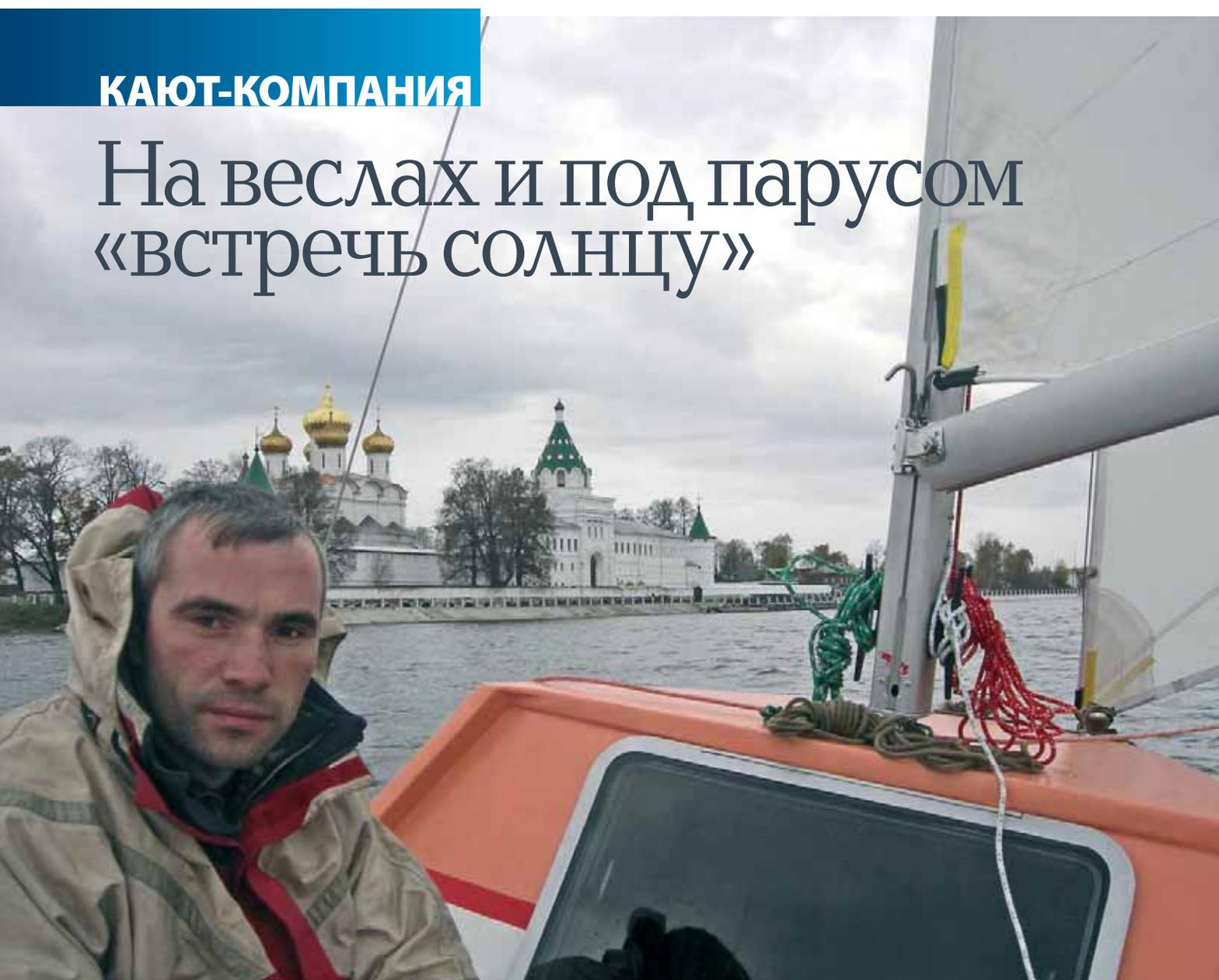


На веслах и под парусом «ВСТРЕЧЬ СОЛНЦУ»



Первые метры под парусом на фоне Ипатьевского монастыря. На переднем плане – Андрей Деев.

Василий Галенко. Фото автора, Леонида Макарова, Георгия Карпенко

Яхты и даже гребные лодки в Арктике перестают быть диковинкой. И вовсе не потому, что она теплеет. Просто настырность новоявленных экстремалов все нарастает, а препоны, чинимые разного рода властями, ослабевают.



Георгий Карпенко из подмосковного города Пушкино идет по пути типичного российского экстремала. От лыжных походов по Заполярью – Урал, Ямал, Таймыр – и сплава по горным рекам переходит к антарктической эпопее на яхте «Урания». Становится на лыжи и достигает Северного полюса (вдвоем), затем покоряет вершину планеты (тоже вдвоем) на собачьей упряжке. Теперь он построил гребно-парусную лодку и мечтает пройти на современном подобии древнего «малого коча» Северным морским путем от Архангельска до Аляски.

Тут самое время вспомнить некоторых предшественников Георгия Карпенко, которые «отдыхали» в Арктике во время отпусков с намерением пройти путями древних поморов на студеном севере. Эти затеи,

мало похожие на самостоятельный туризм, скорее всего тянут на экспедиции по следам предков, ставшие с некоторых пор модными повсюду.

Первой вспоминается история из 1980 г. Тот же маршрут и те же «малые кочи». Тогда по идее известного полярника и писателя-мариниста капитана дальнего плавания Константина Бадигина мы с Юрием Сенкевичем готовились отправиться на двух кочах на Аляску по пути первопроходцев XVII в. Замысел Бадигина прочитывался по его книгам об истории поморских плаваний: «Пути через волоки положили начало особому виду полярного мореплавания – прибрежному, при котором использовалась тянувшаяся вдоль берега полоса чистой воды – рынчара (заберега). Тактика такого прибрежного плавания, выработанная нашими море-



ходами, долго давала единственную возможность плавания по Северному морскому пути».

Это была уникальная попытка пройти «встречь солнцу» на средства и с благословения властей в качестве некоего «ответа» на нашумевшие вояжи Тура Хейердала, участником которых был Юрий Сенкевич. Теперь же знаменитый телеведущий по решению ЦК комсомола стал руководителем, а Бадигин – куратором новой экспедиции. Мне отвели должность ее штурмана. Были выделены деньги на постройку двух «копий» древних судов. Весной мы с Бадигиным отправились в Архангельск, где на верфи в Соломбале разместили заказ на строительство двух «малых кочей».

Тем же летом я помчался на Таймыр, чтобы исследовать древний поморский волок из Енисея в Хатангу на случай, если льды не позволят обогнуть Таймыр по морю. Там, в междуречье Енисея и Хатанги, я обнаружил следы еще одного энтузиаста и исследователя поморских волоков – капитана дальнего плавания Анатолия Янцелевича*. Но о нем чуть ниже... С помощью местных жителей я пересек исторический Авамотагенарский волок, все шло хорошо, но приговор нашему проекту уже был не за горами. В ноябре нас пригласили в ЦК комсомола и объявили, что экспедиция отменяется в связи с приходом к власти в США «клики Рейгана»...

Но для «вольных странников» даже чинимые властями ограничения

не становились помехой. Неимоверные испытания новоявленных первопроходцев воспринимались как должное, как плата за то, что мало чего поморского было в их кораблях и снаряжении. Холод, льды и угроза гибели оставались прежними и добавляли адреналина в первоначальный энтузиазм и упрямство.

Вот отрывочные воспоминания о некоторых из тех, кого я знал не понаслышке...

Сорок лет тому назад потомственный помор Дмитрий Буторин вместе с писателем Михаилом Скороходовым совершил удивительное плавание на парусно-моторном карбасе «Щелья» по трассе древнего Мангазейского морского хода. Этот путь от Архангельска до Тазовской губы, где и располагалась в XVII в. «златокипящая» Мангазея, они успешно проделали за три с половиной месяца. То ли поморский авторитет Буторина, то ли ажиотаж в газетах (с подачи писателя-морехода) сыграли свою роль, но за плаванием «Щелья» следила вся страна. Вероятно, именно их поход побудил Академию наук начать детальные раскопки на месте древнего торгового поселения поморов. Кроме того, они дали импульс многим последователям – любителям моделировать пути древних. (Семь лет спустя мне довелось побывать в гостях у Буторина, в его домике на окраине Архангельска. Там в полусгнившем сарае стоял знаменитый карбас, так и не дождавшийся своего места в музее.)

В 1975 г. я был в Амдерме, где по заданию Северного филиала Географического общества маркировал на местности границу Европа–Азия. В

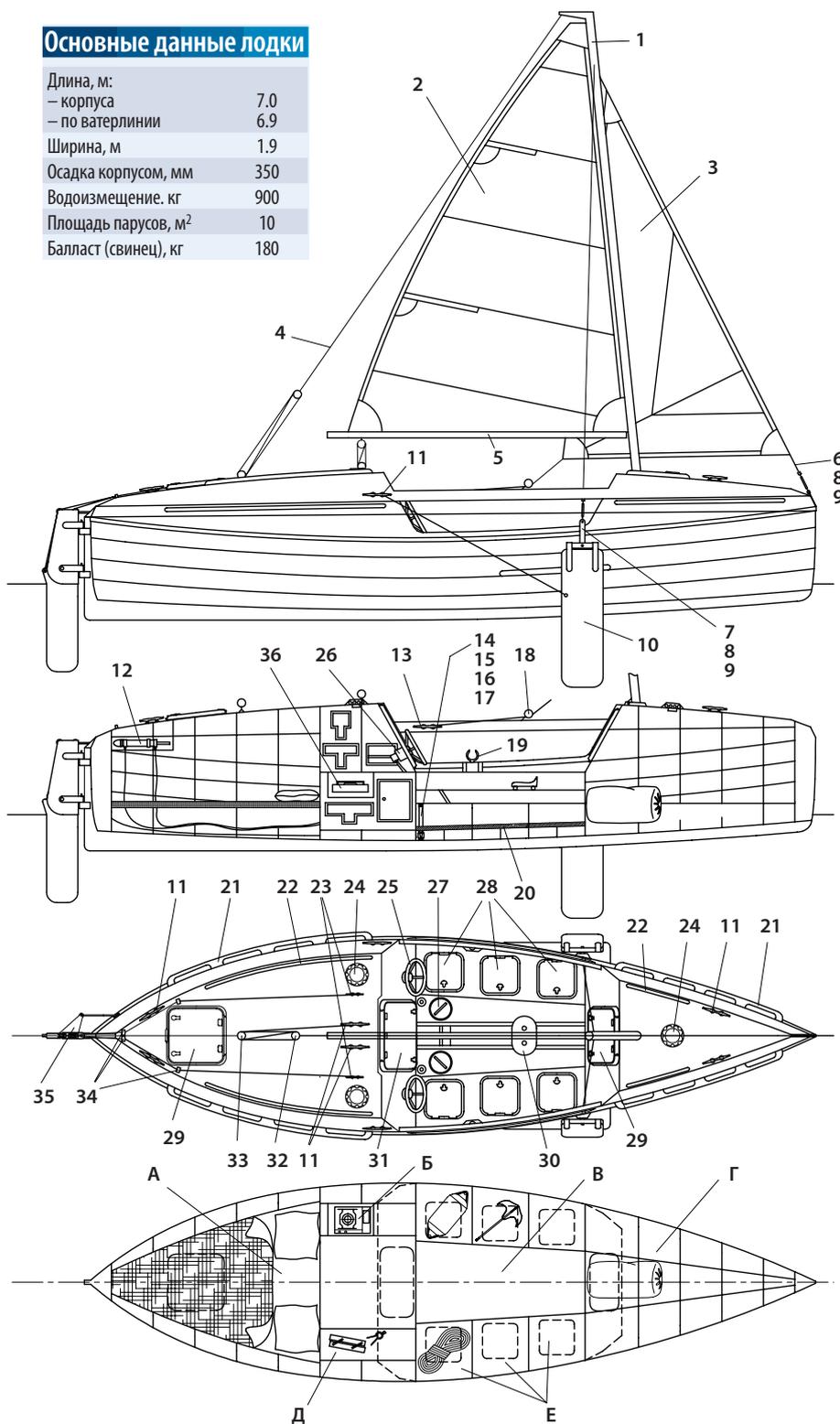
порту Амдермы появился фанерный катер «Замора» с автомобильным движком. Дмитрий Кравченко – руководитель экспедиции по маршруту древних поморских плаваний – возглавлял команду из трех добровольцев, заложников его идеи достичь Диксона на 4-метровой «фанере». Дмитрий с переменным составом участников в предыдущем году прошел от Архангельска до устья Печоры с героическим волоком через п-ов Канин. В 1975 г. он продолжил свой путь. Его плавание вокруг п-ова Ямал снова «тянуло» на героическое приключение. Однако не всем это казалось подвигом. Работники администрации Северного морского пути по привычке отбивались от любительских «покорений» Арктики. Когда «Замора» не появился в заявленные сроки на Диксоне и пришлось организовать его поиски, один из чиновников ледовой магистрали в сердцах заявил совсем в духе старинных владык: «После обнаружения катер сжечь, команду связать и караулить». В общем, «Замора» прибыла-таки на Диксон, а Дмитрий Кравченко еще многие годы не давал покоя чиновникам, затеявая все новые и новые заполярные вояжи. Последний из них завершился в 2006 г. спасением команды Кравченко моряками атомхода «Арктика»: неистовые странники на вельботе попали в переделку, когда искали останки судна Виллема Баренца у самой северной оконечности Новой Земли...

Анатолий Янцелевич – знаменитый капитан «Оби» в ее историческом рейсе к берегам Антарктиды – не избежал соблазна появиться в Арктике в амплу яхтсмена. В сезон 1969 г. он

* См. «Кия» № 34 «По забытым дорогам Севера».

Основные данные лодки

Длина, м:	7.0
– корпуса	7.0
– по ватерлинии	6.9
Ширина, м	1.9
Осадка корпусом, мм	350
Водоизмещение, кг	900
Площадь парусов, м ²	10
Балласт (свинец), кг	180



Устройство лодки «Русь Святая»

Для максимального снижения веса корпуса лодка построена с широким использованием 9-мм фанеры на рейках 30x30 и 30x50. Обшивка «граненая» с соединением поясьев на пазовых рейках. Шпангоуты цельные из фанеры. Крепления – «мокрыми угольниками» на эпоксидке. А – жилой отсек; Б – камбуз; В – кокпит; Г – грузовой отсек; Д – штурманский уголок; Е – рундуки.

Основные узлы оборудования

1 – грот-мачта; 2 – грот, 6,3 м²; 3 – стаксель, 3,7 м²; 4 – ахтерштаг; 5 – гик; 6 – форштаг; 7 – ванты; 8 – талреп; 9 – путенсы; 10 – шверцы; 11 – утка большая; 12 – гидроцилиндр РУ; 13 – утка клиновья; 14 – сливная труба; 15 – кран; 16 – патрубок; 17 – хомут; 18 – блок одношкивный; 19 – уключина; 20 – балласт (свинцовая плита 50x250x450); 21 – поручень; 22 – упор для ног; 23 – утка малая; 24 – дефлектор вентиляционный; 25 – штурвал; 26 – гидронасос РУ; 27 – лючок; 28 – люк пластиковый; 29, 31 – люк; 30 – слайд для гребли; 32 – блок двухшкивный; 33 – блок двухшкивный с обухом; 34 – кипа; 35 – рулевое устройство; 36 – плита одноконфорочная.

с друзьями на 6,5-метровом швертботе «Пингвин» прошел от Архангельска до Норильска. В навигацию следующего года он отправился по рекам к древнему поморскому волоку между реками Авам (бассейн Енисея) и Тагенарка (бассейн Хатанги), с помощью местных жителей преодолел волок и вскоре достиг Тикси. На этом пути Янцелевич использовал «подбросы» своей мини-яхты на борту теплоходов, где капитанили друзья. Его плавание на «Пингвине» – это, скорее, кураж любителя паруса, и претендовать на яхтенное прохождение Севморпути он, конечно, не может. Зато на самом волоке Янцелевич оставил памятные знаки с надписями на латунных досках. Эти знаки я обнаружил в 1980 г. Тогда они еще держались на подгнивших столбиках...

Стоит напомнить и о достижении мыса Челюскин на лодках или яхтах. Приоритет в такого рода достижениях достался Евгению Смургису. Он достиг мыса Челюскин на 4-метровой гребной лодке 26 августа 1970 г.! А парусно-моторная яхта «Якуцк» (капитан Эгидиус Лозарайтис) в рейсе из Якутска в Мурманск достигла верхушки Евразии лишь 7 сентября того же года. Видимо, Арктика теплеет, поскольку в последующие годы яхты не только проходили Севморпуть (с зимовками или без оных), но и покорили оба прохода вокруг полюса: и Северо-восточный (Севморпуть), и Северо-западный. В этом качестве отметились: российская яхта «Апостол Андрей» (Николай Литгау), немецкая «Дагмар он» (Арвид Фукс) и французская «Вагабонд» (Эрик Бросьер). Яхтенный бум в Арктике нарастает...

Из Программы экспедиции на лодке «Русь Святая»

Все другие народы шли с востока, вместе с солнцем, на запад. Русские же шли с запада на восток... через весь север Азии... к берегам Тихого океана.

Фридрих Гельвальд. В области вечного льда. СПб, 1881 г., стр. 389.

Концепция определяет цели, способы и сроки плавания на трехместной гребно-парусной лодке по следам Великих географических открытий русских поморов, казаков, промышленников и мореходов, в

Ходовыми испытаниями лодки все остались довольны. Слева направо: мастер Леонид Макаров, руководитель экспедиции Георгий Карпенко и гребец (по судовой роли) Андрей Деев



XVII–XIX вв. прошедших «встречь солнцу» от Белого моря до Тихого океана. При этом экспедиция не имеет целью полного копирования какого-либо определенного маршрута, равно как и «копирования» древних судов – ушкуев, кочей, лодей и т. п. Исключается также копирование уклада жизни, снаряжения и питания поморов.

Главная цель экспедиции – прохождение древних маршрутов с тем, чтобы в полной мере оценить подвиги наших предков в их движении «встречь солнцу» в сложных климатических условиях Арктики.

Новацией экспедиции является реальная оценка возможности использования самого протяженного волока в обход п-ова Таймыр. Имеется в виду после Диксона следовать по рекам Пясины, Дудыпта, Авам, Тагенарка, Хета и Хатанга. Известно, что в XVII в. ледовая обстановка в Арктике была более суровой, чем в наше время. Использование волоков позволяло не только сокращать путь, но и избегать опасных штормов и ледового плена при плавании в открытом море. Однако древние волоки на полуостровах Канин и Ямал в наше время практически непроезжимы вследствие природных изменений и активной деятельности газодобывающих и иных предприятий на местах древнего волокового пути.

Нельзя не отметить оригинальность маршрута и время перехода. Маршрут экспедиции проходит от Архангельска вдоль кромки Баренцева и Карского морей и далее вокруг самой северной точки Евразии – мыса Челюскин – или в обход Таймыра по известному волоку в междуречье Енисея и Хатанги. Этот волок представляет не только спортивный, но и исторический интерес. Георгий Карпенко склонен пройти волоком даже при благоприятных условиях морского плавания. «Таким образом, – считает он, – мы приближаемся к реальным маршрутам древности и вдобавок не ставим себя в зависимость от волевых решений администрации Севморпути в случае тяжелых ледовых условий в Карском море при реальной угрозе срыва экспедиции». Далее маршрут идет вдоль побережья морей Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского до мыса Дежнева и далее до порта Провидения или до городка

Коцебу на территории штата Аляска (США). Финиш маршрута символизирует размах Великих географических открытий от исследования и картирования арктических морей до открытия северо-западной части Америки.

Протяженность маршрута экспедиции – 7750–8000 км. Не исключается прохождение маршрута с зимовкой лодки (в зависимости от погодных условий).

Лодка и участники экспедиции

Лодка специально для экспедиции «Русь Святая» спроектирована в проектно-конструкторском бюро «Старлит» (Санкт-Петербург) в начале 2007 г.; главный конструктор проекта – Александр Каргополов. Построил ее мастер Леонид Васильевич Макаров из г. Галич Костромской области. Лодка строилась с расчетом плавания на ней команды из трех человек и возможности волоков. Осна-

щена она не только гребной системой для одного гребца и рулем, но и парусами, двумя шверцами, килем высотой 10 см и свинцовым балластом 180 кг, что позволит в полной мере использовать попутные и боковые ветры.

Своими размерениями и оснасткой в историческом плане лодка как бы имитирует древнерусский «малый коч», на котором

Морской путь первопроходцев от Архангельска до Аляски (по плану)

Маршрут перехода	Расстояние, км	
	между точками	от старта
Архангельск – м. Канин Нос	570	–
М. Канин Нос – Амдерма	900	1470
Амдерма – Диксон	800	2270
Диксон – м. Челюскина – Хорго – Тикси	2180	4450
Диксон – Тикси с волоком (Пясины–Авам–Хета)	2600	–
Тикси – Певек	1700	6150
Певек – м. Дежнева – п. Коцебу (США)	1400	7550
Итого: Морской путь Архангельск–п. Коцебу (США) с волоком	8000	

совершались волоки силами его команды практически без посторонней помощи.

Участники экспедиции – известные спортсмены и путешественники, успевшие заявить о себе в самых экзотических путешествиях. Руководитель проекта – Георгий Николаевич Карпенко. Члены экипажа – Андрей Николаевич Деев из г. Пушкино и Дмитрий Лукьянов из г. Белгород.



Освящение лодки и ходовые испытания

Еще в середине сентября мне позволил Георгий и пригласил на испытания лодки. Испытывать ее на мелком Галичском озере, на берегу которого и стоял дом строителя лодки, не годилось. Он предпочел проделать 120-километровый путь от Галича до Костромы, пристроив лодку на прицепе мощного джипа «Вольво».

Церемонию освящения и начало испытаний лодки решили провести у стен знаменитого Ипатьевского монастыря, который раскинулся на правом берегу старого русла Костромы – в километре от ее впадения в Волгу.

Торжественный спуск лодки на воду провели в местном яхт-клубе на правом берегу Волги. Это произошло 12 октября 2007 г. Надо заметить, что Волга в пределах Костромы – в сущности верхняя часть Горьковского водохранилища. Стабильный уровень воды создает местным яхтсменам определенные удобства, имеется

бетонный слип, которым мы и воспользовались. После спуска лодки на воду приступили к установке мачты, раскрепили стоячий и бегучий такелаж.

Не отходя от берега, подняли грот и стаксель, проверили работу шкотов, но затем паруса убрали и отправились к монастырю... на веслах. По замыслу Георгия Карпенко, весла – основной движитель, лодка оснащена парусами для «проскакивания» протяженных морских участков с преимущественно боковыми (северными) ветрами. Чисто гребной марфон по такой трассе потребовал бы, по меньшей мере, двух с половиной, а то и трех месяцев гребли, между тем сезон открытой воды в Арктике, как правило, намного короче...

После подхода к стенке-причалу у монастыря мы приготовились к освящению лодки. Между прочим, город Кострома, находящийся в самом сердце России, знаменит своим настоящим морским гербом, утвержденным еще в 1767 г. В описании герба так и сказано: «Представляется в голубом поле галера под Императорским штандартом, на гребле плывущая по реке».

После церемонии освящения лодка обрела свое имя – «Русь Святая».

– Но почему «Русь Святая»? – пытаю я Георгия.

– Наверное, от святости мест, где строилась и освящалась лодка, – Георгий не очень тянул с ответом. А после паузы продолжил:

– Традиция названий судов в России довольно незатейлива. Вспомним, что для собственной безопасности поморы давали своим кочам, карбасам и лодьям имена святых. Да и позднее в Российском флоте «святые» корабли – не редкость. К примеру, в XVIII в. одних только кораблей и фрегатов с именами святых было около сотни! А для пущего «сбережения» перед выходом в море всегда молились, уповая «в случае наших, от морских бурь или злых людей происходимых бедствий и несчастий» на помощь Святителя и Николая Чудотворца.

– А какие меры безопасности применялись?

– Замечу, что все меры безопасности в древности ограничивались такого рода молитвами. Тогда мало

кто мог плавать – не обучаться же этому в ледяной воде! О спасательных кругах или жилетах и не помышляли за полной их ненужностью. Да и в наше-то время польза от них сомнительна из-за низкой температуры воды.

– А сами моряки намного отличались от нынешних?

– Путешественник из местных, архангелогородских, Александр Фомин в своем «Описании Белого моря» в конце XVIII в. дал такой портрет здешних поморов: «Нравы беломорцев, по причине отдаленных между собой их малочисленных расселений, редко чужеземцами посещаемых, образовали их при простоте жизни неповоротливыми, смиренными, мягкими, грубыми без суровости, не поползновенными к краже, в опийстве неумеренными и лучшее удовольствие в нем находящими, к подчиненности способными, робкими и гостеприимными». Просто дух захватывает от сходства их с нынешними!

– Такими вы себя и сегодня видите? – я не удерживаюсь от сарказма...

– Примерно, но с непременно добавленным трудолюбием и непреклонности с начальством, чинящим нам препоны...

Мы вышли из старого устья Костромы в Волгу. Здесь по полной программе испытали работу весел, а затем поставили шверцы и, подняв грот и стаксель, пошли в лавировку против свежего южного ветра, выбираясь к прикрытому от ветра правобережью. Заметили, что со шверцами лодке без особых проблем доступен ход в полный бейдевинд. Для куражу пытались править и в крутой бейдевинд, но стали опасаться за живучесть не слишком прочных для такого курса шверцев. Подняли их и убедились в надежном ходе лодки на курсах галфвинд, бакштаг и фордевинд.

Теперь участникам будущей экспедиции предстоит много работы по устранению огрехов, обнаруженных на испытаниях, а также утеплению лодки, оснащению ее средствами навигации и связи. Но это делается уже в Подмоскovie, на Пироговском водохранилище, куда и была доставлена лодка в ночь на 13 октября. Апрель – время старта – не за горами!