

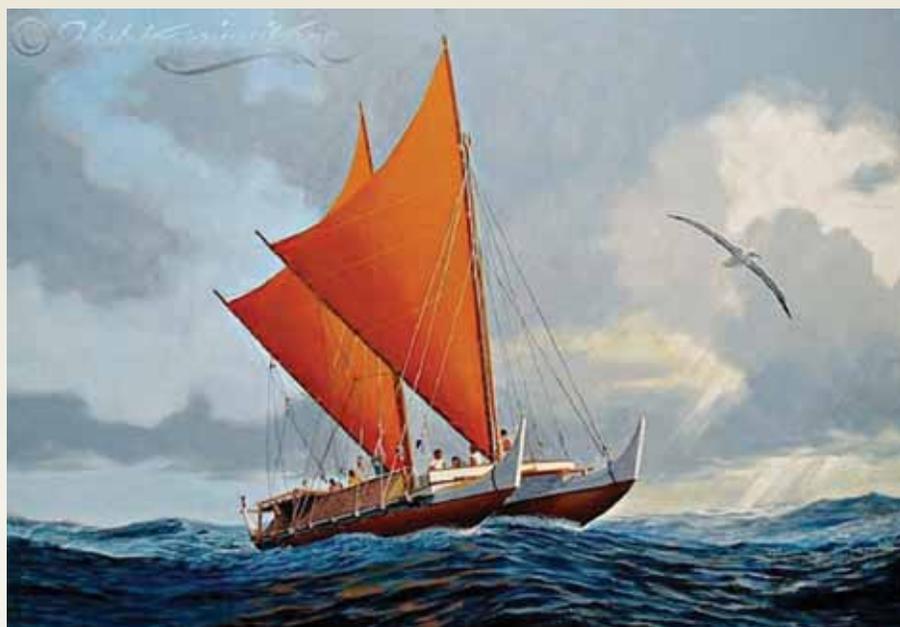


Блуждая меж полок букинистического магазина, мы обнаружили среди прочего интересного набор старых открыток «Лодки народов мира» Петра Павлинова. Набор, выпущенный в московском издательстве «Изобразительное искусство» еще в 1971 году, содержит 24 открытки, каждая из которых посвящена отдельному виду парусных и гребных лодок, традиционному в культурах различных народов, населяющих нашу планету. Все иллюстрации сопровождаются довольно подробным комментарием автора. Эта находка натолкнула нас на мысль организовать на страницах «Кия» пусть не постоянную, но регулярную рубрику с тем же названием и знакомить наших читателей с многообразием национальных традиций малого судостроения, относящихся к разным культурам, проявление которых, к сожалению, все реже и реже можно встретить в нашем унифицированном мире.

Первый рассказ для новой серии, посвященный полинезийским каноэ-катамаранам, подготовил наш автор из США **Юрий Кирпичев**.

## «Хокулеа» идет в кругосветку

**С**тарт кругосветного путешествия полинезийского каноэ-катамарана «Хокулеа» планировался на февраль 2011 года, но вместо этого пришлось стать в док. Пора, ведь за кормой уже 35 лет жизни и 125 тысяч миль океанских плаваний! Лишь в марте минувшего года судно вернулось на воду после ремонта и модернизации – морская практика доказала необходимость некоторых переделок. Теперь, как сообщил Найноа Томпсон, его многолетний капитан и президент Общества полинезийских плаваний, оно стало на 2 фута шире и на полтонны легче, переднюю мачту сделали выше и заменили весь рангоут. «Хокулеа» готовится к трехлетней кругосветке, в которую отправляется в начале 2013 года. Это судно, реплика

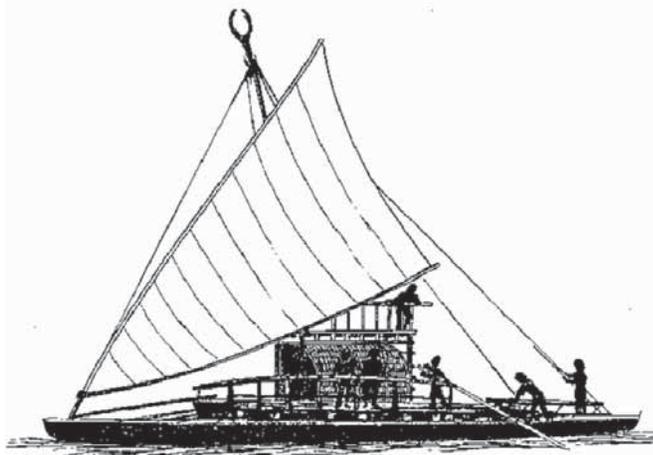


старинных гавайских конструкций времен грандиозных океанских плаваний полинезийцев, обладает отличной мореходностью и уже неоднократно обошло весь Тихий океан.

Что же представляет собой «Хокулеа»? Судно создано по проекту Херба Каваинуи Кане, гавайского художника-дизайнера и моряка, энтузиаста возрождения полинезийской культуры, одного из трех основателей Общества (еще один из них, профессор антропологии Гавайского университета Бен Финни, участник первого плавания «Хокулеа»,

консультировал автора данной статьи). Будучи первенцем ренессанса традиций полинезийского мореплавания, судно копирует лишь внешний вид и основы конструкции старинных гавайских сдвоенных каноэ, однако выполнено из современных материалов – стекловолокна и фанеры.

Тем не менее, строители отказались от предложений оосовременить каноэ, увеличив, к примеру, расстояние между корпусами, чтобы оно могло нести больше парусов, а также добавить плавниковые кили, чтобы повысить сопротивле-



ние дрейфу, или поставить современное парусное вооружение для увеличения скорости. Они сохранили полукруглую форму шпангоутов и шпринтовый парус в виде перевернутого треугольника, так что мореходные свойства «Хокулеа» не выше, чем у старинных образцов.

Каноэ «Хокулеа» (оно названо в честь Арктика, звезды веселья и радости, сияющей в ночном гавайском небе) построено в бухте Куалоа на севере Оаху и спущено на воду в 1975 году. Корпуса 62-футовой длины связаны между собой восемью поперечными балками. У судна две мачты, два длинных рулевых весла. Под парусами в хороший ветер это каноэ развивает скорость в 10 и более узлов (данные Wiki о 15–25 узлах несколько преувеличены), и порой проходило за сутки 200 миль. Идя галсами, оно легко держит курсовую скорость 4–5 узлов. Полное водоизмещение судна – более 12 тонн, экипаж 12–16 человек.

Следует заметить, что Кане конструировал некий обобщенный тип гавайского каноэ времен больших океанских плаваний (первая половина II тысячелетия н.э.), а значит – не самого совершенного и скоростного. Европейцы отмечали эволюцию полинезийских судов. Так, в XVI–XVIII веках, во времена господства морской империи Тонга в моде были каноэ-катамараны тонгиаки. Голландец Схоутен (это он открыл и назвал мыс Горн) отмечал в 1616 году: «Парусное вооружение этих судов столь превосходно и они столь быстры, что лишь немногие голландские суда могут соревноваться с ними».

Прошло полтора века, и уже ни одно европейское судно не могло соревноваться в скорости с полинезийскими! В 1773 году Ходжес, художник экспедиции Кука, изобразил на рисунках переходную форму от тонгиаки к скоростным калиа, заимствованным из Микронезии. Через пять лет, когда Кук приплыл в эти места снова, на рисунках художника Уэббера были изображены уже только калиа.

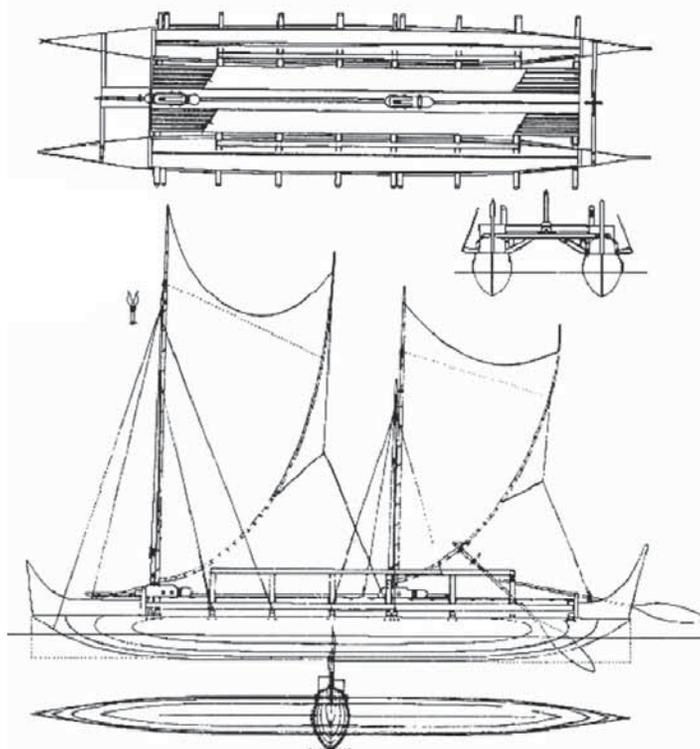
Вот рисунок нового «Такитуму», реплики калиа с островов Кука. Это имя шестьсот лет тому назад дал своему каноэ Тангиаа, вождь Раротонга. Судно построено из клееной древесины, несет парус в виде «клешни краба», длина большого корпуса – 53 фута, меньшего – 49, водоизмещение – 7–8 тонн, осадка – 2 фута и 3 дюйма, экипаж – 10 человек.

Полинезийское судостроение и мореплавание произвели большое впечатление на европейцев. 22 апреля 1774 года Джеймс Кук стал свидетелем подготовки таитян к войне с жителями соседнего острова. В его журнале записано:

«Флот состоял из 160 военных кораблей и 150 судов для подвоза съестных припасов. Военные корабли имели от 40 до 50 футов в длину. Над носовой их частью расположены платформы, где стояли воины в полном вооружении. Гребцы сидели внизу между столбами, поддерживающими платформы, по одному человеку на каждый столб. <...> На больших судах сидело по сорок человек, а на малых по восемь. Я высчитал, что всего в таитянском флоте занято 7700 человек, но многие офицеры сочли эту цифру преуменьшенной. Все суда были украшены разноцветными флагами и представляли величественное зрелище, какого мы не ожидали увидеть в этих морях».

Большие сдвоенные каноэ (каноэ-катамараны – прим. ред.) достигали 30 м в длину, имели резную корму до 8 м высотой и до сотни гребцов – сравните с «Индевором», на котором Кук совершил свое первое плавание в Океанию: 32 м и 98 человек. Скорость полинезийских судов поражала – все без исключения лодки Тонга обгоняли корабль Кука! Американец Уилки в первой половине XIX века писал, что каноэ ходят с невероятной скоростью 12–14 узлов. Пишут, что наиболее скоростные делали по 18 и даже по 22 узла – больше, чем самые быстрые клипера мира, эти прославленные «гончие океана»!

Консультации Кане с опытными моряками подтвердили оптимальность выбора предками длины судна в 55–60 футов. Она позволяет справиться с океанской зыбью и легко всходить на волну. Каноэ большей длины будет испытывать значительную нагрузку на узлы корпуса. Двуносье ндруа с Фиджи и калиа с Тонга бывали длиннее, но обычно использовались лишь на коротких рейсах в периоды предсказуемой погоды.



Архитектура «Хокулеа» несет в себе классические черты гавайских вака тауруа, такие как форма носовой и кормовой оконечностей корпуса или форма надстроек. Шпангоуты имеют заметную V-образность, что уменьшает дрейф при движении под парусом. Следуя классическим традициям, строители отказались от современных плоских клиновидных форм шпангоутов в пользу скругленных обводов, чтобы получить большую плавучесть, прочность и устойчивость корпуса к ударам волн.

«Хокулеа» вышла в море с треугольными парусами, но затем гики изогнули для большего сходства с гавайскими, характерными для конца XVIII века. Гик требуемой кривизны и длины составлен креплением в «косой замок» из нескольких штук дерева. У судна две мачты. В каноэ нет лебедок, поэтому с двумя парусами средних размеров управляться легче, чем с одним большим.

Арочные соединительные балки (кросс-бимсы) – признак классических гавайских сдвоенных каноэ – изобретены четыре века назад. В бурном море корпуса работают друг против друга, и полезно укрепить бимсы диагональными связями из прочных канатов. Как было замечено на «Хокулеа», такое крепление поглощает большую часть ударной силы волн, не передавая ее на всю конструкцию судна.

Настил палубы («пола» – любопытное созвучие с русским полом, не так ли?) сделан из легких планок, поддерживаемых сетками, натянутыми между балками. «Ману» – высокие носовые и кормовые оконечности (в Восточной Полинезии корма обычно выше носа) – делались как дань традиции, но плавание «Хокулеа» показали их практическое значение. Кормовая наделка-украшение служит для защиты от гребней нагоняющих волн, которые могут залить каноэ, а носовая предотвращает зарывание, когда каноэ скользит на попутной волне, наклоняясь вперед.

Надстройка «хале» выполнена из легких стоек и обрешетки, покрытой соломой и/или плотными матами. Она легко передвигается и устанавливается на наветренном корпусе с помощью подпорок или гвоздей. На островах Кука на ее крыше устраивали боевую платформу.

Давление ветра на парус передается на стеньги мачт. Их устанавливают на прочную продольную балку «куа», которая распределяет усилие на поперечные балки (под стеньги подводятся еще и дополнительные балки).

Полинезийские рулевые весла в целом менее эффективны, чем современный руль, и опытные яхтсмены скептически относились к идее управлять шестидесятифутовым катамараном с их помощью, но и пользуются ими нечасто, ибо в дальних рейсах каноэ может управляться одними парусами. В легкий и умеренный ветер каноэ-катамаран, идя галсами, держит хороший ход, в крепкий же ветер рекомендуется уходить на полные курсы. В случае сильного шквала лучше отдать штаги и убрать реи и паруса, а в шторм, как показывает практика, не будет лишним убрать даже надстройку и поставить плавучий якорь на длинном лине (на Гавайях для этих целей использовали большие прочные корзины).

В крайних случаях каноэ можно даже притопить, что и

поныне широко практикуется в Микронезии. Деревянные безбалластные корпуса обладают достаточной плавучестью, так что при затоплении команда может стоять в них – головы и плечи будут оставаться выше уровня воды. При этом каноэ меньше подвергается ударам волн и ветра. На старых каноэ дополнительным запасом плавучести были кокосовые орехи, которые при этом не только обеспечивали экипаж пищей и питьем, но и служили примитивными черпаками для осушения корпусов лодки. Они, как и прочий груз, хранились на дне судна, под плетенками.

Запаса провизии и воды на экипаж в 12–16 человек хватает на 4–6 недель, поэтому маршрут кругосветки разбит на отдельные участки, что не умаляет ценность вояжа, тем более, что у него не спортивная, а культурологическая цель: полинезийцы хотят привлечь внимание мира к своим великим мореходным традициям. Будучи народом истинных мореплавателей, задолго до европейцев избороздив Тихий океан, заселив все пригодные для жизни его острова и даже открыв Америку чуть ли не на тысячу лет раньше Колумба, они заслуживают такого признания! ♣

*Автор с удовольствием благодарит преподавателя Гавайского университета Людмилу Финни за помощь в написании статьи.*

## Проектирование



## КАТЕРОВ и ЯХТ

bogdanov-viking@mail.ru

www.proect-kater.ru

+ 7 921 339 6628

## НАСТОЯЩИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ КОРАБЛИ!

<http://varyag.onego.ru>



Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»

185005, г.Петрозаводск,  
ул. Онежской флотилии, 43  
тел./факс (8142) 73-35-80  
e-mail: varyag@onego.ru

