

# Дом викинга — ладья, ЖИЗНЬ ВИКИНГА — ПОХОД

Оксана Юркова

Когда встал вопрос, на чем путешествовать по морю на северо-западе Европы, мы начали заниматься поисками подходящего судна. Моторные лодки быстрые – но не подходят для неспешных походов и наслаждения природой, все-таки движок дает о себе знать. А килевые парусные яхты имеют осадку под 2 метра – не к каждому берегу подойдешь.

**В** итоге мы обратились к морской истории и древним кораблям. Опытными и успешными мореходами, проходившими немалые расстояния по беспокойным водам северных морей и океанов, были викинги. Они строили крепкие, быстрые, надежные и хорошо управляемые парусные и гребные суда.

Поиски привели нас

к результатам археологических раскопок в Швеции в местечке Хабебю. Там был обнаружен хорошо сохранившийся корпус древнего корабля викингов – драккара. Стоит отметить, что шведы с любовью собирают и хранят историю своих славных предков. Копию этого корабля мы и решили построить.

## Драккары

Драккар (норв. Drakkar, от древнескандинавских Drage – «дракон» и Kar – «корабль», буквально «корабль-дракон») – так сегодня принято называть деревянный корабль викингов, длинный и узкий, с высоко поднятыми носом и кормой. Голова дракона, крепившаяся на носу корабля для устрашения противника, снималась, как только он подходил к родным берегам. Было поверье, что оскаленная пасть дракона может напугать или разозлить добрых духов.

Драккары были парусно-гребными судами от 12 до 28 м в длину. По бортам на них располагалось до 35 пар распашных весел. Самыми почетными считались гребные места на носу. Гребцы были одновременно и воинами, поэтому при рукопашном сражении сидящие на носу первыми вступали в бой.



Паруса шили прямоугольные. Для лучшего управления парусом использовались специальные деревянные распорки, которые привязывались к углам и меняли угол паруса относительно ветра. Это давало больше возможности ходить на разных курсах, в том числе и в лавировку.

Корабли викингов успешно ходили как по рекам, преодолевая течение на веслах, так и на открытой воде под парусом. Максимальная скорость при благоприятном ветре достигала около 12 узлов.

Драккар для викинга был родным домом. У каждого члена экипажа на корабле имелись собственное место и свой сундук, где он хранил вещи и на котором отдыхал и сидел во время похода.

Драккары были весьма дорогими судами, и не каждый человек мог себе их позволить. Строили корабли вручную. Для строительства использовалась древесина дуба. Все работы выполнялись топорами, даже на доски стволы расщепляли с помощью топоров и клиньев. Обшивку корабля укладывали внахлест, таким образом, корпус приобретал дополнительную прочность и эластичность. Часто под воздействием волн корпуса кораблей прогибались, но не ломались.

На драккарах викинги совершали походы с целью набегов и грабежей. Археологи находили следы северных мореходов в Исландии, Гренландии и Северной Америке.

Встал вопрос – из чего строить наше судно? Такое качественное дерево, которое было во времена викингов, найти сегодня очень сложно и весьма дорого. Только в Великобритании есть правильно обработанные дубовые доски. Пластик ограничен по сроку службы и может быть поврежден при швартовках в необорудованных местах. Поэтому корпус и обшивка корабля были сделаны из металла – прочно и долговечно. А внутренние части декорированы деревом.

Современные технологии сварки позволили симитировать обшивку клинкером. Длина судна составила 16 м, ширина – 3.5. Водоизмещение – 6 т. Парусное вооружение – класси-



ческий прямой парус на 10-метровой мачте. Рей – 6 м. Рангоут весь деревянный, а такелаж из сизаля. Парус пошили площадью 100 м<sup>2</sup> и цвета восходящего северного солнца. Как и подобает кораблю викингов, наше судно было со звериной головой на носу для удачи в походах и устрашения врагов, если таковые будут.

По проекту на веслах должны сидеть 20 человек, но под парусом по морю можно ходить на этом драккаре даже втроем. При благоприятных ветровых условиях удаётся разогнать драккар до 12 узлов. Уникальные обводы судна и отсутствие киля сводят к минимуму гидродинамическое сопротивление. А в штиль можно подключить достижение современной техники – двигатель Lombardini на 60 л.с.

### Первый поход. Старая Ладога

В июне 2011 года на новом драккаре состоялся наш первый дальний выход – на фестиваль «Первая столица Руси» в Старую Ладогу. Наша команда состояла из 3 человек. Под двигателем мы благополучно прошли по Неве на скорости 9 уз и вышли в Ладогу. Ветер изначально был попутный, но в районе крепости Орешек зашел с носа, хотя прогноз был благоприятный. Встречный ветер весьма неудобный для парусного вооружения драккара. Пришлось зайти в Новоладожский канал и двигаться по нему в расстроенных чувствах. Одно дело – большая вода, просторы, и совершенно другое – ограниченный берегами путь, где все возможности судна не прочувствовать. Но фести-

Фото из архива «Морская застава «Рус»



вальные мероприятия, как и ожидалось, задали бодрый тон.

Мечи, топоры и копья – знай защищайся! Правда, косматые потомки викингов на поверку оказались несколько слабоваты. На веслах гребли с трудом. Измельчали люди. Драккар произвел впечатление и на гостей, и на участников фестиваля. Он значительно превосходил другие корабли по размерам. Прекрасные юные подружки викингов устраивали фотосесии на борту, а их одетые в доспехи воины-защитники сражались под стенами крепости.

Впечатления от фестиваля и его атмосферы были только положительные. Путь по Волхову был приятный, и с попутным ветром мы вошли в Ладогу, обгоняя по пути рыбацкие бар-

касы. Хорошо идет драккар на попутняке, летит. Так и до родных берегов дошли.

### Выборгские шхеры

А через несколько недель в июле мы отправились в выборгские шхеры на уик-энд. На этот раз пошли вчетвером. Дамбу Кронштадта проходили под парусом, и команда корабля ловила завистливые и любопытные взгляды экипажей других судов.

При выходе за Кронштадт состоялся интересный разговор с пограничниками:

– Какое судно находится в координатах?

– Судно «Железная Башка» с координатами...

– «Железная Машка»?

– «Железная Башка».

– «Железная Башка»?

– Да нет, «Железная Башка»... Голова то бишь.

Судно железное, а на носу голова звериная – вот и назвали «Железная Башка».

Пограничники остались довольны и больше нас не беспокоили. Правда, вокруг Березовых островов не пустили, и пришлось идти по Бьеркезунду, но под парусом.

Часть пути прошли под мотором, так как не было хорошего ветра, а дойти хотели в срок. Но у выборгских шхер дунуло попутно, и драккар побежал. Под парусами прошли пролив Тронзунд. За световой день дошли до «Морской заставы «Рус».

Осадка драккара – всего 80 см – позволяет причаливать практически в любом понравившемся месте. На заставе нас ждала вкусная еда викингов и баня по-черному.

После отдыха на следующий день отправились в Выборг. Ветер благоприятствовал. Встретили две попутные яхты. Заметив быстро приближающийся корабль викингов, оба экипажа засуетились, поднимая спинакера, но даже эти паруса им не помогли. Драккар через полчаса оставил разочарованных яхтсменов за кормой.

Встреча с Выборгом была теплой. Ошвартовались у Выборгского замка,





встретились с местными реконструкторами и прогулялись по городу. Потом на драккаре пошли в Монрепо, где у реконструкторов был разбит лагерь. Для ночевки часть драккара затягивается тентом, и в спальниках можно вполне комфортно спать, вытянувшись поперек судна. Но в этот раз экипаж драккара заночевал на берегу в лагере.

На следующий день мы отправились в обратный путь. Дуло слабо, но попутно, и через сутки к рассвету судно ошвартовалось в Санкт-Петербурге. Курс фордевинд – для драккара праздник, в отличие от килевых яхт, где приходится постоянно держать лодку на

курсе. Ходит драккар хорошо на курсах начиная с галфвинда. В волну судно не зарывается, благодаря широкому и длинному корпусу хорошо скользит, а волны рассекаются носом и клинкером. Качка есть, но крена в 20 градусов, какой часто бывает на килевых яхтах, здесь нет. Да, на открытом беспалубном судне от непогоды не спрячешься, и еще отсутствие гальюна может доставить дискомфорт неподготовленному экипажу. Собственно, поэтому женщин в экипаже драккара нет.

«Железная Башка» превзошла все ожидания. Реконструкция драккара подтвердила, что норманны были

искусными мореходами и строили быстроходные надежные корабли, готовые доставить их на любой чужеземный берег.

Летом 2012 года драккар ходил по водам Финского залива, совершил поход по Сайме, а в 2013 планируется участие в Tall Ships Race's в Хельсинки и масштабный поход в Швецию на фестиваль викингов. Чтобы, как и несколько столетий назад, идти в море за славой и богатством.

Братья по разуму, приглашаем вас вступить в нашу дружину «Морская застава «Рус», [vk.com/zastavarus](https://vk.com/zastavarus)



**ПЛАНЕТА ЛОДОК**  
Эксклюзивный Дистрибьютор

**Будь ярким!**



**Новый дизайн лодок DINGO!**  
Добавится светло-серая окраска с ярко-оранжевыми полосками.



**Новый дизайн лодок NORDIK!**  
Добавится светло-серая окраска со светло-зеленым привальным брусом.

**Обновленный дизайн лодок DINGO, NORDIK**

**Планета лодок**  
Санкт-Петербург,  
В.О., Средний пр. 86  
(812) 703-52-50

**Yamaha-центр**  
Санкт-Петербург,  
Львовская, 10  
(812) 64-703-64

**Оптовые поставки**  
(812) 64-703-17

[www.planetalodok.ru](http://www.planetalodok.ru)