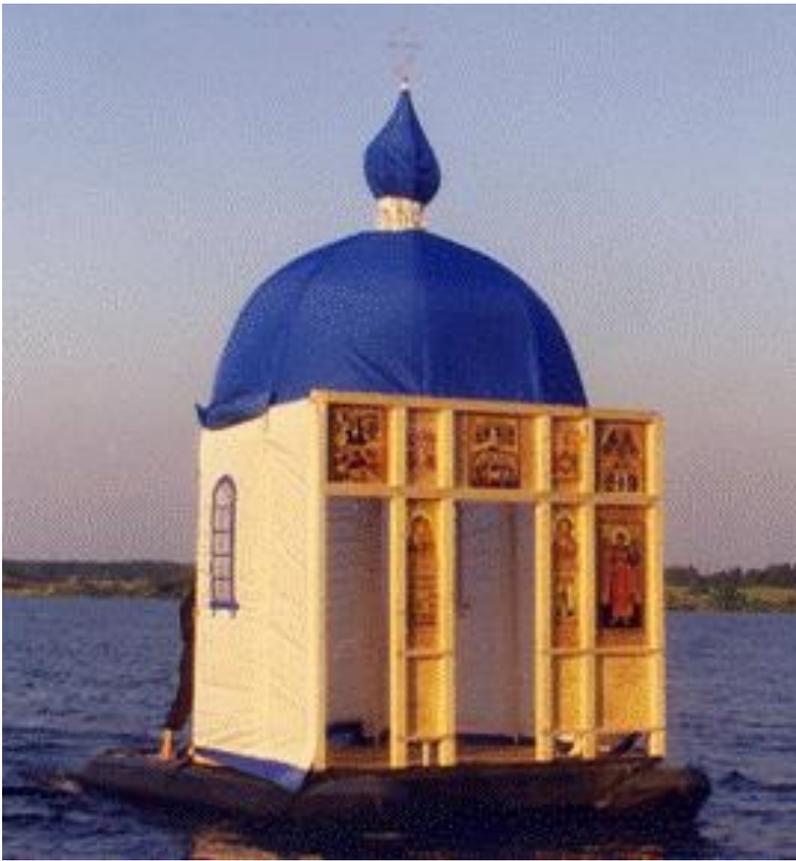
Валдай. Исток Волги



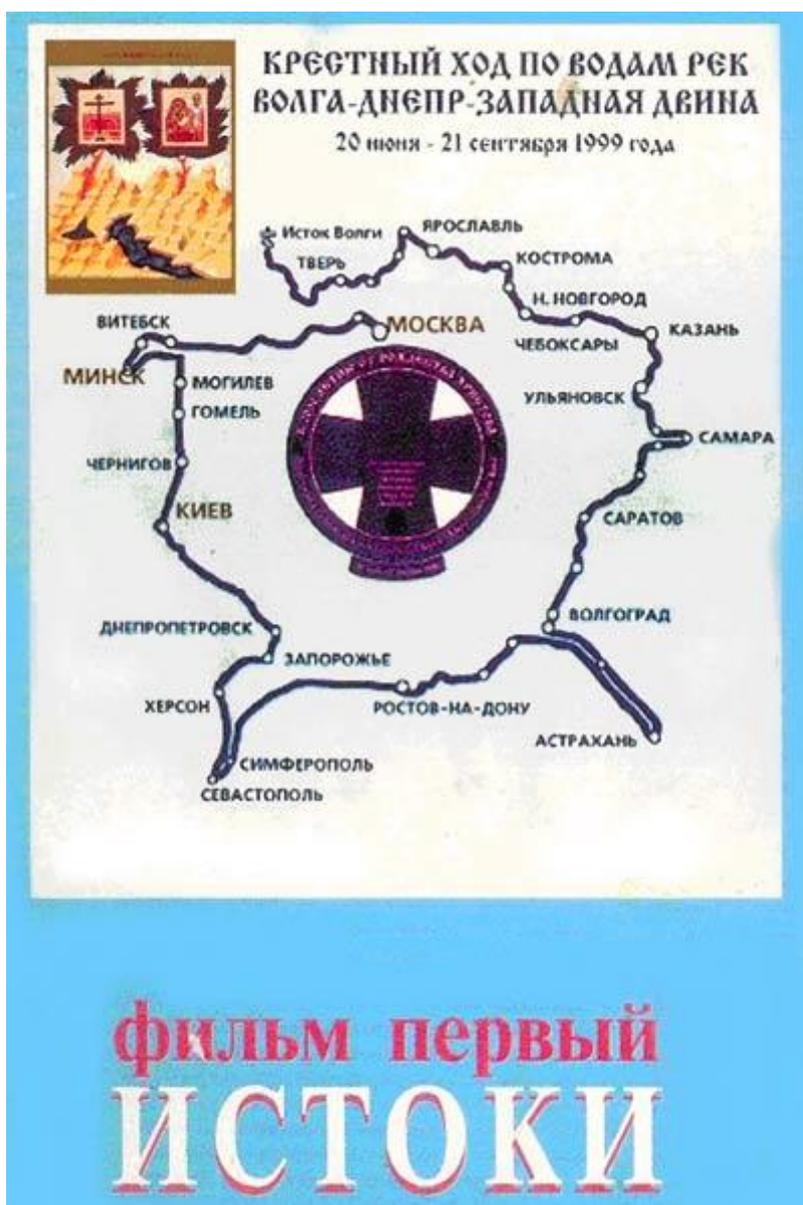
Валдай. Озеро Вселуг. На берегу шатровый храм Ширкова Погоста



Прибытие плавучего храма в Тверь



Плавучий храм Архангела Михаила



Кассета первой серии фильма о плавучем храме-катамаране

По причине большого аэродинамического сопротивления катамаран-храм не без труда прошел под мотором этот участок маршрута с остановками в каждом селе и городе, по всем Верхневолжским озерам и Волге. Выполнив свое назначение, в Твери он был взят на борт теплохода «Владимир Великий», на котором крестный ход продолжался по водам России, Украины и Белоруссии.

С тех пор по решению Тверской епархии отец Валентин ежегодно совершает 29 мая освящение истока Волги и крестный ход по водам в пределах Тверской области до Калязина. Но из

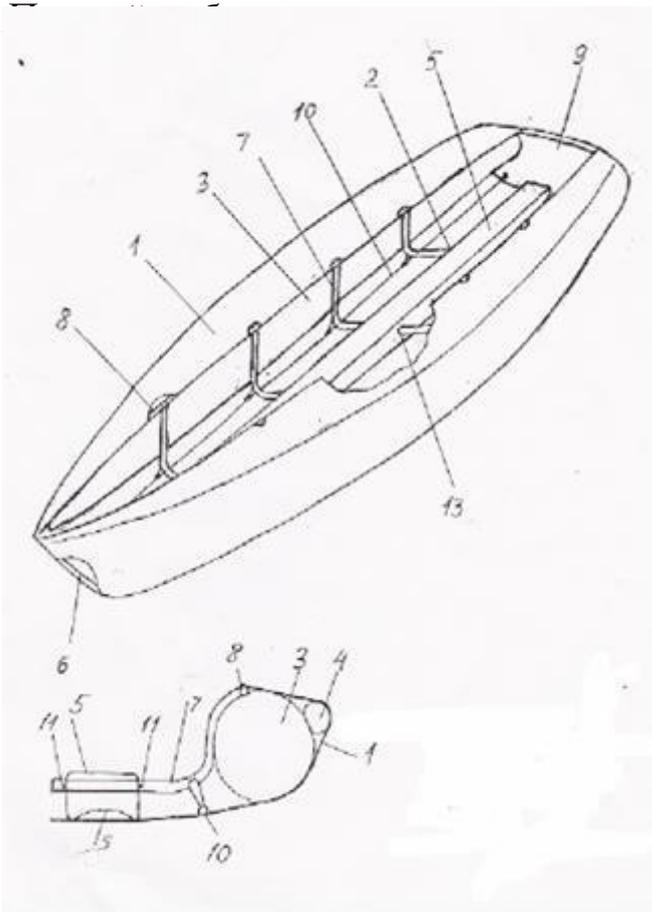
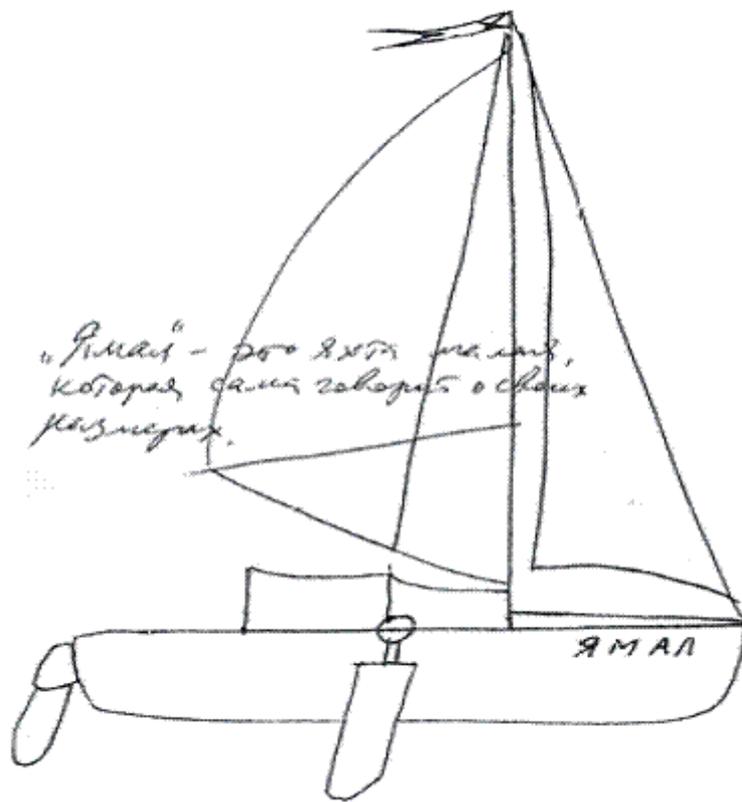
практических соображений – уже на маленьком катере с небольшой часовенкой на борту.

10. Швертбот «Я мал». Яхта, которая сама говорит о своей величине

Походив на плотах и ЛАСах, байдарках и катамаранах, я захотел построить что-то более уютное, пусть и менее быстроходное, чем катамараны. Не для гонок и не для экстрима, а для несложных путешествий. Для этих целей решил построить швертбот по прототипу польского швертбота «Мева», но большего размера, поскольку «Мева» была разработана для морских скаутов. В конструкции швертбота прежде всего необходимо было решить проблему скручивания корпуса, возникающую от воздействия ветра, с одной стороны, и откренивающего корпус экипажа, с другой стороны.

Если у каноэ «Ямал» это решалось путем создания тетраэдров внутри корпуса, то у швертбота «Я мал» (я дал ему такое говорящее название) сопротивление скручиванию обеспечивается по-другому: все шпангоуты жестко закреплены на коробчатом кильсоне.

Первый образец был построен в 2007 году. Моей большой ошибкой была преждевременная публикация фотографии неказистого опытного образца швертбота «Я мал» в статье, опубликованной в журнале «Катера и яхты» и на парусном форуме: по одежке встречают. Следующие образцы выглядели презентабельнее.



Конструкция корпуса: 1 – оболочка, 2 – шпангоут, 3 – баллон большой, 4 – баллон малый, 5 – коробчатый кильсон, 6 – штевень, 7

– шпангоут, 8 – фальшборт, 9 – транец, 10 – стрингер, 11–13 –
отверстия в коробе



Составные части швертбота «Я мал»



Каркас без оболочки, руля и шверцев



На Старом Парусном берегу



Вариант «Я мал – 390»



Вариант «Я мал – 475»



Уключины весел



Закрутка стакселя



«Я мал», моторный вариант. На Московском море

Несомненно, наиболее популярным типом разборного парусника стали надувные катамараны как наиболее быстроходные в сильный ветер и более простые в производстве, обладающие также и другими преимуществами.

Однако вместе с тем разрабатывались и разборные однокорпусники, которые имеют свои плюсы. В **таблице ниже** приведены технические характеристики и конструктивные особенности разборных швертботов, выпускавшихся в прошлом в Польше, Франции и Германии, и швертбота «Я мал». На Парусном берегу Московского моря и в Кавголово помимо промышленных лодок (в основном это были польские «Мевы») появлялись и любительские конструкции. Был швертбот питерца В. Федорова, москвичей С. Шишова (разборный аналог «Луча») и М. Казанского с оригинальным деревянным каркасом, А. Широкова, А. Отвагина, знаменитая «Авоська» А. Наумова, пересекавшая Каспий... Были и другие лодки, но все не припомнишь.

Михаил Казанский до сих пор занимается разборными лодками в МАИ, а в 2013 году выполнил заказ афонских монахов – построил мореходный моторный надувной катамаран с оригинальными обводами для Средиземного моря. В 2015 году он получил благодарственный отзыв от афонцев.



Швертбот М. Казанского



Лодка с надувным вставным днищем М. Казанского





Катамаран для Афона, вид снизу. 2013 г.



Швертбот (разборный «Луч») С. Шишова



Знаменитая «Авоська» А. Наумова. Карелия



Четвертая реинкарнация «Авоськи»



«Авоська» на Каспии. 1986 г. (слева), 1991 г. (справа)

**Сравнительные характеристики разборных швертботов
«Мева» (Польша), «Стабилер-378» (Франция), «Дельфин-
Пират» (Германия) и «Я мал» (Россия)**

Характеристики	«Мева»	«Стабилер-378»	«Дельфин-Пират»	«Я мал 475»
Длина наиб., м	3,5	3,78	4,9	4,75
Ширина наиб., м	1,3	1,4	1,35	1,6
Экипаж, чел. (в походе)	1–2	2–3	2-3	3
Масса, кг	72	96	100	58
Время сборки, ч	1,5	1,5–2	1,5–2	0,5–1
Паруса, кв. м	6,4	8,4	7	10
Высота мачты, м	4,75	5,94	5,3	6
Швертовое устройство	секторный	секторный	шверцы	шверцы

Шверт/руль, кв. м	0,17/0,11	0,27/0,14	-	0,32/0,18
Материал каркаса	дерево	дерево	дерево	легкий сплав
Заливание корпуса при оверкиле	да	да	да	нет
Кодовая каютка	нет	-	да	да
Трансформируемая ширина	нет	нет	нет	нет
Наличие стрингеров	да	да	да	да
Число упаковок	2	4	3	2
Длина упаковки, макс., м	1,2	2,35	1,6	2

Чем же привлекательны швертботы по сравнению с общепризнанными катамаранами? Прежде всего традиционной уютностью корпуса, который не сложно закрыть трансформируемой мягкой каютой, как это сделано, например, на финских лодках «Terhi» (Финляндия и Карелия, чай, не Африка). Однокорпусники ходят острее к ветру, чем катамараны. Кроме того, швертботы отличаются удобством гребли распашными веслами в штиль, а также возможностью проходить прибрежные тростниковые заросли и выбрасываться на лесистый берег в поисках стоянки, что часто бывает затруднительно для широких катамаранов.



Швертбот А. Отвагина



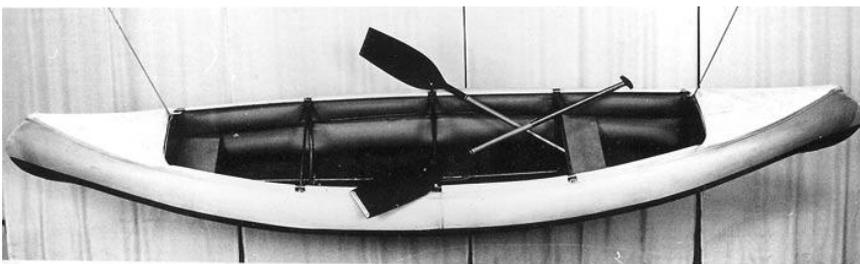
«Шкентель» И. Виговского



Швертбот В. Васильева



Швертбот А. Широкова



Гребное каноэ А. Широкова

Катамаранщики считают большим достоинством отсутствие крена на своих судах. Но, во-первых, при крене однокорпусников демпфируются пиковые нагрузки на корпус при шквальном ветре. Во-вторых, управление швертботом сильно отличается от управления катамараном – главным образом необходимостью откренить корпус судна собственным весом экипажа, что придает плаванию остроту и спортивность в сильный ветер. В-третьих, у катамаранов только начальная остойчивость большая, а переворачиваются они более резко и неожиданно, чем швертботы, что хорошо видно при сравнении кривых остойчивости. Поставить катамаран, особенно груженный, на ровный киль после переворота – задача не из простых. Для швертбота с надувными бортами это не составляет большого труда, к тому же благодаря большому диаметру надувных бортов «Я мала» вода внутрь корпуса практически не попадает.

К сожалению, «Мевы» были сняты с производства, а у нас внедрить что-либо подобное по известным причинам весьма затруднительно.

Анализ технических характеристик и конструктивных особенностей швертботов «Я мал» показывает, что они существенно отличаются от выпущенных ранее судов подобного типа. «Я мал – 390» уступает «Я мал – 475» по грузоподъемности и обитаемости, зато за счет меньшей ширины корпуса и большей ширины коробчатой балки кильсона не нуждается в стрингерах (и, соответственно, в кницях на шпангоутах), что упрощает конструкцию и уменьшает время сборки. К тому же широкий кильсон заменяет пайолы.

Остается дилемма: швертовый колодец или бортовые шверцы. Конечно, центральный шверт дает наилучшие гидродинамические и лавировочные свойства, и вариант швертбота «Я мал» со швертовым колодцем целесообразен как спортивный. Но и шверцы имеют свои плюсы. Это упрощение конструкции, повышение безопасности, более просторный кокпит, возможность крепления вант к шверцбалке, возможность изменения центровки на ходу, крепления колес вместо шверцев и, наконец, универсализация корпуса, то есть тот же корпус без лишних деталей может использоваться как весельная лодка, как моторка и как катер (каютная моторка). Если же шверцы будут автоматически

поворачиваться, например за счет люфта крепления на оптимальный угол к набегающему потоку (около 4 градусов), то такая конструкция корпуса, по сравнению с швертом, вряд ли ухудшит гидродинамические и лавировочные свойства. Для количественной оценки нужны сравнительные натурные испытания.

Второй моей ошибкой оказалось то, что первые два образца швертботов «Я мал» были, к сожалению, заказаны московской мастерской ФМК, которая на несколько лет (!) затянула сроки сдачи образцов, а затем и вовсе прекратила свое существование. Образцы были изготовлены из качественных материалов, но с существенными отклонениями от авторского проекта, поэтому оказались перетяжеленными и с дефектами рулевого управления. Как говорится, хочешь сделать хорошо, делай сам.



Спуск на воду первого образца «Я мал», изготовленного ФМК



Четверо в одной лодке



У причала. Можайское водохранилище

11. Весло, плюс парус, плюс мотор

Всем хорош тритоновский «Ильмень»: красив, остойчив, комфортен, всепогоден, прочен, легко собирается, имеет ряд остроумных технических решений. Однако не рекламы ради пишутся эти строки. Хочу поделиться опытом доработки «Ильменя» с целью получения без переделки корпуса универсальной (прежде всего гребной) лодки, на которой можно использовать вспомогательное парусное вооружение без поплавков-аутригеров и маломощный подвесной мотор (ПМ).

Фирменное парусное вооружение для каноэ с выносными поплавками, с примитивным по раскрою парусом, неудобным и неэффективным рулевым устройством и непрофилированным шверцем загромождает лодку и не позволяет хорошо ходить в лавировку. Так не лучше ли для гребной лодки отказаться от

острых курсов под парусом (для этого есть весла) и использовать легкое и эффективное вспомогательное парусное вооружение для полных курсов и подвесной двигатель, когда это необходимо.

В предлагаемой конструкции используется так называемая косая схема расположения шверта и руля, упоминаемая в известной книге В. М. Перегудова. Мой вариант имеет более легкую и низкую, по сравнению с фирменной, мачту, парус типа спинакера, например от «Кадета» (а еще лучше использовать генакер), рулевое устройство, фиксируемое в корме с помощью двух деревянных брусков один над другим, расположенных под декой, руль (хорошо подходит руль от «Простора») и профилированный, в отличие от тритоновского, поворотный шверц, фиксируемый от проворота бортовым воротком.

При этом фирменная трубчатая шверцбалка заменена на двухслойную деревянную и устроена так, что угол поворота шверца к набегающему потоку (4 градуса) легко меняется при смене галса. Для этого достаточно ослабить средний вороток (см. фото), повернуть шверц путем нажатия на верхнюю пластину шверцбалки и снова завернуть вороток до упора. Такой поворот шверца наглядно показал себя во время первых же натуральных испытаний на воде. Благодаря фиксации шверца бортовым воротком отпадает необходимость оттяжки его в сторону носа.

Длительные испытания конструкции оправдали задуманное. При ровном среднем ветре и волнении можно уверенно ходить без фартука до курса тупой бейдевинд. При этом за счет установки шверца на нужный угол к набегающему потоку, что занимает секунды, заметно увеличивалась крутизна хода. При желании идти круче необходимо менять спинакер на генакер. В качестве тубуса для парусов использовались полиэтиленовые бутылки со срезанным верхом, привязанные к мачте. При усилении ветра необходимо использовать фирменный фартук. Для безопасности плавания фал и шкот необходимо держать в одной руке, чтобы резкие порывы и заходы ветра компенсировались потравливанием обеих снастей. При этом парус, уходя вперед и вниз, может даже частично ложиться на воду и, уменьшая тем самым свою рабочую поверхность, демпфировать пиковые нагрузки. Прошел порыв ветра – снова поднимаем парус на допустимую высоту. При

фордаке, как известно, более устойчиво лодка идет галсами. Такой способ управления парусной байдаркой без поплавков-аутригеров оказался весьма увлекательным в спортивном отношении. В походных условиях его применять не стоит. При усилении ветра нужно вовремя перейти на весла – «капитан узнается по рифам».

В перспективе более радикальным решением для увеличения устойчивости было бы дополнение корпуса прилегающими надувными булями длиной 2,5 м и диаметром 10–12 см, расположенными в средней части бортов, выше ватерлинии. Ну а для левентика в нашем случае всегда имеются полноценные весла. «Настоящие» яхтсмены, разумеется, относятся к веслам с презрением. Но не связано ли это просто-напросто с невозможностью их эффективного использования на крупных яхтах и катамаранах при отсутствии весел и рабов-галерников?

Подвесной мотор «Ямаха-2» вешался на специально сделанную достаточно массивной кормовую поперечину для руля, а его вес компенсировался полиэтиленовой бутылкой с водой, закрепленной в миделе внутри корпуса у противоположного борта. Для удобства управления без особого труда можно немного удлинить румпель и ручку газа. На испытаниях каноэ под мотором мне вспомнилось, как в прошлом веке пришлось походить на байдарке с немецким мотор-веслом «Тюммлер», что в переводе означает «темпераментный спутник». По удобству и надежности предлагаемое оснащение «Ильменя» существенно выше, но в свете безопасности следует упомянуть, что тогда еще не было рядом на воде могучих быстроходных катеров и гидроциклов. Поэтому на водоемах, где водятся эти «звери», не будут лишними, кроме фартука, и поплавки-аутригеры.

Весло – это тишина, ритм, приятная нагрузка, если это в меру и не мешают ветер, комары, необходимость куда-то успеть... Парус – это тишина, скорость «по щучьему веленью», легкий шелест за кормой, расслабление, если нет шторма. Но и шторм – хорошо, если не ураган. Лучше, чем мертвый штиль. Мотор – это возможность кратчайшим путем и вовремя прибыть на место назначения, несмотря на штиль или встречный ветер, отдых для мышц, но это и шум, вибрация, вес, необходимость заправки.

Описанный вариант позволяет использовать любой из перечисленных движителей в зависимости от конкретных условий и желания экипажа.

Всем хорош «Ильмень». Еще б он боле наострился, когда б ходить покруче к ветру научился.



Вот так зарос с годами Старый Парусный берег



Маруся табанит



Под мотором



В одной руке румпель, в другой – фал и шкот



Поворотный на 4 градуса и откидывающийся шверц. Воротком фиксируется его положение



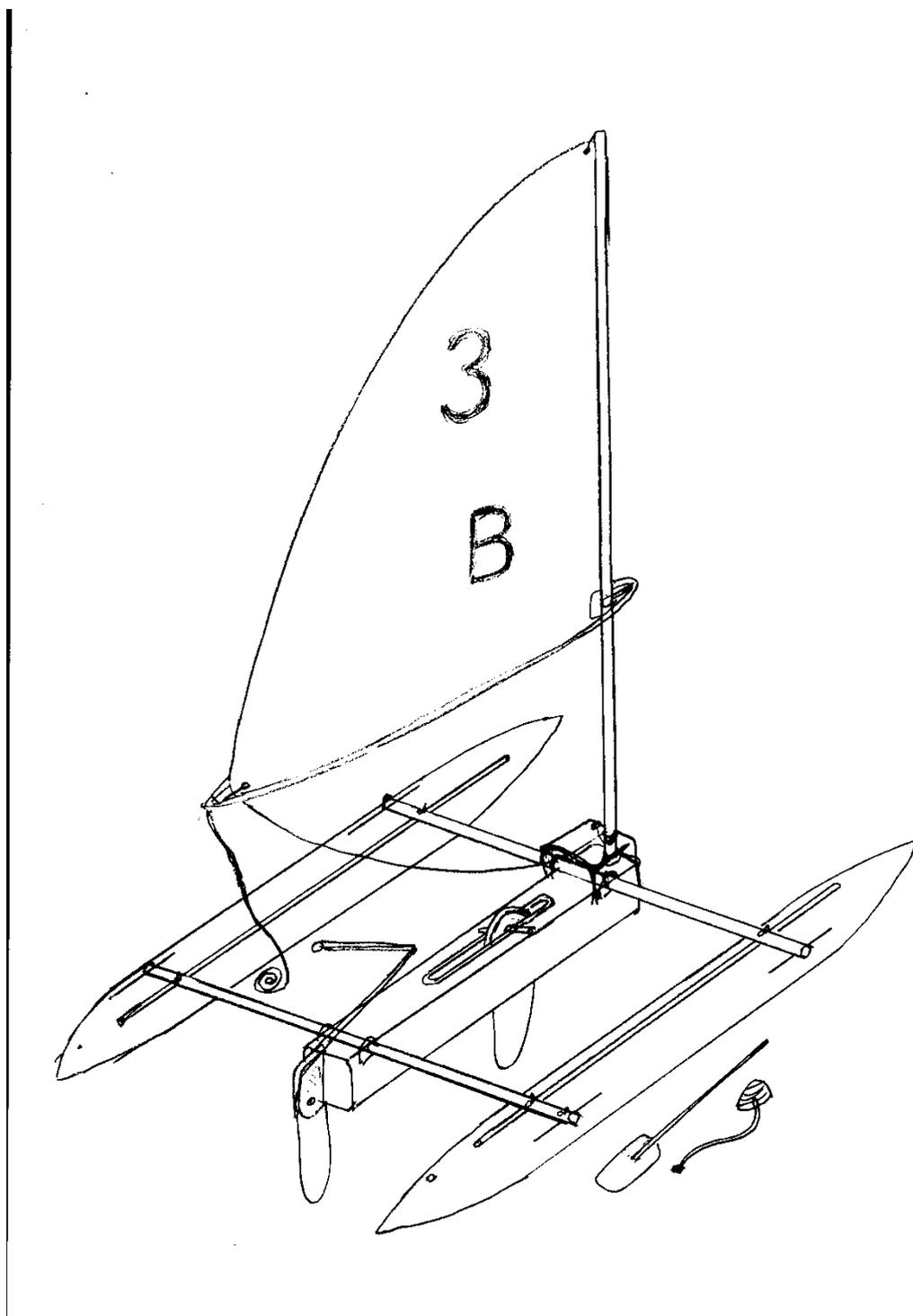
Поперечная балка для руля и мотора. Под фальшбортами вторая балка, стянутая с верхней балкой двумя болтами

Интересно, что при испытаниях парусного варианта был фактически изобретен необычный способ рифления паруса на попутных курсах в свежий порывистый ветер, опасный для парусной байдарки. Поступаем так. Фал и шкот удерживаются в одной руке, вторая рука на румпеле. При порывах ветра фал и шкот выскальзывают из руки настолько, насколько силен порыв. При этом парус уходит вперед, касается воды и частично ложится на воду. Чем сильнее порыв, тем большая часть паруса ложится на воду, тем самым позволяя лодке отыгрывать опасный крен, то есть не опрокидываться. Разумеется, одновременно необходимо внимательно управлять рулем, направляя нос круче к ветру. Порыв прошел, подтягиваем фал и шкот и ложимся на прежний курс. Овладев такой техникой управления, можно существенно расширить ветровой диапазон использования парусной байдарки без поплавков-аутригеров.

12. Катамаран «Три века»

Байдарки – это хорошо, каноэ в некоторых отношениях еще лучше. Но вот появились катамараны: сначала сплавные (первый из опубликованных в «Катерах и яхтах», помнится, назывался «Анаконда»), а затем и парусные. Захотелось создать легкую, быстро собираемую конструкцию ката для прогулок и несложных маршрутов, простую в управлении и безопасную в эксплуатации со

свободно стоящей мачтой. Мой первый мини-катамаран «Три века» был спущен на воду в 1996-м, в год трехсотлетия парусного флота в России.



Конструкция мини-ката «Три века»

Особенности конструкции:

1. Наличие центральной балки, в которую «втыкаются»: мачта, шверт, поперечные балки (2 шт.), спинки (2 шт.), навешивается рулевое устройство, а при необходимости перемещения по суше – и велоколеса (2 или 3 шт.).
2. Мачта свободностоящая для обеспечения безопасности.
3. Шверт плотно сидит в удлиненном колодце и откидывается назад и вверх при наезде на препятствие.
4. Наличие съемного транца для ПМ и съемных уключин для распашных весел длиной 2,3 м.
5. Две упаковки: рюкзак и пенал. Рюкзак с баллонами, парусом, палубой, швертом и рулевым устройством. Пенал – чехол для лыж, в который вкладывается центральная балка с размещенными внутри нее поперечинами (2 шт.), мачтой (3 звена) и стригерами (8 звеньев).
6. Багаж размещается в гермах на палубе или на дополнительных поперечинах (шесты, широкая доска или специальная сетка) перед мачтой, при этом служит защитой от брызг в свежий ветер.
7. Шнуровка по бокам заменена карманами-чулками в носовой части и завязками или затяжками с пряжками по бокам и в корме.

Основные параметры:

длина – 4,3 м;

ширина – 2,0 м;

вес – 35 кг с баллонами из просторовской ткани и около 45 кг с баллонами из толстого прорезиненного капрона или ПВХ;

время сборки – 30 минут, можно быстрее, если вдвоем или при наличии электропомпы.

В образцах использованы отдельные детали от катамаранов «Простор» и «Альбатрос», байдарок «Таймень» и «Салют», виндсерфера «Мустанг», а также кухонная доска для транца ПМ и прочные рукоятки хоккейных клюшек для реек, образующих швертовый колодец.

Можно обойтись и без просторовской коробчатой балки, а то и вообще без алюминия. Так, в клубе «Норд-вест» в Строгине был в 90-х годах построен деревянный вариант рамы. Оригинальную центральную балку В. Лесик изготовил из двух изогнутых досок с переборками, соединенных в носу и корме и имеющих прорези для мачты, поперечин, швертового колодца и спинок.

Многолетние испытания различных вариантов катамарана на Московском море позволили довести конструкцию до ума. Был опробован и образец со стакселем и вантами, поскольку удлиненный швертовый колодец позволяет легко регулировать центровку корпуса. В свежий ветер пересечение Московского моря немного ниже Крапивы занимало 10 минут.

Друзья-велотуристы предложили разработать вариант катамарана с велоприводом как для суши (трехколесный), так и для воды. А почему бы и нет?



«Три века» в деталях



«Три века» за спиной. М. Успенский. Водный стадион



Мини-кат «Три века» на Московском море



Слип – все, что осталось от несостоявшегося яхт-клуба



Вариант с изменяемой шириной для удобства гребли

байдарочными веслами на воде и размещения на багажнике машины при перевозке



Баллоны сдвинуты – штиль не проблема



«Три века» с экспериментальным парусом: нижняя часть соединяется с верхней с помощью «молнии»



«Лучше лодки хуже нет», – глаголит автор



Испытания катamarана «Три века»



Два мини-ката «Три века» на обмелевшей в 2005 году Волге



Вариант перевозки на машине. 2013 г.



«Три века» без палубы

С палубой и спинками



Вариант проводки такелажа



Под мотором Yamaha 2 л. с.



Готов «плыть» посуху



Недовелосипед



«Три века» в двух упаковках по 20 кг

13. Велокат и микрокат. Лучше лодки хуже нет

В 1990 году жизнь заставила изобрести велосипед, способный «переехать» небольшие водные преграды. Когда-то в молодости не доставляло большого труда добраться до ближайшего излюбленного испытательного полигона для моих лодок – Клязьминского водохранилища. На «Ракете» с Речного вокзала (за 40 копеек) вместе с разборной «яхтой». Летом – на велосипеде, минуя город Долгопрудный; зимой – на лыжах по льду канала. Ну, на лыжах – это так, для экстрима. Не советую, не всегда это хорошо кончается.

Однако с годами сначала резко подорожала, а затем и вовсе перестала ходить «Ракета», затем почему-то стало труднее крутить педали стального коня, чтобы обогнуть все водохранилище и попасть в поселок Чиверево, где у друга хранил свои «корабли».

Чтобы проехать до Чиверева кратчайшим путем вдоль канала, нужно два раза пересечь водные преграды. Пришлось изобретать амфибию. Известные устройства разборных велокатамаранов с pedalным приводом меня не устраивали по причине громоздкости и продолжительного монтажа. Не мудрствуя лукаво, я уполовинил две «морковки» от катамарана «Простор» и приклеил к ним завязки, чтобы сверху привязать велосипед. Добавил надувное сиденье и пару ракеток для бадминтона, затянутых в

полиэтиленовые пакеты, и получил желаемое средство для передвижения и по суше, и по морю. Правильно считается, что идеальным механизмом является механизм, которого нет или почти нет, но который тем не менее работает. При первом спуске на воду в заливчике Химкинского водохранилища к нам подлетел «Циклон» на воздушной подушке с соседней спасательной станции. Но удивленные спасатели остались без работы.

Такая велоамфибия может пригодиться рыбакам. Тем более что, если нет клева, скучать не придется: можно поиграть в бадминтон. А в велотуризме пара баллонов и пара ракеток могут обеспечить переправу всей группы, так как позволяют переправлять двух человек или одного со вторым велосипедом (помните детскую задачку – как переправить волка, козу и капусту?). Так что при выборе маршрутов для велопоходов неширокие водные преграды не будут помехой.



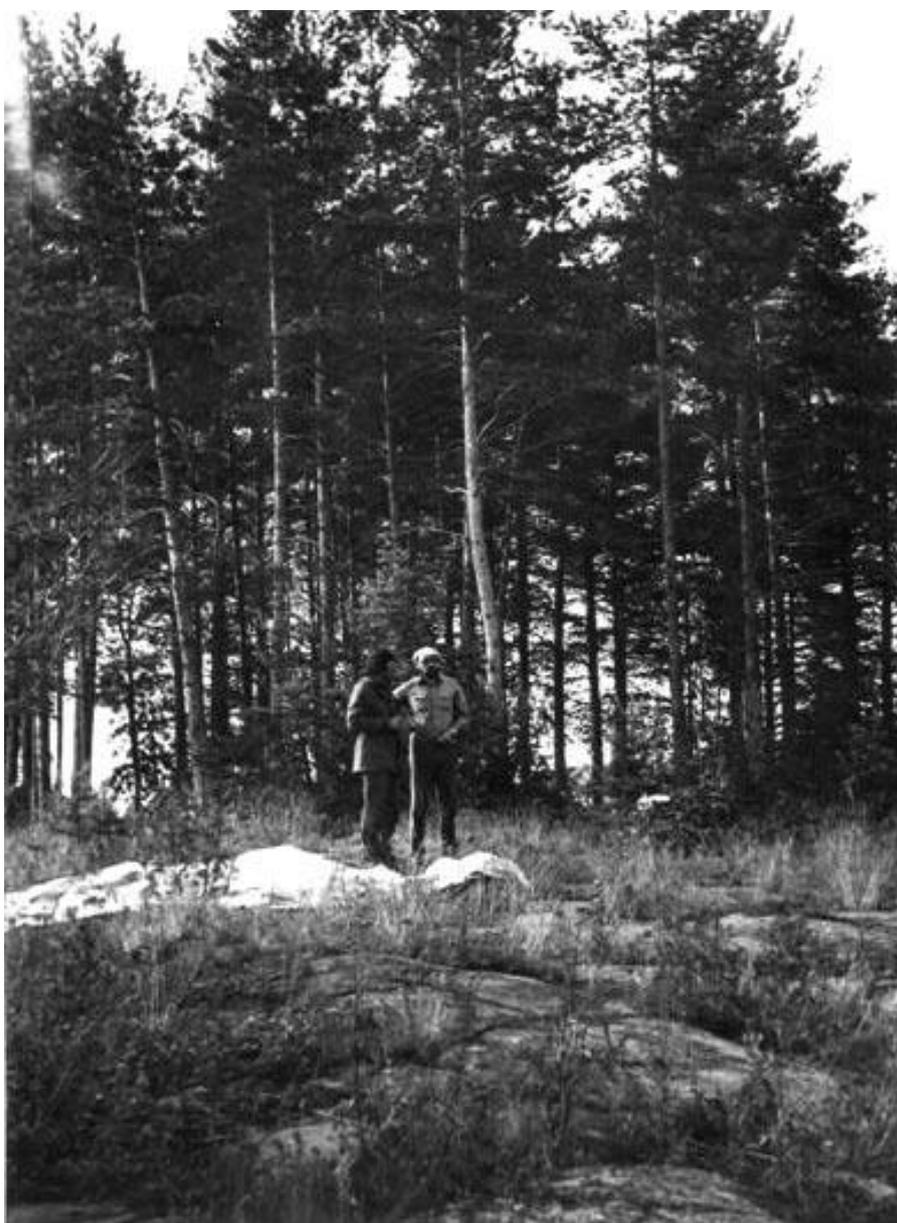
Велокат-амфибия. Приплыли

Такая же пара баллонов, но не «морковок», а самодельных, помогла мне, в 19... не помню, в каком году, добраться до маленького живописного островка на Онежском озере, где В. М. Перегудов

организовал палаточную турбазу. В тот год у него отдыхали венгры.

Маршрут начинался прохождением Лижемской губы, затем шел вдоль берега Онеги и на север в район Кижей. В это одиночное плавание я взял с собой, кроме баллонов, только байдарочное весло и парусок. Остальные стройматериалы позаимствовал в лесу. Вот и получился не мини-кат, а микрокат весом всего 7 кг.

Минимизация... Жаль, что не сфотографировал этот недокатамаран. Впрочем, В. Перегудов и Е. Кузнецов отнеслись к нему более чем прохладно.



На острове с палаточной турбазой В. М. Перегудова



Кроме сказителя Рябинина в Сенной Губе проживал В. М. Перегудов

Шел в основном на весле, но при первой возможности на попутных курсах поднимал парус и подруливал веслом.

На следующее утро после прибытия на островок своим ходом отправился посмотреть Кижы. Над водой стоял густой туман. Сначала с правого борта возникла деревня Корба, небольшой стройный храм у самого берега – замечательное произведение деревянного зодчества. Причалил, побродил вокруг, полюбовался. Продолжил плавание. И вдруг замечаю: вдалеке, высоко над туманной пеленой, проявляется, как на фотобумаге, все отчетливее и яснее что-то невероятно грандиозное и неправдоподобное. Да, это открывалась верхняя часть огромного Преображенского собора – восьмого чуда света. По мере моего приближения туманная пелена редела и опускалась, открывался вид на весь собор.

Такой эффект невозможно было увидеть и ощутить шумным толпам туристов, регулярно прибывавших к оборудованному причалу в Кижы на «Метеорах».



Восьмое чудо света – Киж

С бортов своих катамаранов Перегудов показывал своим гостям не только Кижский музей – собрание образцов деревянного зодчества, привезенных из разных мест, – но и несколько небольших шедевров северных мастеров, расположенных на небольших соседних островах. Их не видят организованные туристы. Эти постройки стоят на тех местах, где были возведены, и это придает им особую прелесть. Я обошел все эти церквушки на своем «теплоходе», а позднее на сайте ragusanarod.ru нашел замечательный рассказ о них – «Кижское ожерелье» автора «Альбатросов».

14. Испытания «Альбатросов» на Байкале

Первые испытания опытных образцов «Альбатросов», изготовленных на вертолетном заводе в Люберцах, проходили на Черном море, в Коктебеле. Затем производство было перемещено на авиазавод в Ташкенте. К сожалению, автор прототипа В. М. Перегудов не смог поучаствовать в испытаниях, поэтому не все его замечания были учтены вертолетчиками.

Первые серийные образцы 01 и 02 испытывались на Байкале, на турбазе «Прибайкальская» у истока Ангары. Был пройден маршрут вдоль Круглобайкальской магистрали на юг, затем переброска на теплоходе «Комсомолец» на север, к Малому морю, за остров Ольхон, где нас потрепал баргузин. Было и пересечение Байкала от истока Ангары и обратно, в сумме примерно 120 километров. Наблюдали с воды поразительный закат солнца на полнеба с отражением в чистой воде озера. На первом судне командовал дипломированный яхтенный капитан Г. Паско из подмосковного яхтклуба «Спартак», на втором – его сын.

Опытный экипаж сопровождал менее опытный, которому пришлось пережить и оверкиль, и поломку мачты – хорошо, что вблизи берега. Закончилось все благополучно: незатонувшие вещи собраны, в место разлома мачты вставлен сосновый буж из молодой сосны, испытания продолжены. К конструкции серьезных замечаний не было, так как виной аварий стал человеческий фактор – ошибки экипажа. «Альбатросы» получили путевку в жизнь.



Первые «Альбатросы» на палубе теплохода «Комсомолец»



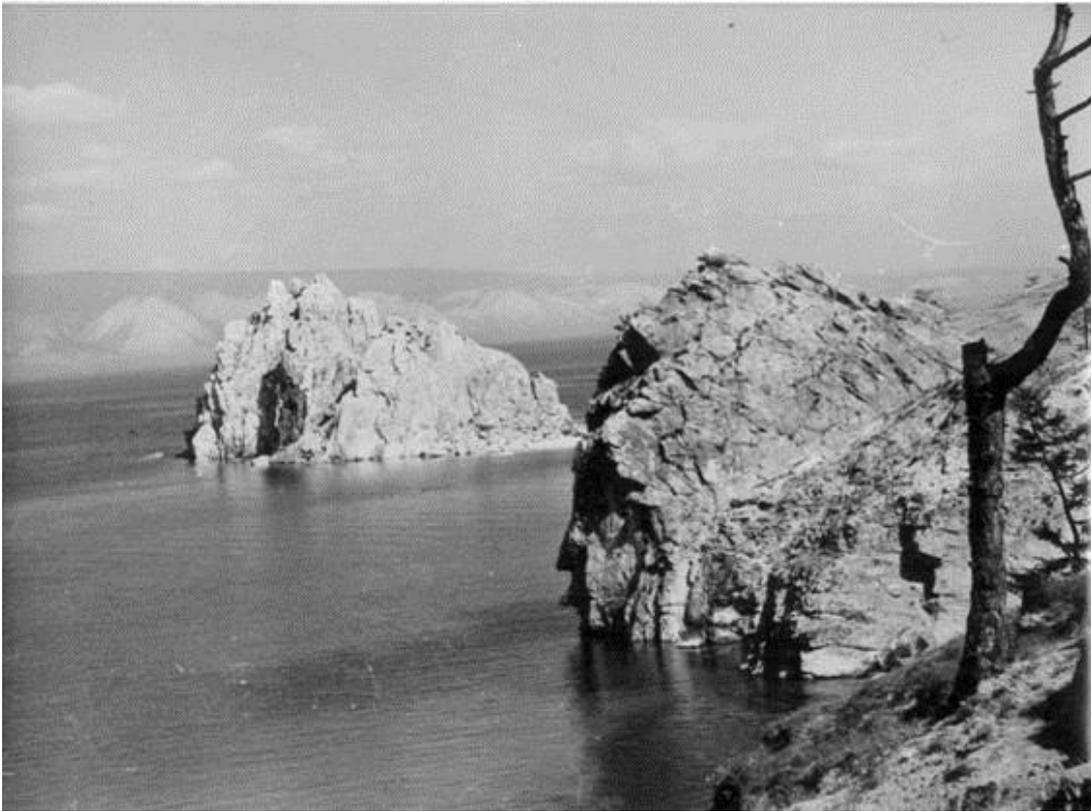
«Альбатрос 01» на Байкале



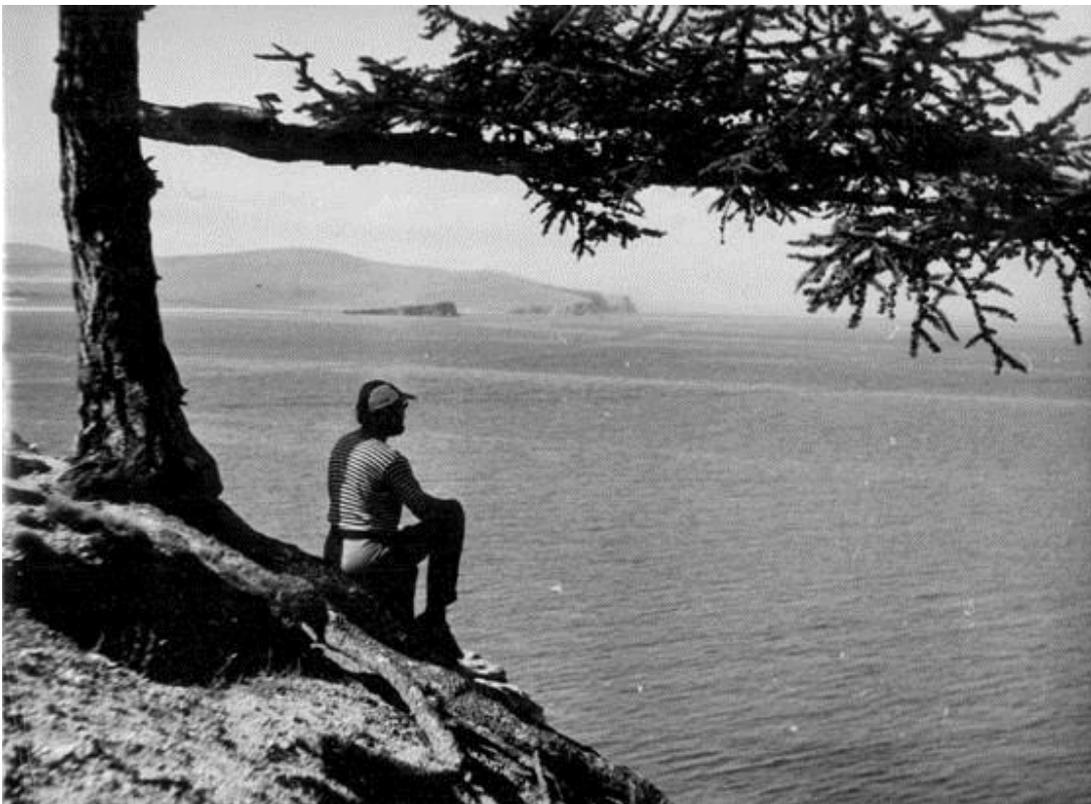
Закат на Байкале



Испытатели «Альбатросов» на острове Ольхон



Мыс Бурхан, скала Шаманка и скала Пушкин на Ольхоне



Байкал. Малое море

15. Испытания «Просторов» на Азове

Если «Альбатросы» стали для туристов-парусников надежной рабочей лошадкой, то «Просторы» больше подходили для спортивных соревнований. Прототипом конструкции послужил английский гоночный катамаран «Catapult». Изготовителем и разработчиком было ПО «Энергомаш» в подмосковных Химках.

Еще до экспедиции на Азовское море при испытаниях на одном из латвийских озер и на Московском море были выявлены и устранены два серьезных недостатка. Не выдерживал нагрузку от воды и отламывался кинжальный шверт. Заводу пришлось поменять материал, идущий на его изготовление. Баллоны, снабженные ликтросами, не удерживались в коробах, снабженных ликпазами, и пускались в свободное плавание, что могло привести к самым серьезным последствиям. Такое случилось с экспертами-испытателями ВНИЛТЭ вдали от берега на озере Ковда в северной Карелии. Хорошо, что испытания проводились всегда как положено, двумя страхующими друг друга экипажами. Конструкция коробов была изменена.

Испытания в районе Ейска на Азовском побережье дали положительный результат. Единственное происшествие случилось при моем одиночном выходе. Катамаран лег на бок, но мне удалось поставить его на ровный киль в течение 20–30 секунд. Сначала пришлось повиснуть на верхнем баллоне, а потом помог ветер, поддувший под парус, легший топом мачты на воду. Герметичная мачта и парус не дали пустому катамарану быстро перевернуться мачтой вниз.

После проведения всесторонних испытаний по программам и методикам ВНИЛТЭ и устранения обнаруженных недостатков туристы-парусники получили еще одно разборное парусное судно.



Катамаран «Простор»



Разработчики, изготовители и испытатели катамарана «Простор» на Азове

16. Испытания малых туристских судов и подвесного паруса

Надувные байдарки «Ласточка» завода «Ярославрезинотехника», одноместные и двухместные, а также надувные лодки этого завода показали хорошие результаты в ходе испытаний при сплаве по горным рекам. Был проведен эксперимент дооборудования заводской «Ласточки-11» герметичным фартуком с обручем и юбкой. Экспертам-испытателям ВНИЛТЭ удалось на такой лодке без оверкилей преодолеть трехступенчатый порог Кивиристи на реке Охта. Причем третью ступень, длинный каньон, захотелось пройти неоднократно.



Порог Кивиристи на реке Охта, Карелия



Вторая ступень



Прохождение порога Кивиристи. Эксперт-испытатель М. В. Строгонов на модернизированной «Ласточке»



Таскать не перетаскать...



Испытатели на реке Алазани, Кавказ



Левый берег верховьев реки Алазани (Грузия) заселен осетинами, правый – чеченцами



Река Ока, Тыва



Река Кафирниган, Памир. Байдарки на снегу. Март 1986 г.

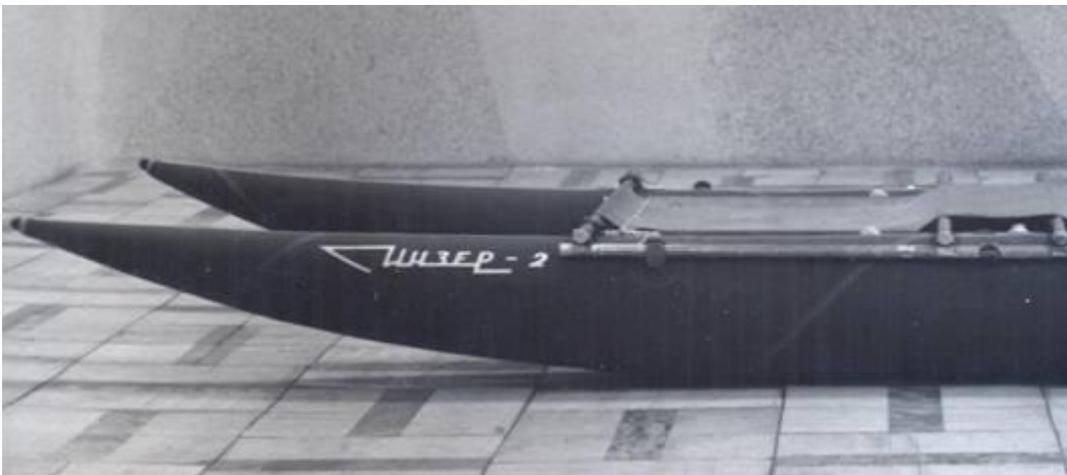
В одном из карельских походов с участием В. М. Перегудова мной был проведен эксперимент по оборудованию ярославской надувной лодки «Любава» парусным вооружением по «косой схеме»: руль – с одного борта, шверт – с другого. Лодка уверенно ходила под парусом на попутных курсах, но из-за большой ширины, паразитной парусности и «луноходности» (скручивания) двигалась медленно и не шла в лавировку при усилении ветра. Позднее Перегудов оборудовал парусным вооружением надувную лодку «Волна» совместно с ее капитаном Н. Вайноненем, которая показала очень неплохой результат.

Подвесной парус Катайнена испытан на Пестовском водохранилище в 1987 году. Он интересен тем, что в одном устройстве соединены парус, шверт и руль, устройство навешивается на транец лодки как подвесной мотор. Испытания показали работоспособность конструкции, но довольно ограниченную область ее применения.



Подвесной парус

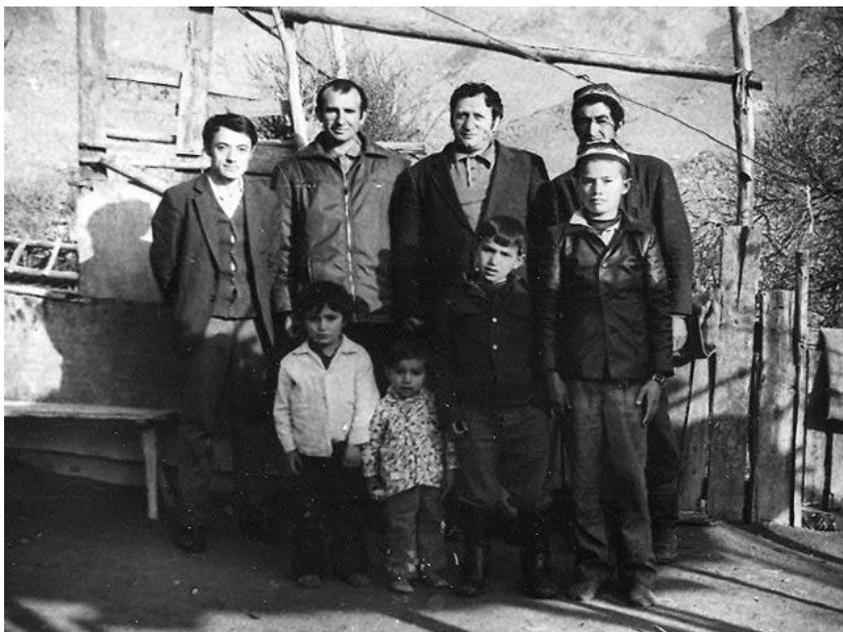
Была попытка одного из московских оборонных предприятий подготовить к выпуску гребной и парусный катамараны «Инзер», получившие имя по названию реки Инзер на Урале. Внедрение не состоялось. Запомнилось только, как двое ребят, наблюдавших за испытаниями с берега, вели разговор: «Не понял, что за название. «Мизер», что ли?» – «Да картежники, наверное. Преферансисты».



Катамаран «Инзер»

Любопытный случай произошел с нами на Памире, где мы испытывали опытные образцы байдарки «Катран» и лодки для рыбаков «Ока». Во-первых, вместо Ленинакана я чуть было не улетел в Ленинабад. Перепутал, пришлось срочно возвращать авиабилеты в кассу и покупать новые. Начальник турбазы, расположенной на берегу Кайраккумского водохранилища, свозил нас в далекий горный кишлак. Там мы посадили привезенный с

собой саженец персикового дерева и услышали рассказ местного лесника, жившего с семьей на отшибе, о том, что в зимний период ему помогает йети, которого он подкармливает. На турбазу вернулись с мешком урюка, который выращивают в высокогорье на специальных площадках. Эти площадки обносят каменными ограждениями, которые удерживают привезенную из долины плодородную землю. Пожалуй, такие площадки только с помощью йети и можно построить.



Семья лесника-таджика на Памире, которому помогал йети

Выпуск лодки «Ока» (автор Мазуров) для рыбаков удалось наладить на Рязанском заводе автоагрегатов, а с каркасно-надувным «Катраном» (КНБ), к сожалению, в Рязани вышла осечка.



Лодка «Ока» с экспериментальным парусом на Кайраккумском водохранилище

Калининградский судостроительный завод «Янтарь» выпустил еще один разборный парусник – тримаран «Янтарь» (автор Осипов) с выносными раздвижными поплавками. Таким образом обеспечивается возможность гребли академическими веслами, хождения под парусом и под мотором. ВНИЛТЭ в свое время дала добро и этой интересной секционной конструкции. Конечно, транспортировать ее сложнее, чем каркасные и надувные суда, но она имеет свои несомненные достоинства. Наш клубовский ветеран Виктор Закладной ходил с друзьями на «Янтарях» по Белому морю.



Испытания тримарана «Янтарь» под парусом, веслом и мотором

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Если бы я был богачейшим из богачей, у меня, наверное, была бы лодка побольше и новые паруса.

Но в субботний день, когда со мной только ветер и Бог, я не был бы ни на каплю счастливее, чем теперь.

Эндрю Эванс

Непростое это дело – создание малых судов. Специфика заключается в необходимости совмещения порой взаимоисключающих требований в ограниченном объеме. Дополнительная сложность наших судов в том, что они разборные. С обычной яхтой или самолетом проще. Там сверли по месту, и весь крепеж будет равнонагруженным. А тут надо все продумать так, чтобы последнее звено замыкало всю конструкцию, напрягало ее и заставляло работать как единое целое. Например, в «Тайменях» морской болт замыкает конструкцию кильсона, а в «Пляжном зонтике» вороток у пятнерса напрягает сразу восемь тросиков рамы и делает корпус жестким, без «луноходности».

При разработке новой конструкции прежде всего определяется назначение, условия эксплуатации, используемые материалы, технологические возможности и многое другое. На первом этапе

необходимо досконально изучить весь предшествующий опыт решения поставленного комплекса задач в подобных конструкциях. Увлекательное занятие – просматривание патентных материалов в ГП НТБ (патентной библиотеке). При этом достижение цели кажется абсолютно невозможным. Но глаза боятся, а руки делают. Необходимо развивать пространственное воображение, чему способствует начертательная геометрия. Помогает разбивание крупной проблемы на отдельные этапы, а всей конструкции – на отдельные узлы, затем их последовательное разрешение. При этом нельзя упускать из виду то, что они должны работать совместно.

Часто решение приходит в процессе изготовления – как бы думаешь руками. Ну а дальше испытания. Практика – критерий истины. «*In vino veritas*» – это только половина древнего латинского изречения. Полностью оно звучит так: «*In vino veritas, in aqua sanitas*» – «Истина – в вине, здоровье – в воде». В нашем случае истина в воде. Сделал первый вариант – спускай на воду и испытывай, переделывай не один десяток раз, снова испытывай, снова на воду. Пока не получишь результат, который тебя устраивает. Тогда и *vino* выпить не грех, если здоровье позволяет. И вперед, **и** с песней.

Что может быть прекраснее хождения под парусами? Именно хождение, не плавание. Плавают все, что легче воды, а на парусниках не плавают, а ходят по воде, яко посуху. Ходят при попутных ветрах и против ветра. Конечно, не прямо против ветра, а в лавировку, под некоторым углом, который для классных однокорпусных яхт (не для катамаранов) может составлять всего 15 градусов. И вот в одной руке румпель руля, в другой – гика-шкот, шустро идешь под парусами, запрягши с помощью лопарей (полиспастов) упругие лошадиные силы ветра, и слушаешь посвист ветра в вантах и шелест волны за кормой.

Все в гармонии с природой, ход мягкий, в отличие от утомительных весел или ревущего мотора с его вибрацией и вредными выбросами. Обтекаемый корпус яхты плавно разрезает волны в нужном тебе генеральном направлении, словно по волшебству. Приобретая опыт, уже автоматически поддерживаешь нужное положение руля и паруса, идешь как на автопилоте. Любуешься божьим миром и думаешь о чем-то своем, заветном. В

тихую погоду вспоминается песня Новеллы Матвеевой: «Шел кораблик, шумел парусами... Сам свой лоцман, сам свой боцман, сам свой капитан...»

Если крепко задуло и зашуршало за кормой, поешь во всю мощь, благо никто не слышит, кроме матроса, если он есть. «Эй, залетные!»

Что может быть лучше, чем то, о чем потом все межсезонье будешь вспоминать? Разве что творческое горение, когда приходят новые идеи по совершенствованию и обустройству «корабля», которые можно тут же, сняв упаковки с антресолей, воплотить на пользу себе и людям.

В этой книжке с картинками я изложил свой взгляд на спортивный туризм и представил некоторые свои проекты. Как сейчас принято выражаться в Сети, имхо. Одно могу порекомендовать.

Приобретите или постройте простейшую разборную яхточку и станьте если не яхтсменом, то туристом-парусником или хотя бы плавдачником. Управлять такой карманной яхтой, не требующей ни прав, ни стоянки, ни трейлера, проще, чем автомобилем, а водоемов у нас, слава богу, хватает. Более красивого, разнообразного, полезного во всех отношениях и приятного вида отдыха, туризма или спорта, если охота погоняться, трудно себе представить.

Однако не следует забывать, что турист в сложных походах, как улитка, сам на себе свой дом, да и не только дом, таскает. Но если улитка, ползая, волочит свою раковинку по твердой поверхности, то турист несет свой скарб на плечах. Хорошо, что позднее были придуманы рюкзаки с поясными ремнями: часть нагрузки перераспределилась на ноги. Помнится, в одном плотовом походе-шестерке (шестой категории сложности) начальный вес рюкзаков на «пешке» – пешеходной части маршрута при заброске к началу сплава – составлял 56 кг на каждого. Дополнительный груз представляли собой камеры от колес Ил-18. Неделю нужно было идти в горах до озера Карабалык, к истоку реки Бий-Хем (Большой Енисей), порой по курумнику (крупные неустойчивые камни) и осыпуге (вязкая щебенка). После такого невольно задумаешься о минимизации снаряжения. И, конечно, необходимы предподходная

тренировка и соблюдение известных правил переноски грузов – не стоит полагаться на русский «авось». Приведенный пример – не ода безумной храбрости туристам моего поколения, а скорее назидание читающим туристам. Относитесь к подготовке к путешествиям серьезно, пусть избыток сил не обманывает вас. Если вам кажется, что вы все осилите и перенесете, это вовсе не означает, что так будет в действительности и всегда. Чем лучше и основательнее вы подготовитесь, тем больше сохраните свое здоровье. Поверьте, лучше учиться не на своих ошибках.



Парусный лагерь на Верхневолжской регате. Конаково. 2006 г.



Верхневолжская регата на Московском море. 2006 г.

Сдается мне, что у современного горожанина, закинувшего за плечи рюкзак, или садыщегося в оснащенную лодку, или на велосипед, мотоцикл, с багажными сумками, со всем необходимым для сложного рискованного путешествия или высококатегорийного похода, просыпается древний инстинкт кочевника, первопроходца, исследователя. Возникает измененное состояние сознания, своего рода боевой настрой сродни трансу, и в этом состоянии он радуется новому, а вернее, старому, давно забытому образу жизни предков с присущими ему трудностями и опасностями. И их преодоление делает его счастливым. В народе говорят: «На то и щука в море, чтобы карась не дремал», то есть не жирел и не деградировал. Человек же не должен уподобляться ни карасю, ни щуке.

«Парус, волны и свежий ветер...» назвал свою книгу о малых судах наш одноклубник В. Байбаков. «Природа гораздо более и лучше, чем вино, веселит сердце человека», говорится в «Афонских листках». Можно представить, что чувствовали летчик Ромер или доктор Линдеман, переплывшие Атлантику на разборных парусных байдарках! А знаменитый пересекатель океанов французский

яхтсмен-одиночник Маутесье отказался от победы в кругосветной гонке и вместо суетного финишного торжества в Плимуте отправился на второй виток вокруг Земли! В океане он пришел к пониманию высшей истины о Творце всего видимого и невидимого мира.

Наши предки, освоившие одну шестую часть суши Земли, дошедшие до Аляски и Калифорнии, открывшие Антарктиду, были явно заядлыми путешественниками и исследователями. Сейчас нет нужды осваивать огромные пространства, разве что километры, когда-то открытые предками и забытые потомками, чтобы не зарастали тропы первопроходцев. Время идет, Земля, ее покров и климат меняются. Но старинная, извечная страсть путешествовать и исследовать остается. Она зовет снова и снова пускаться в путь и изучать меняющийся мир. Так, наши современники Языков и Гвоздев, Литау и Смургис, Конюхов и Кулик со товарищи, а также многие другие, не прославленные в СМИ путешественники поражали и поражают мир своими походами, маршрутами и достижениями.

Парус и колесо — древнейшие изобретения человека. Крыло самолета тоже парус, только наоборот. Разборная яхта все же доступнее, дешевле и безопаснее, чем самолет и автомобиль. Большая каютная яхта, конечно, комфортнее. Зато маленькая ближе к воде, не боится отмелого берега. В штиль выручают весла или легкий подвесной мотор, хотя бы из газонокосилки. Не требуется дорогая стоянка, да и семь футов под килем не нужны, хватит и двух-трех.

Материальное состояние не имеет большого значения. Если парусники – аристократия морей, то суперяхты с наворотами (саунами, барами и вертолетами) – аристократия денежных мешков. А малые яхты, особенно построенные своими руками, – аристократия духа.

* * *

Покинь жильё, взгляни окрест

И ощути свободу,
Охоту к перемене мест.
Воспой свободе оду.
Хоть ненадолго ощути
Очарование пути.
Забудь про цель деяния,
Важнее состояние.



Приложения

Приложение 1

Московский парусно-туристический клуб

Статья из газеты «Яхтинг в России», № 3 (39), 2000

Прошло уже более четверти века с того момента, когда в 1973 году в Московском городском клубе туристов на Большой Коммунистической по объявлению, написанному Михаилом Лимонадом, собрались туристы-байдарочники, которые использовали самодельное парусное вооружение при путешествиях по озерам и водохранилищам, а к ним присоединились немногочисленные тогда владельцы импортных разборных швертботов (польская «Мева» и немецкий «Дельфин»). Этап становления коллектива, формирование его творческого ядра продолжались до 1974 года.

В июне 1974 года парусная секция Московского туристического клуба послала экипаж А. Карпухина для участия во Второй регате разборных парусных судов в Лосеве. Неожиданно друг для друга там оказались еще два экипажа из Москвы, рулевыми которых были Валерий Перегудов (в будущем конструктор «Альбатроса») и Виктор Белоозеров. Мы увидели, что в Ленинграде идея плавания на байдарках под парусами уже получила признание и находит сторонников в других городах, например в Николаеве, откуда приехал на гонки экипаж Сарина, который своим участием от лица Николаевского кораблестроительного института как бы научно подтвердил правильность этой идеи. Дебют москвичей был успешным: экипаж Белоозерова занял 1-е место.

Это вдохновило парусную секцию Московского турклуба в том же году провести аналогичные гонки. Первые московские соревнования состоялись в июле 1974 года на Борцинском плесе Иваньковского водохранилища. На этих соревнованиях конструкция парусной байдарки с боковыми поплавками В. Перегудова имела явное преимущество перед всеми другими судами. С этих пор берег Московского моря на 15 лет стал базой туристов-парусников.

Перед нами стояли три задачи: утвердить себя в структуре спорта и туризма; выработать оптимальные конструкции судов; найти формы спортивных мероприятий.

В результате работы был создан Московский парусно-туристический клуб (МПТК) на Преображенской площади; проводились ежегодные регаты с участием до 200 вымпелов из многих регионов СССР, на которых первая десятка практически целиком состояла из московских экипажей; члены клуба успешно выступали в соревнованиях, проводимых в других городах.

Основными нашими судами стали полноценные парусники, способные ходить в крутой бейдевинд при ветрах силой до шести баллов. Конструкция судна позволяет разобрать и сложить его в компактные упаковки общим весом до 100 кг,

которые легко размещаются в купейных и плацкартных вагонах пассажирского поезда и, как правило, не вызывают раздражения у проводников. Наши паруса появились на озерах практически всех регионов страны, включая Байкал, Иссык-Куль, Онегу, Ладогу. Вышли мы и на моря: Каспийское, Азовское, Черное, Белое, Балтийское и Баренцево.

Начинали мы с байдарок с боковыми поплавками обтекаемой формы, превращавшими байдарку в тримаран. Уже в первые годы соревнований Виктор Дзюба продемонстрировал идею парусного катамарана, поставив довольно большой парус (10 кв. м) на соединенные корпуса двух байдарок. На следующем этапе развития байдарки были заменены на надувные корпуса с внешним набором из стрингеров и шпангоутов, что произвело революцию. Конструкция надувного парусного катамарана, доработанная совместными усилиями активных членов нашего коллектива (В. Успенский, В. Кузнецов, В. Святенко, К. Федоров и др.), стала основным типом современного судна. Типичные параметры катамаранов таковы: максимальная длина – 5–6,5 м, диаметр корпусов – 0,4–0,5 м, высота трамплина над водой – 0,5–0,7 м, высота мачты – 6–8 м, парусное вооружение – классический бермудский шлюп площадью 7–13 кв. м, экипаж в дальнем походе – до 4 человек.

Основным видом путешествия в парусном туризме является прибрежное плавание группой от двух до шести судов по маршруту протяженностью 150–500 км в течение 1–4 недель с ночевками, как правило, на берегу, пешими экскурсиями вблизи мест стоянок, посещением достопримечательных мест. Экипажи и группы формируются в зависимости от сложности маршрута и общности интересов.

В ненапряженных походах преобладают семейные экипажи с участием детей от 7 лет. Такие походы чаще всего совершаются по Онежскому и Ладожскому озерам в июле – августе. На более сложных, спортивных, маршрутах преобладают чисто мужские экипажи. Примером может быть неоднократно организованное клубом пересечение Азовского моря (1–10 мая), походы по Белому морю, озеру Байкал.

Самый интересный и протяженный маршрут в суровых условиях Баренцева и Белого морей (Мурманск – Архангельск) в 1998 году прошел экипаж крейсерского тримарана В. Гуськова.

Не менее важную роль в жизни клуба играют соревнования, которые для нас имеют гораздо большее значение, чем в большинстве других видов туризма. Соревнования проводятся как классические парусные регаты, на которых действуют общепринятые международные правила парусных гонок. Борьба идет не только за личное первенство, в гонках совершенствуются конструкции судов, обкатываются новые технические идеи. С этого года предполагается ввести розыгрыш переходящего кубка как среди гонщиков, так и среди конструкторов. В программу соревнований включаются обычно чисто туристские дисциплины: ориентирование с обходом контрольных пунктов, упражнение по аварийным работам (восстановление перевернувшегося судна), топографическая съемка и др.

Гонки проводятся с зачетом по классам судов, по площади паруса (5, 7, 10 и 13 кв. м) и типу (катамаран, тримаран, швертбот).

Мы применяем и гандикапные системы для определения абсолютных победителей в соревнованиях судов различных классов. Особый интерес представляют соревнования типа ралли, когда участвующие суда проходят совместно маршрут с серией промежуточных финишей (1–10 мая).

Эпизодически некоторые члены клуба принимали участие в гонках с парусными судами олимпийских классов. В частности, катамаран Успенских неоднократно принимал участие в гонках «Торнадо» на Истринском водохранилище и занимал призовые места.

В перспективе предполагается установить связь с системой парусного спорта, с тем чтобы наши соревнования принимались в зачет для присвоения спортивных разрядов.

С 1979 по 1994 год МПТК возглавлял Владимир Кузнецов, это был период наибольшего расцвета нашего движения. На московские соревнования приезжали команды из Балтии, Харькова, Донецка, Львова, Ташкента, Новосибирска, Краснодар, Куйбышева, Мурманска. Регаты на Московском море стали фактически всесоюзными чемпионатами, на которых собиралось свыше 200 вымпелов. Лагерь на Парусном берегу превратился в постоянный центр отдыха и парусного дела, который действовал весь сезон, от ледохода до ледостава. Организационная сторона дела была решена включением парусного туризма в структуру Федерации туризма, были разработаны нормативные документы по организации путешествий и соревнований. Нормы спортивных показателей по парусному туризму были включены в Единую спортивную классификацию с возможностью получения туристами спортивных разрядов и мастерских званий. Ежегодно при МПТК проводится силами наших активистов школа по подготовке судоводителей парусных туристических судов с вручением клубных удостоверений. Опыт школы был обобщен в учебнике, написанном Ю. Ивановым, В. Успенским, И. Добронравовым, а опыт самостоятельной постройки судов – в книге В. Перегудова. Регулярно материалы наших походов и соревнований появлялись на страницах журнала «Катера и Яхты», «Турист» и других изданий. По идеям наших конструкторов некоторые предприятия стали выпускать промышленные суда для массового потребителя. Как пример можно привести катамаран конструкции В. Перегудова («Альбатрос»), который до настоящего времени выпускается в Ташкенте. Другой катамаран – «Простор» (конструктор В. Румянцев) нашел спрос как судно для соревнований и пляжного отдыха.

В 90-х годах начался спад нашего движения, но нашему коллективу удалось стабилизировать деятельность клуба. Массовость соревнований сократилась, но мы смогли сохранить полностью ежегодный график мероприятий, сложившийся в 80-х годах: весеннее ралли, две майские регаты, две осенние регаты, работу летнего лагеря в

промежутке между весенними и осенними соревнованиями, организацию и обслуживание путешествий. Клуб сохранил помещение, в чем большая заслуга Б. Комарова, возглавлявшего клуб в этот трудный период. Единственной существенной переменной стало перебазирование летнего лагеря с Парусного берега в окрестности г. Конаково.

В 1996 году МПТК был зарегистрирован в управлении Министерства юстиции по городу Москве как региональная общественная организация. Сейчас МПТК активно функционирует, готовится к новым соревнованиям, путешествиям и приглашает в свои ряды всех желающих.

Наш адрес: ул. Преображенский Вал, 24, строение 2.
Вечером по четвергам.

Виктор Белоозеров, Вячеслав Стрелков

А это мы — когда нам было 25! 25-летие клуба, Конаково, 6 июня 1999 г.



Приложение 2

История парусного туризма на надувных катамаранах

На первый взгляд определение «парусный туризм» не вызывает никаких дополнительных вопросов и в нем нет никаких противоречий. Все ясно: тот, кто проводит свой досуг в путешествиях под парусом, и есть «парусный турист», или «турист-парусник».

Однако спросите у любого яхтсмена, вернувшегося из сколько-нибудь продолжительного круиза: «Вы турист-парусник?» И получите отрицательный ответ. Никто из крейсеристов, путешествующих по Днепру или вокруг света, не относит себя к туристам-парусникам. Так что же такое «парусный туризм»? Откуда он взялся и куда исчез?

Как организованное явление парусный туризм сформировался в 70-е годы ушедшего столетия. Влекомые романтикой парусных путешествий жители крупных городов, удаленных от большой воды, и не имеющие возможности попасть в элитные ведомственные яхт-клубы, стали проектировать и строить яхты. Яхты, которые могли храниться в городской малогабаритной квартире. Всеобщий дефицит промышленных товаров в сочетании с возможностью «достать» почти бесплатно любые материалы, вплоть до сверхсекретных военно-космических, и избытком не востребовавшего инженерно-конструкторского потенциала привел к всплеску технического творчества в малом яхтостроении. Во время отпуска владельцы грузили свои суда на поезда, автобусы, самолеты и отправлялись в путешествие к любым водоемам. У самых глухих берегов, никогда не видевших парусов, стали появляться красивые яхты. Необходимо отметить, что парусный туризм был характерен лишь для СССР, или, если хотите, для Восточной Европы. В Западной Европе приблизительно в те же годы был создан большой флот трейлерных микрокрейсеров. В 1976 году французский журнал *Vateaux* провел первые гонки в классе микро, а тремя годами раньше на Вуоксинских плесах в Ленинградской области прошли первые соревнования туристов-парусников на призы журнала «Катера и яхты». Шли годы. К началу 90-х годов парусный туризм достиг вершины своего развития. Отечественная промышленность наладила массовый выпуск

разборных судов в Ташкенте и Подмоскowie. Среди самодеятельных конструкторов сложились «классические школы» дизайна: перегудовская, братьев Успенских, Козлова, Кузнецова, Святенко (Москва), феденюковская (Луганск), Кулика (Краснодар – Новосибирск). Сложился традиционный календарь крупнейших соревнований по парусному туризму: на призы журнала «Катера и яхты» в Кавголове или Лосева под Петербургом, ралли в Конакове (Подмоскowie), Кубок Донбасса в Донецкой или Харьковской областях, ралли Азовского моря, Новосибирского моря, Черного моря. Исчезла невероятная пестрота конструкций, и разборные яхты приобрели логически завершенный вид. Появились книги, посвященные парусному туризму, а также официально утвержденные правила проведения походов и соревнований. Во многих городах действовали сильные клубы туристов-парусников. В Украине парусный туризм получил развитие в Донецке и области, в чем немалая заслуга бессменного организатора и главного судьи всех крупных украинских соревнований Игоря Михайловича Крыгина. В Луганске он развивался стараниями Виктора Феденюка, Анатолия Рагулина, в Харькове благодаря Михаилу Холодову, Александру Коломойцу, Владимиру Кривцову. В Киеве парусный туризм продвигали Александр Лукьянов, Александр Кондауров, Игорь Филь. В других городах Украины организованных коллективов туристов-парусников не было, хотя временами появлялись отдельные команды. Бурно развивавшийся на востоке Украины парусный туризм тяготел к Азовскому морю. Это море обладало благоприятными для развития парусного туризма качествами: свободный режим плавания, сильные ветры, удобные берега, теплая вода. Из Мариуполя начинались маршруты не только донецких, харьковских и луганских туристов, но и

многих московских и питерских групп. Более двадцати лет здесь стартовали или финишировали экстремальные ралли Азовского моря, а с 1994 года – Азовского и Черного морей. Отсюда начинались и морские пути в мекку парусного туризма – полуостров Казантип. С тех пор многое изменилось. Исчезли залежи бросовых материалов, возникли маленькие частные верфи, со стапелей которых сходят великолепные разборные парусники, стоимость которых почти сравнялась с ценой небольшого «крейсера». Вместо доступности парусного туризма на первый план выступило другое его качество – мобильность. Как оказалось, люди, которые по своему социальному статусу могут позволить себе в наше время отдых под парусами, весьма ограничены во времени. Поэтому многие шикарные «крейсера» с неограниченным районом плавания обречены быть вечно стоящей у пирса плавучей дачей, в лучшем случае – с непродолжительными выходами недалеко от базы. Разрешить эту проблему помогает парусный туризм на разборных судах. Перебрасывая яхту в нужную точку воздушным или наземным транспортом, яхтсмен может не тратить время на длительные переходы. К примеру, в сезон 2000 года меньше чем за месяц наша команда успела провести выезд на Черное море с обеспечением погружений аквалангистов у Карадага и в Новом Свете и поход по островам северной Ладogi с экскурсиями по валаамским святыням, укреплениям линии Маннергейма и Санкт-Петербургу.

Сейчас для туристов-парусников Украины, да и для всех других яхтсменов, настал тяжелый период. Казалось бы, времена шпиономании прошли, однако пограничный режим на Черноморском побережье стал даже строже, чем при железном занавесе. А известные случаи с расстрелом российских и турецких рыболовецких судов

показывают, что пограничники не шутят: потопят и своих без лишних сантиментов. Азовское море тоже внезапно оказалось приграничным, причем с нечетким статусом территориальных вод и неясной демаркацией границы. Движение маломеров разрешено только в светлое время суток, причаливание вне оборудованных причалов запрещено, а сами погранзаставы расположены так далеко друг от друга, что за светлое время не доберешься никак. Так что приходится или нарушать, уповая на дефицит топлива у пограничников, или забыть старый добрый Азов, колыбель украинского парусного туризма, и искать новые маршруты за границей. Например, в России или других странах (почему бы и не Израиль?), где к яхтсменам относятся уважительнее. Исчезла и жемчужина Азова – Казантип. То есть физически этот полуостров, конечно, существует, но там нашли нефть, а чтобы никто не мешал ее спокойно добывать, узкую полосу побережья вокруг этого древнего кораллового атолла объявили «Казантипским природным заповедником». Внутри него высятся десятки нефтедобывающих установок, а подступы с моря надежно оберегают от вторжения потенциальных «губителей природы под парусами» отряды военизированных охранников «заповедного режима». Не способствуют процветанию парусного туризма в Украине и такие нововведения, как новые ставки налогов на транспорт, распространившиеся и на надувные плавсредства, баснословные пошлины на оформление документов и требование командования погранвойск иметь морские радиостанции даже на самых малых яхтах прибрежного плавания.

Но все эти обстоятельства не являются причиной того, чтобы разборные яхты пылились на чердаках и антресолях. Благо у туриста-парусника всегда остается возможность выбирать. Если условия

плавания по нашим украинским морям стали невыносимы, так в других странах тоже есть моря и озера, а службы береговой охраны там созданы для того, чтобы способствовать мореплаванию, а не препятствовать ему. Если оплатить получение всех необходимых для хождения по украинским водам документов вам не по карману, не сложно найти воды, где у вас никто никогда не спросит никаких бумаг. А если захотите, то и такие, где за время своего путешествия вы вообще никого не встретите. Поначалу с наших акваторий исчезли разборные яхты с московскими и ленинградскими номерами на парусах, ранее составлявшие значительную флотилию у берегов Казантипа, поредели украинские вымпелы на Азове. А в 2000-м оборвалась и долгая история «Ралли Азовского и Черного моря», гордости украинского парусного туризма. Думаете, это упадок? Совсем нет, даже наоборот.

По крайней мере, у нас в Харькове наблюдается подъем активности туристов-парусников. Сходят со стапелей новые яхты, разрабатываются новые конструкции, осваиваются новые акватории. Все больше харьковских разборных яхт можно встретить на берегах озер и морей российского севера, на Байкале, на Каспии. Но два раза в год все туристы-парусники Украины собираются на родной земле. В конце мая на акватории Краснооскольского водохранилища, что на стыке Харьковской, Донецкой и Луганской областей, разыгрывается старинный переходящий приз по парусному туризму – Кубок Донбасса. Экипажи из Киева, Житомира, Боярки, Донецка и городов Донецкого региона, Харькова и Луганска собираются здесь не только и не столько в надежде отчеканить свои имена на серебряной модели летящего по хрустальным волнам парусника, сколько для того, чтобы обсудить в кругу друзей и коллег планы на новую навигацию, поделиться

техническими новинками и навигационным опытом. Рассказ об этом существующем уже третье десятилетие парусном фестивале – отдельная тема.

Второй раз встречаются парусные туристы в конце года. Гостеприимные двери луганского клуба «Пещера» открываются на праздник покровителя мореплавания св. Николая для тех, кто связал свою жизнь с альтернативными видами яхтинга, в том числе и парусным туризмом. В этой «пещере» рождались самые удивительные и фантастические проекты, и, что поразительно, многие из них были осуществлены. Здесь строятся планы на будущее, а еще здесь вспоминают, вспоминают те времена, когда туристы поднимали паруса с надеждой на то, что успех путешествия зависит только от них самих.

Евгений Антонов (Харьков)

Приложение 3

Статья из журнала «Мир божий», № 2 (5) 1999



ВОЗВРАЩЕНИЕ К ИСТОКАМ

В. А. Строганов



Мир Божий № 5

Валдай — сердце России. Тихое, заповедное место. Здесь от чистого истока на все четыре стороны текут в славянские пределы, в Белую, Малую и Великую Русь, животворные артерии рек.

На самом высоком месте Валдая, недалеко от истока Волги, стоит храм Преображения Господня, с колокольни которого открывается великолепный вид на леса, озера, деревянные церкви и каменные храмы, возвращенные православным. Храм был возведен на народные деньги, собранные в восемнадцати поволжских губерниях в начале века. В последние годы возобновилась традиция 29 мая, в местный престольный праздник, освящать исток Волги (освящение совершает архиепископ Тверской и Кашинский Виктор). Воскресает из мерзости запустения православная душа русского народа.

На одном из Верхневолжских озер, озере Вселуг, есть небольшой живописный остров Малый Соловецкий или, как его чаще называют в народе, остров Божье Дело. Триста лет назад здесь был основан Свято-Троицкий Новосоловецкий монастырь, который представлял собой уменьшенную копию Соловецкого

монастыря. Вместе с первыми насельниками монастыря в его постройке принимали участие и местные жители. Считалось, что чем больших размеров валун для стен и башен монастыря привезет православный на своей лодке, чем больше он потрудится на ниве Господней, тем больше грехов с него снимется. Творя молитву Господу, насельники занимались рыболовным и другими промыслами, возделывали монастырский сад. Здесь готовили монахов-трудников, которых затем направляли в знаменитый Соловецкий монастырь на Белом море.

Как и многие другие очаги духовной, просветительской и хозяйственной деятельности, в 1947 году монастырь был взорван и разобран на стройматериалы.

И только сейчас, в наше время нашелся человек, молитвами и трудами которого началось восстановление утраченной святыни. Зимой 1996-1997 годов на острове Божье Дело появился сначала поклонный крест, а затем поданный по старинной северной русской традиции без единого гвоздя. Настоятель храма Святой Живоначальной Троицы отец Валентин Цвелев, отказавшись от московской прописки, переехал сюда, и первое время ютился порой в старинном монастырском погребе — единственном каменном сооружении, чудом сохранившемся с прежних времен.

Первые службы отца Валентина проходили во временном храме, представлявшем собой брезентовую палатку с отоплявшейся дровами железной печкой и освещением от церковных свечей. Этот брезентовый храм во время его сборки посетил и благословил святейший патриарх всея Руси Алексий II.

Летом 1998 года велись службы в деревянном храме. Кроме местных жителей, сюда приплывали прошлогодние посетители острова, туристы-байдарочники, с просьбой окрестить неофитов. По древнему православному чину крещение было проведено прямо в водах озера. Учащиеся воскресной школы при храме Спаса-Преображения в Переделкине (41 человек детей с родителями) по благословию своего духовного наставника иеромонаха Филарета специально приплыли на большом ка-



тамаране и байдарках для послушания.

Годом раньше группа, организованная Академией управления МВД России (руководи-

тель — Александр Добродеев, участник создания часовни в честь святого благоверного князя Александра Невского в стенах Академии), прошла паломническим маршрутом по реке Угре, называемой в народе Поясом Богородицы.

В конце лета 1998 года был построен и спущен на воду небольшой плавучий храм на разборном парусно-моторном катамаране, которому в следующем сезоне предстоит освящение и участие в паломнических маршрутах и крестных ходах на волжских водах. Наш храм представляет собой разборный алтарь, собираемый за 30 минут на палубе катамарана. Сориентировав алтарь на восток, причаливаем к отмелому берегу, спускаем сходни, устанавливаем вертикальные стойки на земле и натягиваем тент для пасты, раскрепив его и корпус катамарана капроновыми растяжками на штырях, вбиваемых в грунт. Можно начинать службу. Такие легкие, мобильные катамараны-храмы, не требующие больших затрат на постройку, надежные и экономичные в эксплуатации, могут сослужить добрую службу в малонаселенных местностях, в миссионерской деятельности.

В планах отца Валентина создание на озере Вселуг "морского" православного клуба "Дружина" для родителей с детьми, а в дальнейшем — православной слободы, в которой планируется возрождение традиционных народных промыслов.

В русской истории известны случаи создания плавучих храмов. До 1917 года такой храм "Святитель Николай" ходил в низовьях Волги, духовно окормляя рыбаков на промыслах. Существовал храм на знаменитом фрегате "Паллада", который надолго оставлял отеческие пределы во время своего кругосветного плавания. Летом 1996 года в Якутии по реке Лене совершил миссионерский рейс теплоход, на борту которого был оборудован православный храм. В навигацию 1998 года появился плавучий храм на барже в Волгограде, который ходил от деревни к деревне, где не было поблизости церквей.

Восстановление разрушенных и возведение новых храмов можно считать признаком начала покаяния русского народа. Без покаяния, как говорят святые старцы, не произойдет возрождения России.

Привлечение детей к истокам Православия дает надежду на то, что покаяние будет продолжаться и далее. Возрождение Православия дает надежду и на возвращение России имени "Святая Русь". Русский народ, оторванный от своих истоков, от корней Православия, не может иметь будущего. Мир же, по слову святых старцев, не может иметь будущего без удерживающей от сил зла роли Православия.

На самом высоком месте Валдая стоит храм Преображения Господня. Как считает отец Валентин, с Валдая от чистого истока и должно начаться возрождение и преобразование России.



Приложение 4

Статья из журнала «Катера и яхты», № 3, 2004

«Я мал» – вариант народной мини-яхты

Юрий Исатов, Москва

«Парусники – аристократия морей». Звучит красиво, но, как все действительно аристократичное, они далеко не всем доступны. Очень немногие могут позволить себе держать яхту где-то на море или хотя бы на Клязьминском водохранилище. Даже небольшую. А уж тем более – совершить недельный круиз на «Sea cloud» за 2500 – 10 000 долларов.

Как быть представителю среднего класса, который достроил себе, наконец, «фазенду», заменил «шестерку» на «девятку», отремонтировал квартиру (почти под евростандарт) и не знает, чего еще в этой жизни желать? К тому же он начитался в детстве Грина и Стивенсона, а неподалеку расположено чудесное озеро, в котором отражаются облака, приплывающие из-под Зурбагана. В прошлом веке недорогая разборная яхточка «Мева» («Чайка») польской постройки позволяла простым смертным ощутить прелесть хождения под парусами. Причем гораздо острее, чем на большой яхте: вода-то рядом, а кроме того, каждый сам себе лоцман, боцман и капитан. Три упаковки общим весом 80 кг легко размещались и на багажнике автомобиля, и в вагоне поезда. Кати себе хоть в Коктебель, хоть на Рижское взморье, а то и на Байкал или Телецкое озеро.

Напомню, что «Мева» – 3,5-метровый швертбот с мягкой оболочкой на деревянном каркасе, имеющий надувные борта, гарантирующие непотопляемость. По общему убеждению, очень удачный был корабль, разработанный для морских скаутов, но, увы, поляки его давным-давно сняли с производства (не пользовался спросом?), а наши заводы, тот же «Салют», так и не смогли освоить что-то подобное. Прошлым летом у «Мевы»,

которую владельцы единичных уцелевших экземпляров устали латать, наконец-то появился серьезный российский конкурент. Точнее, преемник. Идея та же, но со всеми признаками усовершенствованного изделия нового поколения.

Вооруженная шлюпом разборная каркасно-надувная яхта-швертбот «Я мал» (название само говорит о размерах лодки: «я маленький», хотя «Я мал» крупнее и вместительнее «Мевы») спущена на воду Московского моря и прошла испытания по полной программе и методике ВНИЛТЭ для туристских разборных парусных судов.

Наличие «мягкой» каюты, увеличенные размеры (шире «Мевы» на 35 см и длиннее на 1,4 м), на 4 кв. м большая парусность, а главное, повышенная благодаря не только непотопляемости, но и незаливаемости при оверкиле безопасность – это главные ее отличия. Отметим еще ускорение сборки (втроем можно собрать за 30 минут против 1,5–2 часов сборки «Мевы») и меньший вес – 58 кг (всего две упаковки – пенал и рюкзак). Все это очень существенно. В прогулочном и круизном вариантах «Я мал» может изготавливаться без занимающего много места центрального швертового колодца, тогда его пассажировместимость увеличится до четырех-пяти человек.

Профилированные бортовые шверцы при смене галса автоматически устанавливаются под оптимальным углом атаки к набегающему потоку. Подводные камни и мелководья такой конструкции не страшны. Гоночный, бескаютный, двухместный вариант снабжен центральным швертом. Проект разработан В. А. Строгоновым. Его первый «Таймень» был изготовлен на коленке из непременной раскладушки и двух хоккейных клюшек, в конструкции же «Ямала» (по авторской терминологии это проект «Таймень-4») используются детали серийных «Альбатроса», «Простора», того же «Тайменя» и виндсерфера «Мустанг». Прогресс! Стал более прочным и каркас, изготавливаемый уже не из дерева, а из алюминиевого сплава. Наконец, большим плюсом является то, что для этого 4,7-метрового парусного судна не нужны ни штатная охраняемая стоянка, ни трейлер для перевозки; «Ямал» удобен для хранения и ремонта своими силами. В настоящее время готовы к внедрению прошедшие длительные испытания образцы

одноместного каяка, парусного туристского катамарана и парусно-гребного прогулочного катамарана «Три века».

Для меня самый замечательный проект Строгонова – это установленный еще в 1999 году на парусно-моторном катамаране разборный храм во имя Архангела Михаила, предназначенный для совершения богослужений в прибрежных деревнях вдоль цепочки Верхневолжских озер. Этот плавучий храм совершил великий крестный ход от истока Волги до Твери.

Парусные путешествия и прогулки, как и спортивные встречи на швертботах «Я мал», могут, на мой взгляд, послужить развитию яхтинга и туризма в нашей стране.

Сравнительные характеристики швертботов «Я мал» и «Мева»

	«Я мал»	«Мева»
<u>Длина наибольшая, м</u>	<u>3,5</u>	<u>4,7</u>
<u>Ширина наибольшая, м</u>	<u>1,65</u>	<u>1,3</u>
<u>Масса, кг</u>	<u>58</u>	<u>78</u>
<u>Пассажировместимость, чел.</u>	<u>3–4</u>	<u>2–3</u>
<u>Парусность, кв. м</u>	<u>10</u>	<u>6.4</u>
<u>Время сборки, ч</u>	<u>0,5–1</u>	<u>1,5–2</u>
<u>Материал каркаса</u>	<u>Легкий сплав</u>	<u>Дерево</u>
<u>Заливание при оверкиле</u>	<u>Нет</u>	<u>Да</u>
<u>Габариты упаковок, м</u>	<u>1,8x0,25x0,20</u> <u>1,20x0,40x0,2</u>	<u>1,10x0,40x0,3</u> <u>0</u>

Коротко об авторе проекта

ВАЛЕНТИН АЛЕКСЕЕВИЧ СТРОГОНОВ – выпускник МВТУ им. Н. Э. Баумана. Поработав пять лет в «оборонке» конструктором и испытателем, в частности по теме «Шквал» (подводные ракеты), перешел на мирные рельсы. Он автор широко известных байдарок «Таймень»*, которые вот уже без малого 30 лет выпускаются московским заводом «Салют». Увлекался водным туризмом, не только сам плавал под парусом и на веслах, но и сплавлился по рекам высшей категории сложности. Организовал во ВНИЛТЭ ЦСТЭ (теперь это Академия туризма) отдел испытаний, через который когда-то проходило все, что выпускалось для туризма. Так, первые надувные байдарки «Ласточка» побывали на Кавказе, первые «Альбатросы» два раза пересекли Байкал (за что пришлось получить нагоняй от начальства), первые «Просторы» побывали на Азове и т. д. В. А. Строгонов в советские времена получил 15 авторских свидетельств на изобретения в области разборных плавсредств. Он и сейчас продолжает творить, выдумывать, строить.

* О них рассказывалось в «КиЯ» № 64 и № 70. Проект одноместного прототипа «Ямала» (каноэ) был опубликован в «КиЯ» № 99.

Приложение 5

Видео в Y-Tube: Крапива, 35 лет МПТК, 2009 г.

<http://www.youtube.com/watch?v=lsa3DGctikg>

Приложение 6



Вид с кормы



Выставка «Мой флот», или Поиск предпринимателей - единомышленников. Адрес: strog1@mail.ru

Приложение 7

Эта газетная статья, по словам В. М. Перегудова, подтолкнула некоторых байдарочников к подвигам, которые не всегда заканчивались благополучно. В ней не указано, что байдарка «Салют-3», на которой было предпринято пересечение Каспия, была усилена до «железобетонного» состояния.

Комсомольская правда, 19 ноября 1974 г.

ОДИН СРЕДИ ВОЛН



Хождение за море... на байдарке

Однажды спросили старика: для чего существует море? Старик ответил: рыбам – плавать, птицам – летать, людям – ходить. Люди, сколько они себя помнят, всегда ходили по морю. Одни ходили за рыбой, другие за жемчугом, а третьи просто потому, что не могли не ходить. У древних было хорошее присловье: плавать по морю необходимо. Необходимо! Желание достичь горизонта, заглянуть за него двигало вперед корабли Колумба и Магеллана.

Человек не может сидеть на месте сложа руки. Это противно его природе. Даже сейчас, располагая огромными техническими возможностями, он продолжает испытывать необоримую тягу к движению, к борьбе с силами природы. Поднявшись на никем доселе не покоренную горную

вершину, пройдя на плотах ревущий пенный порог, человек начинает полнее чувствовать свою власть над природой и вместе с тем сильнее любить ее, потому что его любовь становится осознанной, прочувствованной. Понятие Родины для нас прежде всего связано с окружающей природой. И это чувство, конечно, будет полнее, если ты сам, своими ногами, пройдешь по земле, по ее морям и горам.

Наш известный яхтсмен олимпийский чемпион В. Манкин как-то сказал: «Какое это необыкновенное ощущение – один в бескрайнем море, с глазу на глаз со стихией! На яхте с экипажем, пожалуй, не так. А на большом корабле – разве это плавание? Совсем другое дело, когда ты идешь вровень с волнами, заглядываешь им в глаза...»

Мне знакомо это. Я понимаю яхтсменов, которые уходят по зову моря. А можно ли на байдарке отдаться во власть волн? Да, на обыкновенной байдарке? Не спешите с ответом. Можно, утверждаю я.

История байдарки берет свое начало от древнего каяка, который в течение многих веков используется у северных народов как промысловая и транспортная лодка. В 1928 году летчик Франц Ромер на парусной байдарке из прорезиненной ткани, натянутой на деревянный каркас, перешел Атлантику.

В нашей стране спортивная байдарка тоже пользуется большой популярностью. Простота в управлении, легкость делают ее доступной для каждого. Плавание по порогам и водный слалом, гонки на различные дистанции и дальние путешествия – на все годится байдарка. Не плавала у нас байдарка только по морю. Как-то не было это принято...

Трудно сказать, когда у меня зародилась идея транскаспийского перехода на парусной байдарке. Готовился я к этому испытанию несколько лет. Каспий выбрал потому, что для мореплавания он особенно труден; в случае успешного прохождения этого маршрута можно смело путешествовать в любом районе Мирового океана.

Как утверждает Большая Советская Энциклопедия, Каспийское море по силе и продолжительности штормов является самым бурным из всех южных морей Европы и Азии. Особенно сложен участок между Баку и Красноводском. Ветры тут неустойчивые, очень резкие, волнение беспорядочное. Именно здесь и проходил мой маршрут.

Старт был назначен в ночь на 1 октября, когда с берега дул удобный и несильный ветер.

Первые восемнадцать миль до промысла банки Макарова прошел хорошо. Курс был проложен от мыса Пута, что южнее Баку, на буй у северной оконечности этого промысла.

Утром ветер начал менять направление и постепенно усиливаться. Я несколько поправил курс. Надо сказать, что прогноз, полученный накануне, и мои собственные наблюдения позволили правильно спланировать тактику на первую половину пути. Чем выше поднималось солнце, тем больше к югу, усиливаясь, «заходил» ветер.

После девятнадцати часов хода, когда было пройдено 67 миль, я сделал первую большую остановку. Плавучий якорь держал хорошо, он не давал лодке развернуться лагом к волне. Ветер, дувший весь день с зюйда силой в шесть баллов, развел четырехметровую волну. В наступившей темноте мрачно светлели редкие, но крупные беляки барашков. Заснуть не удавалось. Я мог себе позволить только немного расслабиться, но для отдыха и это было хорошо.

В девять часов ветер стал садиться. Вот запись из бортового журнала: «Ставлю стаксель. Компасный курс 105 градусов с учетом сноса 10 градусов правого галса. Скорость – 3,5 узла. Полночь: ветер – 5 баллов, волнение среднее, ход и курс прежние. В лодке сухо, но лютый холод. Стаксель зарифлен на три оборота, шверт подобран».

По ночам действительно было очень холодно. Чтобы согреться, я то и дело спускал паруса, вытаскивал из

«трюма» весло и работал им. Так бывало каждую ночь, причем по мере приближения к туркменскому берегу ночи становились все холоднее.

Вторые сутки прошли нормально. Ветер продолжал свой турде-вальс вокруг картушки компаса, ход был хорошим, и я уже мог надеяться на успех. Но на третий день случилось то, чего мне меньше всего хотелось. Подул сильный ветер с востока. Встречный ветер у парусников называется «мордотык». Постепенно набирая силу, он засвежел до шести баллов. Опять начался свист в снастях, опять появилась пена на гребнях. Брызги вновь полетели в лицо, и снова пришлось быстро натягивать «непромоканец».

За этот день, идя длинными галсами, я с трудом прошел по курсу пятнадцать миль, оставшиеся до Красноводской косы. Уже ночью, когда слева открылся маяк Тарту и стали видны огоньки селения, ветер неожиданно стих. Вход в Красноводский залив был где-то южнее. Я спустил паруса и на веслах пошел вдоль берега. При полном штиле байдарка вошла в Красноводский залив. 4 октября в 3 часа 27 минут по бакинскому времени под днищем лодки зашуршал песок красноводского берега. Путешествие было закончено. Оно заняло 74 часа.

Море потребовало от меня мобилизации всех сил, всего опыта, накопленного за годы путешествий. Знание лоции, навигации, мореходной астрономии, такелажного дела, умение владеть парусом и веслом – без этого я бы не мог надеяться на успех.

А. Судец,
оператор Центрального телевидения

Приложение 8

Видео: Байдарка, которая легче «Одуванчика», Адвоката Егорова.
Нет предела совершенству!

<http://www.youtube.com/watch?v=-wgZkWiH4DY>

http://www.youtube.com/watch?v=esQpDI1CO_0

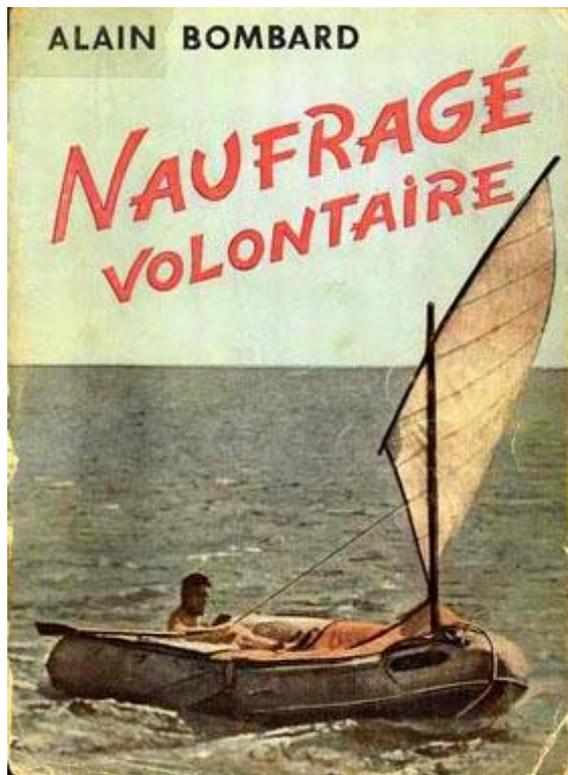
Приложение 9

В. М. Перегудов, «Кижское ожерелье»

<http://parusanarod.ru/bib/papers/2009/peregudov/index.htm>

Приложение 10

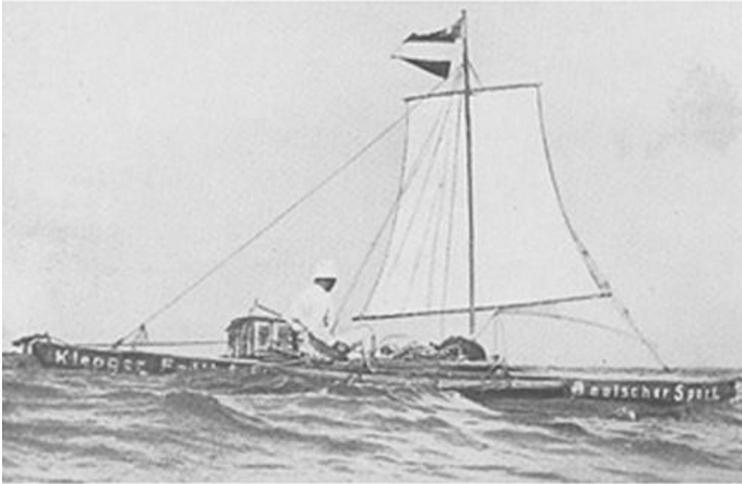
Безумцы Атлантики



Доктор Ален Бомбар в океане

<http://ppjournal.ru/puteshestvenniki/527-bombard>

Выдержки из книги Жана Мерьена «Франц Ромер. Безумцы Атлантики»



Франц Ромер в океане

<http://suyarkov.com/frants-romer-1899-1928-vyiderzhki-iz-knigi-zhana-merena-bezumtsyi-atlantiki/>



Ханнес Линдемман дважды пересекал Атлантику

<http://vikent.ru/enc/995/>