ИНСТИТУТ НАСЛЕДИЯ



ИСТОРИКО-НАВИГАЦИОННЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ:

ТЕОРИЯ, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРАКТИКА



МОСКВА
2025

Министерство культуры Российской Федерации

Российский научно-исследовательский институт
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва
(Институт Наследия)

ИСТОРИКО-НАВИГАЦИОННЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ:

теория, методология, практика

Под общей редакцией д. и. н. Окорокова А. В.

МОСКВА
2025

УДК 930
ББК 63.3(2)
И90

Издаётся по решению Учёного совета
Российского научно-исследовательского института культурного
и природного наследия имени Д. С. Лихачёва

РЕЦЕНЗЕНТЫ:
к. г. н. Ельчанинов А. И.,
к. и. н. Кузнецов Н. А.

И90 **Историко-навигационный эксперимент: теория, методология, практика** / Под общей редакцией А. В. Окорокова. — Москва : Институт Наследия, 2025. — 550 с.
DOI 10.34685/HI.2025.10.87.006
ISBN 978-5-86443-522-9

В монографии приводятся результаты многолетних теоретических и практических исследований Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва (Институт Наследия) и клуба «Полярный Одиссей», посвящённых историко-навигационным экспериментам. Рассматриваются теоретико-методологические основы исторического эксперимента, где особое внимание уделяется разработке принципов и методов историко-навигационных экспериментов, начиная с XIX века и заканчивая современными разработками. Книга содержит уникальные полевые дневники и отчёты участников историко-географических экспериментов, проведённых за последние десятилетия. Документы включают детальные записи об экспедициях, выполненных в Арктике, Белом, Баренцевом и Карском морях и иных водных маршрутах, которые наглядно демонстрируют трудности и успехи подобных исследований. Книга предназначена для широкого круга читателей, включая историков, этнографов, судостроителей, преподавателей, студентов и всех, кто интересуется историей и наукой.

УДК 930
ББК 63.3(2)

Это и другие издания вы можете бесплатно скачать на сайте Института Наследия —
www.heritage-institute.ru, раздел «Издания»

DOI 10.34685/HI.2025.10.87.006
ISBN 978-5-86443-522-9

© Российский научно-исследовательский
институт культурного и природного
наследия имени Д. С. Лихачёва, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

А. В. ОКОРОКОВ

Введение 6

Л. В. МАДИКОВА

Историко-навигационный эксперимент как инструмент познания прошлого 22

П. А. ФИЛИН

Мангазейский морской ход. Постановка исторического эксперимента 41

Ю. М. НАУМОВ

МАКЭ — Клуб «Полярный Одиссей» в истории навигационных экспериментов России 1978–2025 годов 60

ПОЛЕВЫЕ ДНЕВНИКИ И ОТЧЁТЫ УЧАСТНИКОВ ИСТОРИКО-НАВИГАЦИОННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА

1982 ГОД

Ю. М. НАУМОВ

Научно-спортивная экспедиция «По следам Эдуарда Толля» 78

В. Л. ДМИТРИЕВ

Отчёт по экспедиции «По следам Эдуарда Толля» 83

1984 ГОД

Ю. М. НАУМОВ

Научно-исследовательская экспедиция на парусно-моторной шхуне «Полярный Одиссей» 132

М. Ю. ДАНКОВ

Полевой дневник научно-исследовательской экспедиции на шхуне «Полярный Одиссей» в Белое море и материалы, собранные в ходе плавания 8 июля — 22 августа 1984 года 135

1986 ГОД

Ю. М. НАУМОВ

Молодёжная пропагандистская экспедиция «Беломорское кольцо» 189

М. Ю. ДАНКОВ

Полевой дневник молодёжной пропагандистской экспедиции «Беломорское кольцо» на парусно-моторной шхуне «Полярный Одиссей». 125 лет журналу «Вокруг света» 195

1987 ГОД

А. В. ОКОРОКОВ

Экспедиция на мотоботе вокруг острова Колгуев 244

А. В. ОКОРОКОВ

Дневник экспедиции на остров Колгуев 246

Ю. М. НАУМОВ

Строительство коча «Помор» и экспедиция «Мангазея-87» 265

В. Л. ДМИТРИЕВ

Строительство клубом «Полярный Одиссей» первой в СССР реплики поморского коча «Помор» и экспериментальное плавание 267

1989 ГОД

Ю. М. НАУМОВ

Экспедиция «Путь на Грумант» 284

В. Н. КОРОЛЁВ

Дневник участника экспедиции «Путь на Грумант — 1989» 286

1990 ГОД

Ю. М. НАУМОВ

Экспедиция «К Святой Земле» 344

В. С. ГЕОРГИ

Дневник экспедиции. 347

АРХИМАНДРИТ АВГУСТИН (НИКИТИН)

Дневник «Святая Земля» 362

1991 ГОД

Ю. М. НАУМОВ

Программа «Колумбы Российские» 368

И. В. ДАНИЛОВ

Отчёт о путешествии на Аляску 372

Ю. М. НАУМОВ

Дневник руководителя экспедиции и капитана Юрия Наумова 380

2011 ГОД

Ю. М. НАУМОВ

Проект «Кочи Дежнёва» 420

П. А. ФИЛИН

Проект «Кочи Дежнёва». Основные итоги архивных исследований 422

2012–2013 ГОДЫ

Ю. М. НАУМОВ

Проект «Чукотка — территория открытий» 453

В. В. РЯБИКОВ

Краткое описание экспедиции «Арктика — территория открытий» 456

В. В. РЯБИКОВ

О трансформации аффектов раздражения и ненависти во время морских путешествий на маломерных судах 489

Л. В. МАДИКОВА

Заключение 528

КРАТКИЕ БИОГРАФИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПЕРВЫХ В СССР НАВИГАЦИОННЫХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ

. 533

ВВЕДЕНИЕ

Значительное место в различных областях науки занимают экспериментальные методы исследований. Ещё в XVIII веке были предприняты попытки изготовления экспериментатором кремневого топора для доказательства гипотезы о создании каменных орудий человеком. В конце XIX века проводились исследования по созданию деревянных построек, срубленных каменными орудиями, а также эксперименты, подтверждавшие возможность сверления каменных орудий без применения металлических инструментов. В 1920-х годах была заложена основа для реконструкции различных поселений древнего человека. В нашей стране основа широкомасштабных экспериментальных исследований была заложена известным ленинградским археологом С. А. Семёновым[1] и продолжена его последователями — Г. Ф. Коробковой, А. К. Филипповым, В. Е. Щелинским, А. Е. Матюхиным[2]. Учёными экспериментальным методом изучались технологические операции расщепления камня различных периодов палеолита, изготовлялись сложные составные орудия, например, такие как неолитические вкладышевые серпы. В экспедициях на практике изучались методы работы каменными орудиями, выявлялось и уточнялось их функциональное назначение. Для уточнения функций каменных орудий и эффективности работы моделировались такие операции, как сверление, строгание, рубка, крепление каменных орудий к рукояткам и т. д. В ходе экспериментов появились новые гипотезы и новые факты, позволившие углубить и конкретизировать наши представления о жизни далёких предков[3].

Упоминая о работах С. А. Семёнова, важно отметить разницу между историческим моделированием, исторической реконструкцией и историческим экспериментом.

---

[1] *Семёнов С. А.* Развитие техники в каменном веке. — Л., 1968. — С. 261–277; *Семёнов С. А.* Изучение первобытной техники методом эксперимента // Новые методы в археологических исследованиях. — М. — Л., 1963.

[2] *Коробкова Г. Ф.* Экспериментальный анализ и его место в методике и теории археологии // КСИА № 152. — М., 1978; *Филиппов А. К.* Проблемы технического формообразования орудий труда в палеолите // Технология производства в эпоху палеолита. — Л., 1983.

[3] *Иванов Г. В.* Проблемы классификации исторического эксперимента. Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / НИИ культуры. — М., 1990. — С. 84.

Историческое моделирование — это воспроизведение некоего объекта, явления, процесса самыми различными способами, направленное на воспроизведение ряда интересующих исследователя свойств этого объекта (явления, процесса) с целью его подробного изучения. В последние десятилетия как за рубежом, так и в России получило распространение математическое моделирование в области исторической науки. Методологическим и теоретическим вопросам моделирования в истории в нашей стране посвящены работы Л. И. Бородкина, Г. Г. Малинецкого, С. Ю. Малкова, Н. А. Митюкова, А. Ф. Оськина и др.[4]

Примерами моделирования материальных объектов являются работы Н. В. Митюкова, связанные с реконструкциями геометрических и баллистических параметров древних стрел, параметров артиллерийского вооружения XIX–XX веков и др.[5] Создание электронной карты Егошихинского кладбища в Перми (возникло в 1783 году) описано П. А. Корчагиным[6]; такая карта даст возможность анализировать и визуализировать пространственные и временные параметры некрополя.

Существующие на сегодня исследования в области использования моделирования в истории убеждают, что применение математических методов способствует более глубокому пониманию явлений и процессов, раскрытию их внутренней, качественной сущности.

Историческая реконструкция — это воспроизведение тех или иных сторон прошлого, его особенностей и деталей. Результаты исторической реконструкции находят отражение в музеях, это предметы быта соответствующих эпох, посредством которых демонстрируется расслоение и структура общества, микромасштабные, как правило, реконструкции поселений, эскизы интерьеров, оружие и военное снаряжение, промышленные изделия, картосхемы и карты территорий, восстановление ландшафтов

---

[4] *Бородкин Л. И.* Нелинейная динамика социально-политических процессов прошлого: методологические проблемы моделирования неустойчивого развития // История и математика: Анализ и моделирование социально-исторических процессов. — М. : КомКнига, 2007. — С. 8–48; *Малинецкий Г. Г.* Теоретическая история и математика // История и математика: Проблемы периодизации исторических макропроцессов. — М. : КомКнига, 2006. — С. 7–20; *Малков С. Ю.* История и синергетика: математическое моделирование социальной самоорганизации // Круг идей: алгоритмы и технологии исторической информатики. — М. ; Барнаул, 2005. — С. 41–73; *Митюков Н. В.* О типологии математических моделей военно-исторических процессов // История и математика: Анализ и моделирование социально-исторических процессов. — М.: КомКнига, 2007. — С. 119–146; *Оськин А. Ф.* Методология компьютерного моделирования исторических процессов и событий // Информационный бюллетень Ассоциации «История и компьютер». — 2006. — № 34. — С. 56–57.

[5] *Митюков Н. В.* Имитационное моделирование в военной истории. — М. : Изд-во ЛКИ, 2007. — 280 с.

[6] *Корчагин П. А.* Итоги первого этапа инвентаризации пермского Егошихинского кладбища в 2005 г. (пилотный проект «Католическое кладбище») // Информационный бюллетень Ассоциации «История и компьютер». — 2006. — № 34. — С. 94–95.

и т. п.[7] Не вдаваясь в подробности процесса реконструкции, отметим, что она может быть модельной (компьютерная реконструкция) или реальной.

Примером реальной исторической реконструкции может служить изготовление и натурное испытание Джоном Коулзом реплики кожаного щита VIII века до н. э., найденного во время археологических раскопок в Ирландии. Цель эксперимента — восстановить действие древнего кожевника, чтобы щит сохранил твёрдость и упругость в условиях большой влажности[8]. Ярким примером исторической реконструкции являются и отмеченные выше экспериментальные работы С. А. Семёнова и его коллег.

Исторический эксперимент в отличие от исторического моделирования представляет собой попытку реального воплощения той или иной ситуации. «Имитация именно того или иного исторического процесса любой эпохи, — писал академик В. П. Алексеев, — воспроизведение его доступными нам техническими и людскими средствами, попытка воссоздания всех исторических деталей и получение наивозможно полной исторической картины — вот, по моему глубокому убеждению, наиболее характерная черта исторического эксперимента как исторического метода, его наиболее сильная сторона и эвристическая ценность»[9].

В современной исторической науке сложилось неоднозначное отношение к применению экспериментальных методов. Некоторые критики отмечают, что исторический эксперимент не может дать окончательные и точные ответы. Он лишь позволяет понять методы и технику, которые, вероятно, использовались в прошлом. Они утверждают, что даже при максимальном приближении к исторической эпохе участник эксперимента является продуктом исторического развития своей эпохи. «Погрузиться» полностью в изучаемую эпоху не удавалось никому и, следовательно, нельзя говорить о «чистоте» эксперимента. На наш взгляд, это не совсем так.

По этому поводу д. филос. н. Г. А. Антипов писал: «...Прошлое не существует в том смысле, в каком существуют объекты исследования физика, химика, биолога и т. д. Его бытие — это бытие “следов” и организованной на их основе исторической памяти». И далее: «Историческая память отнюдь не тождественна описанию как одной из научных познавательных форм. И дело не в количестве параметров, которые должен фиксировать в событиях историк, и не в способах регламентации их выбора (...). Подобно индивидуальной памяти, память историческая должна воспроизводить целостные образы прошлых событий. Существенен именно момент целостности, ибо никакое научное описание к этому не стремится. Любое научное описание действительно характеризует явления и события реальности по некоторо-

---

[7] *Алексеев В. П.* Историческое моделирование и исторический эксперимент // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / НИИ культуры. — М., 1990. — С. 65.

[8] *Малинова Р., Малина Я.* Прыжок в прошлое. — М., 1988.

[9] *Алексеев В. П.* Историческое моделирование и исторический эксперимент // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / НИИ культуры. — М., 1990. — С. 66.

му фиксированному набору параметров. Однако способ соединения этих параметров, их упорядоченность для ученого, формирующего описание, более или менее безразличны. Напротив, для историка это главное, так как он создает образы прошлых событий»[10].

Примером исторического эксперимента является осуществлённая в конце 1980-х годов имитация похода римских легионеров из центральных районов Италии через итальянские Альпы в южную Германию. Эксперимент проводился группой научных сотрудников и спортсменов молодого и среднего возраста, физически хорошо подготовленных, и в этом отношении сравнимых с солдатами тяжёлой римской пехоты. Что же отличает этот поход, например, от туристских маршрутов повышенной сложности? То, что каждый участник представлял собой точную копию римского легионера, воспроизведённую по описанию и археологическим находкам, был соответствующим образом одет и обут, нёс на себе вооружение и походный скарб, лагеря разбивались в соответствии с правилами римского времени, так же готовилась пища и выставлялась охрана, был подобран определённый, также воспроизведённый на основании сохранившихся в источниках сведений режим ходьбы и отдыха, включая упражнения и тренировку с оружием во время стоянок. В результате исследователи получили важную информацию об организационной и ударной силе тяжёлой римской пехоты, которая в значительной степени дополнила сведения, известные из описаний и археологических находок предметов вооружения. Более того, была восстановлена, с гораздо большей объективностью, чем кабинетные расчёты, скорость передвижения римских частей[11].

С конца 1940-х годов широкое распространение получили экспериментальные методы исследований в области истории становления и развития судостроения и мореплавания. При этом следует отметить, что морские плавания на репликах древних судов являются моделированием как предметов (плоты, тростниковые и папирусные суда, кожаные лодки, долблёные челны, реплики исторических судов и т. д.), так и ситуаций определённых исторических периодов, характеризующих древнюю ценностно-ориентационную и познавательную деятельности.

Начало широкомасштабному экспериментальному методу указанного типа, приведшему не только к важным научным выводам, но и к опровержению устоявшихся научных концепций, было положено в 1947 году норвежским исследователем Туром Хейердалом. Организованная им экспедиция на «Кон-Тики» экспериментально подтвердила его гипотезу, что основателями древнейшей культуры в Полинезии были выходцы из Южной Америки, приплывшие к островам южных морей на бальсовых парусных плотах.

---

[10] *Антипов Г. А.* Историческое прошлое и пути его познания. — Новосибирск, 1987. — С. 88–89.

[11] *Ünkelmann M.* Die Legionen des Augustus. Der römische soldat' im archaeologischen Experiment. — Mainz, 1986.

В конце 1960-х годов Тур Хейердал на камышовом судне «Ра-I» прошёл от Африки до американских вод, а затем на «Ра-II» повторил маршрут и менее чем за два месяца пристал к берегу в Новом Свете. В результате экспериментально была подтверждена возможность достижения Американского континента на папирусных судах задолго до Колумба. При этом во время плавания на «Ра» впервые удалось испытать своеобразный рулевой механизм, который был восстановлен по древнеегипетским изображениям[12].

В 1956–1958 годах под руководством Эрика де Бишопа были совершены плавания на плотах «Таити-Нуи-I» и «Таити-Нуи-II». Бамбуковый плот «Таити-Нуи-I» за шесть с половиной месяцев дошёл от острова Таити в направлении к Чили до точки, отделяющей его от побережья Южной Америки менее чем в 800 морских миль. В 1958 году плот «Таити-Нуи-II», сделанный из толстых стволов кипариса, совершил обратный маршрут от побережья Южной Америки на запад. Это плавание длилось семь с половиной месяцев до атолла Ракаханга (Александра). Плавания на «Таити-Нуи» подтвердили гипотезу, что предки полинезийцев, используя различные течения и ветры, могли ходить на своих судах как к побережью Южной Америки, так и в обратном направлении[13].

Показательна история нескольких исторических экспериментов, связанных с реконструкцией маршрута судов Христофора Колумба. Их цель — разрешить спорный вопрос о том, какой именно остров Багамского архипелага был открыт Колумбом на рассвете 12 октября 1492 года.

Первый эксперимент был проведён в 1932 году американским адмиралом С. Э. Морисоном. Отплыв из испанского порта Палос 5 августа — на два дня позднее Колумба, на паруснике типа каравеллы и следуя точно в соответствии с «Дневником первого путешествия Колумба», Морисон в середине октября достиг острова Уотлинг (Сан-Сальвадор по Колумбу). По мнению исследователя, этот остров и был открыт Колумбом. Однако проведённый эксперимент убедил не всех историков. Более веские доказательства были получены Рутом Дж. Уолпером и Дж. Роджерсом. В 1959 году они на небольшом мотоботе повторили маршрут путешествия Колумба, следуя миля за милей точно по «Дневнику первого путешествия». В этом «Дневнике» есть примечательный эпизод, где говорится о таинственном свете, увиденном Колумбом с палубы «Санта-Мария» в ночь на 12 октября, всего за несколько часов до высадки на Сан-Сальвадоре. Впечатление было такое, будто на горизонте пылал костёр. Свет видели и офицеры корабля. Однако расчёты показывали, что «Санта-Мария» находилась ещё далеко от Сан-Сальвадора и свет с берега никак нельзя было увидеть. Прижизненный биограф Колумба писал о духовном свете, озарившем якобы душу

[12] *Хейердал Тур*. Древний человек и океан. — М., 1982. — 349 с.; *Сенкевич Ю*. На «Ра» через Атлантику. — Л., 1973. — 192 с.

[13] *Даниельсон Бенгт*. Большой риск. Путешествие на «Таити-Нуи». — М., 1962. — 195 с.

адмирала. Позднее возникли гипотезы о галлюцинациях, о том, что моряки видели яркую звезду или необычное свечение моря...

Уолперу и Роджерсу удалось решить эту загадку. В ночь на 12 октября, через 451 год после Колумба, они увидели на горизонте, за 20 миль, яркий огонь! Оказалось, что жители острова Уотлинг издревле, именно в октябре жгут большие костры для борьбы с докучливыми земляными блохами. Такой огонь, разведённый на холме, вероятно, видел и Колумб.

Флора и фауна Уотлинга совпали с описанием «Дневника». Маис, кассаву и бататы возделывали на острове, как и 500 лет тому назад. Удалось найти и особо отмеченный в «Дневнике» хлопчатник. Экспедиция Уолпера — Роджерса сделала археологическую разведку там, где Колумб, судя по «Дневнику», видел поселения аборигенов. В результате — следы поселений были обнаружены.

В 1962 году очередную реконструкцию первого плавания Христофора Колумба предпринял его потомок — 17-й герцог де Верагуа, Кристобаль Колон. Он отплыл из порта Палос, как и его великий предок, 3 августа на каравелле «Нинья II» — подобии самого малого судна адмирала. Его водоизмещение было всего около 30 тонн. Из навигационных приборов на «Нинье II» был только компас. В середине октября «Нинья II» с экипажем из 12 человек, как и её знаменитая тезка, подошла к Уотлингу.

Таким образом, несколько моделей первой экспедиции Колумба привели к обоснованному выводу — на рассвете 12 октября 1492 года испанцы, открыв Новый Свет, высадились на острове Уотлинг[14].

Наиболее активным периодом морских исторических экспериментов и их научного осмысления стали 1970-е — 2000-е годы. Их география обширна. Приведём лишь некоторые примеры:

— **1976–1977 гг.** Была проведена экспедиция ирландского исследователя Тима Северина на кожаном судне «Брендан», изготовленном в соответствии с древними текстами. Цель экспедиции — повторить плавание из Ирландии в Северную Америку, предположительно, совершённое ирландским монахом Бренданом в VI в. н. э.[15]

— **1980–1981 гг.** 23 ноября 1980 года стартовала экспедиция под руководством Тима Северина, целью которой было повторить маршрут легендарного Синдбада-морехода на копии судна VIII–XI веков н. э. «Сохар». На подготовительном этапе путешествия исследователь писал: «Чем глубже я зарывался в легенды о Синдбаде, тем очевидней мне становилось, что он был не просто книжным персонажем. Скорее это был обобщенный образ, амальгама арабских капитанов и купцов, которые дерзали отправляться к пределам известного им мира во времена золотого века арабских парусных плаваний, что приходится на VIII–XI столетия нашей эры. И, мечтая

[14] *Коган М. А.* Хейердал и Колумб — аналитические системы и факты [Электронный ресурс]. — URL: https://siriussib.ru/hejerdal-i-kolumb-analiticheskie-sistemy-i-fakty/ (дата обращения: 02.08.2025).

[15] *Северин Тим.* Путешествие на «Брендане». — М., 1983. — 256 с.

воссоздать путешествие Синдбада, я решил построить копию арабского торгового судна тех времен и пуститься на нем по маршруту, который был высшим достижением арабского мореходства, — по маршруту длиной шесть тысяч миль из Омана к берегам Китая. Я надеялся, что этот эксперимент — шаг в прошлое на тысячу лет — поможет нам понять, как древние арабы строили свои суда, как плавали на них, как ориентировались в открытом море, наконец, как родились на свет сказки о приключениях Синдбада»[16]. Команда «Сохара» состояла из девятнадцати человек: восемь оманцев — в основном представители сухопутных профессий, но зато потомки мореходов, повар-белудж и европейцы: три морских биолога, два подводника-аквалангиста, радист, кинооператор (он же специалист по звукозаписи), фотограф, художник и сам Тим Северин.

Закончилось путешествие 11 июля 1981 года в порту Гуанчжоу, носившего у древних арабов имя Ханфу.

Плавание на «Сохаре» длилось семь с половиной месяцев. За это время было преодолено шесть тысяч морских миль.

— **1984 г.** В июле в венесуэльском порту Ла Гуайра закончилась экспедиция «Атлантик-84», стартовавшая в мае из города Санта-Крус-де-Тенерифе (Канарские острова). Основная цель экспедиции — доказать возможность посещения американского континента европейцами задолго до Христофора Колумба.

Для проверки гипотезы был построен деревянный плот, подобно тем, которые использовали три с половиной тысячи лет назад обитатели европейского континента. Он был оснащён небольшим парусом, не имел руля и был собран из 9 брёвен. Пяти участникам эксперимента понадобилось 50 дней, чтобы пересечь Атлантический океан, пройти 3 тыс. морских миль[17].

— **1985 г.** Международный экипаж из 8 человек начал эксперимент, подтверждающий гипотезу, согласно которой 2500 лет назад жители юго-восточного архипелага Сулу совершали морские путешествия к африканским берегам.

Переход по Индийскому океану, от берегов индонезийского острова Бали до Африки, проводился на долблёной лодке, сделанной по образцу пирог, которыми пользовались древние мореплаватели, проживавшие на островах Юго-Восточной Азии. Лодка была построена из 130-летнего дерева, найденного в тропическом лесу Бали. Вся оснастка также была изготовлена из тропических растений, которые применялись с этой целью много веков назад: кронштейны — из особо прочных сортов бамбука, плетёные паруса — из листьев пандана и т. д.[18]

— **1987 г.** Латиноамериканские исследователи организовали экспедицию на индейских лодках-каноэ из Амазонки в Карибское море. В экс-

[16] *Бабенко В.* Восьмое путешествие без Синдбада // Вокруг света. — 1983. — № 6. — С. 40–46.

[17] *Спасский В.* На плоту через океан // Известия. — 1984. — 19 июля.

[18] Известия. — 1985. — 2 мая.

педиции, подготовленной под эгидой ЮНЕСКО, участвовали 35 путешественников, среди них — 5 женщин.

В программе экспедиции — исследования в области географии, биологии, других наук. Однако главная задача группы — пройти за год на веслах около 10 000 км, то есть не только добраться до устья Амазонки, но и обогнуть затем гряду Антильских островов[19].

— **1988 г.** В конце июня на тростниковом плоту в плавание от берегов Перу к Новой Зеландии отправилась экспедиция под руководством Китин Мунвос, состоящая из пяти испанцев и одного перуанца. Протяжённость маршрута через Тихий океан составила почти 15 000 км, а плавание продлилось около 5 месяцев. Плот «Уру» длиной восемнадцать и шириной четыре метра был связан за шесть месяцев семьёй из индейского племени аймара, которые занимались этим ремеслом на побережье озера Титикака из поколения в поколение.

Цель экспедиции — доказать, что коренные жители Южной Америки на примитивных судах могли пересекать Тихий океан и достигать Новой Зеландии и других южных островов[20].

— **2021–2023 гг.** Грир Джарретт, докторант археологии Лундского университета (Швеция), на протяжении трёх лет плавал на реплике корабля викингов — лодке «фэринг» (разновидность парусника с вёслами). Он отправился с небольшой командой из студентов и волонтёров из Тронхейма в центральной Норвегии вдоль побережья к полярному кругу и затем вернулся назад. Экспериментальное плавание показало, что корабль лучше всего ходил в открытых водах. Это свидетельствует о том, что маршруты морской торговли викингов проходили дальше от суши, чем считалось ранее. Джарретт предположил, что ключевым элементом для эффективной торговли в эпоху викингов являлась сеть портов на маленьких островах и полуостровах. Наличие мест для встреч и обмена информацией о море было важной составляющей для мореплавания в северных водах. В итоге за время эксперимента исследователь прошёл более пяти тысяч километров и нашёл четыре неизвестных древних стоянки возрастом более тысячи лет, а также уточнил торговые маршруты эпохи викингов[21].

С 1987 года научными исследованиями данного направления, получившего определение «историко-географический эксперимент»[22], занялась Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) Научно-исследовательского института культуры Министерства культуры РСФСР и Ака-

---

[19] Навстречу каравеллам // Правда. — 1987. — 22 марта.

[20] Известия. — 1988. — 11 октября.

[21] URL: https://zeh.media/novosti/1675432-arkheolog-26-raz-otpravlyalsya-v-plavaniye-na-traditsionnoy-otkrytoy-derevyannoy-lodke-chtoby-izuchi?ysclid=mebfn25ddd537519973 (дата обращения: 28.11.2025).

[22] Определение «историко-географический эксперимент» было введёно начальником МАКЭ П. В. Боярским в 1987 году; в 2010 году Ю. М. Наумовым для проектов, связанных с водной средой (реками, морями, океанами), было предложено определение «историко-навигационный эксперимент».

демии наук СССР под руководством к. физ-мат. наук П. В. Боярского. На основе историко-навигационного эксперимента Сектором комплексной Арктической экспедиции НИИ культуры и центрами «Культура и Мировой океан» (президент П. В. Боярский) и «Комплексные подводные исследования» (директор А. В. Окороков) Творческо-производственного объединения Советского фонда культуры стали проводиться комплексные исследования историко-культурной и природной среды Арктики. В программу этих исследований вошло и проведение исторического эксперимента. Более того, именно методика проведения исторического эксперимента МАКЭ позволило эффективно выявлять памятники истории освоения Арктики на островах и архипелагах Северного Ледовитого океана. Первым опытом использования маломерных судов, близких по размерам к промысловым судам поморов, стали экспедиции на островах Колгуев, Долгий и Вайгач.

Позже П. В. Боярский писал: «...историко-географический эксперимент по поморскому мореплаванию проводился для более эффективного выявления возможных мест поморских стоянок, кораблекрушений, мест установки навигационных знаков: приметных крестов, гуриев (сложенных из камней пирамид). Мы использовали и вынужденные переходы на мотоботах в условиях ограниченной видимости, в штормовую погоду и при передвижении во льдах, когда по конфигурации береговой линии арктических островов необходимо было точно определить своё местонахождение, найти удобные места стоянок — при подходе к побережью непроходимых для маломерных судов ледовых полей. Всё это способствовало как выявлению отдельных памятников по истории поморского и арктического мореплавания (кресты, гурии, остатки судов), так и комплексов (места стоянок или зимовок в результате гибели судна). Как, например, Бухта Покойников на острове Вайгач, залив Мелкий на архипелаге Новая Земля и т. д.

Исторические эксперименты, проведённые МАКЭ на Вайгаче, острове Долгом, на Новой Земле и т. д., способствовали выявлению впервые не только отдельных навигационных знаков, но и целостных региональных систем поморских навигационных знаков и более поздних сооружений»[23].

С 1988 года МАКЭ совместно с петрозаводским клубом «Полярный Одиссей» (президент В. Л. Дмитриев) начали экспериментальные плавания на построенной по письменным, изобразительным, археологическим и этнографическим источникам реплики поморского коча. В 1988 году эти исследования проводились в Белом море, в 1989 году по маршруту: Петрозаводск — Кижи — Беломорск — Соловецкие острова — Архангельск — Шпицберген (Грумант) — Мурманск (Кола) — Архангельск — Соловецкие острова — Петрозаводск. В 1990-х годах экспедиция на коче «Помор» и лодье «Грумант» прошла вокруг всего Скандинавского полуострова.

[23] *Боярский П. В.* Историко-географический эксперимент в арктических исследованиях МАКЭ // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. — Т. 2 / Под общей редакцией А. В. Окорокова. — М. : Институт Наследия, 2021. — С. 26–27.

Научное и научно-методическое руководство этими экспедициями осуществлялось сотрудниками Сектора комплексной Арктической экспедиции НИИ культуры.

Рассматривая проведение экспериментальных плаваний на воссозданных древних поморских судах, начальник и научный руководитель МАКЭ П. В. Боярский писал: «При плавании на экспериментальном парусном судне необходимо изучение его надежности, прочности конструкции, сопротивляемости воздействию внешних сил (восстанавливающий момент), плавучести, устойчивости и т. д. Во время движения должны постоянно проводиться измерения и фиксация скорости ветра, площади парусной поверхности, углов установки парусов относительно направления ветра, скорости движения, характера и высоты волн, характера течений, атмосферного давления, температуры воздуха и воды, характера льда при движении в нем, характера грунта при установке на якорь и т. д. Только обработка многих физических и технологических параметров даст основу для обоснованных научных выводов. Необходима экспериментальная проверка и различных типов воссозданных поморских судов, предназначенных и для промысловых целей, и для плавания во льдах и по чистой воде, для перемещения по волокам.

При проведении исторических экспериментов необходимо введение таких понятий, как “чистота эксперимента”, “экспериментальная ошибка”, “случайные явления” и т. п., использование теории вероятности при обработке результатов. Но в целом, методику эксперимента определяют его основные цели и задачи. Во многом от них будет зависеть критерии “чистоты эксперимента”. Действительно, различны методы всего комплекса исследований при воссоздании натуральной модели судна и при его испытании. А при проведении целого комплекса экспериментальных исследований (например, реконструкции судна — его испытании — реконструкция с использованием древнего опыта судовождения — и на основе всего этого комплекса — реконструкции плавания по тем или иным историческим маршрутам) система методов может быть различна на каждом из этапов. Действительно, даже для успешного передвижения судна использовались различные практические способы и приемы при плавании по чистой воде, при ледовом мореплавании, при преодолении волоков и т. д.»[24].

В 1989 году сотрудниками Сектора комплексной Арктической экспедиции НИИ культуры была подготовлена «Программа комплексных исследований историко-культурной и природной среды Арктики Морской арктической комплексной экспедиции НИИ культуры 1986–2000 гг.»[25].

---

[24] *Боярский П. В.* Теория и практика исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / НИИ культуры. — М., 1990. — С. 49.

[25] *Боярский П. В.* Программа комплексных исследований историко-культурной и природной среды Арктики Морской арктической комплексной экспедиции НИИ культуры 1986–2000 гг. / П. В. Боярский. — М. : Научно-исследовательский институт культуры Министерства культуры РСФСР и Академии наук СССР, 1989.

Она была опубликована под грифами Министерства культуры РСФСР, Академии наук СССР и Научно-исследовательского института культуры и разослана в библиотеки научных учреждений АН СССР и в организации, связанные с работой в Арктике. Один из разделов «Программы...» был посвящён историческому эксперименту. В 1990 году вышла из печати монография П. В. Боярского «Морская арктическая комплексная экспедиция», в которой также были отмечены материалы экспериментальных исследований МАКЭ на Соловецком архипелаге, на острове Вайгач и на Новой Земле[26]. В эту же монографию был включён и подраздел с названием «Медико-биологические и психологические исследования». Автор монографии П. В. Боярский, в частности, отмечал, что «...важнейшим инструментом реконструкции исторических событий должны стать и комплексные медико-биологические и психологические исследования. Отработка методики исторической психологии в Арктике весьма перспективна».

В этом же году вышла очередная монография П. В. Боярского «Введение в памятниковедение», в которой были заложены основы общего памятниковедения и памятниковедения науки и техники. В ней же, в более развёрнутой форме, были представлены разделы «Исторический эксперимент» и «Исторический эксперимент в Арктике»[27].



Труды П. В. Боярского и сотрудников МАКЭ

[26] *Боярский П. В.* Морская арктическая комплексная экспедиция. Комплексные исследования историко-культурной и природной среды Арктики / П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1990. — 80 с.

[27] *Боярский П. В.* Введение в памятниковедение. — М. : Центр «Культура и Мировой океан», 1990. — 218 с.

В 1991 году в НИИ культуры в серии «Памятниковедение» был издан первый в нашей стране сборник научных трудов под названием «Исторический эксперимент: теория, методология, практика» (отв. ред. П. В. Боярский). В этом сборнике была предпринята попытка теоретического обобщения комплекса проблем, связанных с историческим экспериментом и историческим моделированием. Намечены дальнейшие пути развития как теории, так и практики в этом направлении.

Сборник состоит из введения и двух разделов.

Первый раздел озаглавлен «Теоретические вопросы исторического эксперимента». В нём четыре статьи: Боярский П. В. «Теория и практика исторического эксперимента»; Алексеев В. П. «Историческое моделирование и исторический эксперимент»; Иванов Г. В. «Проблемы классификации исторического эксперимента»; Черносвитов П. Ю. «Моделирование как форма исторического эксперимента».

Второй раздел озаглавлен «Прикладные вопросы исторического эксперимента: Культура и мировой океан». В нём три статьи: Мельник А. Н. «Проблемы исторических реконструкций в отечественном мореплавании и судостроении»; Окороков А. В. «Подводная археология как источник для моделирования исторического опыта древних»; Ильичев А. А., Синецкий С. Б., Чванов А. Р. «Сойма и карбас — суда русского средневековья». Кроме академика В. П. Алексеева и авторов последней статьи, все остальные авторы — участники исследований МАКЭ.

Во введении П. В. Боярского говорится: «Сборник представляет собой первую попытку (в отечественной научной литературе) обобщения всего комплекса проблем, связанных с историческим экспериментом и историческим моделированием. В нём намечены дальнейшие пути развития как теории, так и практики в этом направлении. Авторами излагаются различные точки зрения на проблемы исторического эксперимента. Особое место в сборнике занимает рассмотрение прикладных вопросов, связанных с экспериментальными методами реконструкции исторических процессов развития судостроения и мореплавания»[28].

В 2021 году Российским научно-исследовательским институтом культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, ставшим преемником Научно-исследовательского института культуры, был издан масштабный труд под общей редакцией д. и. н. А. В. Окорокова под названием: «Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России»[29]. Данная работа стала вторым томом трудов Института Наследия, посвящённым традиционному судостроению. В издании были рассмотрены историко-географические эксперименты по воссозданию судостроения и морепла-

---

[28] Исторический эксперимент. Теория, методология, практика / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 5.

[29] Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. — Т. 2 / Под общей редакцией А. В. Окорокова. — М. : Институт Наследия, 2021. — 600 с.

вания разных эпох, исторические реконструкции маршрутов экспедиций отечественных исследователей, выполненных на основе научного анализа картографических материалов и письменных источников. Особое внимание было уделено древнему судоходству, как морскому, так и на внутренних водных путях. Затронуты вопросы традиционных локальных средств передвижения по воде, а именно жителей Русского Севера (Онежского озера, Белого моря, Лозско-Азатского озера), а также Восточной Пруссии (Балтийское море). Авторами сборника стали специалисты из России, Армении, Швеции и Германии.

Сборник состоит из введения и пяти разделов.

Введение подготовлено д. и. н. А. В. Окороковым.

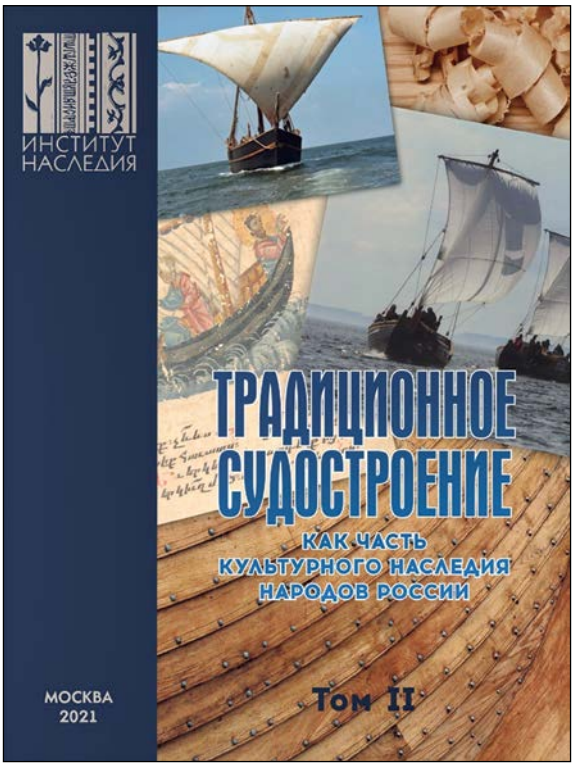
В разделе 1 «Историко-географический эксперимент» представлены статьи П. В. Боярского «Историко-географический эксперимент в арктических исследованиях МАКЭ»; В. Л. Дмитриева «Опыт морского клуба «Полярный Одиссей» по строительству реплик старинных судов и экспериментальных плаваний на них»; И. К. Мельника «Реконструкция древнегреческих рядных кораблей, построенных на базе продольно-поперечного набора»; М. Л. Наймарка «Поморская шняка в плавании по Онежскому озеру и Белому морю»; К. Балаяна «Парусник «Киликия» — реплика корабля XIII века»; Ю. М. Наумова «Колумбы российские». Некоторые сведения и результаты экспедиции на коче «Помор» в Арктике и Русской Америке» и Л. В. Мадиковой «Зарубежный опыт реконструкции древних судов».

В раздел 2 «Историческая реконструкция» вошли статьи С. Б. Чуркина «Дабы время не происходило праздно». Результаты реконструкции карты экспедиции Ф. Т. Розмыслова 1768–1769 годов» и В. А. Киреева «Чрезкаменный путь: опыт картографического исследования. Общий обзор и проходы через Полярный Урал в Обдору».

В разделе 3 «История судоходства» представлены статьи Л. П. Грот «Судоходство у древних русов и развитие восточноевропейской торговли со II тыс. до н. э.»; Ю. М. Наумова «К вопросу об истории и современном состоянии традиций народного судостроения и судоходства Онежского и Летнего берегов Белого моря» и «К вопросу о народном судостроении и судоходстве карел».

В раздел 4 «Народное судостроение» вошли статьи Ю. М. Наумова «Кижанка» — традиционная лодка Онежского озера» и «К вопросу о вепсском народном судостроении по материалам экспедиционных исследований», а также статьи О. П. Попова «Листербот в с. Сумский Посад — памятник российской и европейской морской культуры XIX века»; Ю. Н. Политико «Рейзенкан — традиционная лодка внутренних водных путей Восточной Пруссии»; М. Н. Столярова «К вопросу истории и современного состояния судостроения Лозско-Азатского озера» и М. М. Ларионцева «Бот «Фортуна».

Завершает сборник статья Л. В. Мадиковой и Ю. М. Наумова в разделе «Источниковедение» под названием «Открытка как источник информации для изучения и реконструкции традиционных судов».



Традиционное судостроение
как часть культурного наследия народов России. Том 2

Настоящий труд продолжает тему исторического эксперимента и включает в себя материалы, обобщающие многолетние теоретические и практические исследования авторов, связанные с судостроением и мореплаванием, как на Русском Севере и Арктике, так и в южных районах нашей страны.

Условно данную работу можно разделить на два блока.

Первый блок — история вопроса и теоретико-методологические основы исторического эксперимента. Второй — полевые дневники и отчёты участников морских историко-географических или историко-навигационных экспериментов. Публикация этих материалов представляется важной как с научной, так и с познавательной точек зрения. Именно в полевых дневниках и отчётах участников — «от первого лица» — запечатлён процесс проведения эксперимента, технические и психологические аспекты «хождения по морю», с которым, несомненно, сталкивались и древние мореходы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. *Алексеев В. П.* Историческое моделирование и исторический эксперимент // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / НИИ культуры. — М., 1990. — С. 57–73.
2. *Антипов Г. А.* Историческое прошлое и пути его познания. — Новосибирск : Наука, 1987. — 242 с.
3. Археолог 26 раз отправлялся в плавание на традиционной открытой деревянной лодке, чтобы изучить пути викингов. — URL: https://zeh.media/novosti/1675432-arkheolog-26-raz-otpravlyalsya-v-plavaniye-na-traditsionnoy-otkrytoy-derevy-

annoy-lodke-chtoby-izuchi?ysclid=mebfn25ddd537519973 (дата обращения: 13.08.2025).
4. *Бабенко В.* Восьмое путешествие без Синдбада // Вокруг света. — 1983. — № 6. — С. 40–46.
5. *Бородкин Л. И.* Нелинейная динамика социально-политических процессов прошлого: методологические проблемы моделирования неустойчивого развития // История и математика: Анализ и моделирование социально исторических процессов. — М. : КомКнига, 2007. — С. 8–48.
6. *Боярский П. В.* Введение в памятниковедение. — М. : Центр «Культура и Мировой океан», 1990. — 218 с.
7. *Боярский П. В.* Историко-географический эксперимент в арктических исследованиях МАКЭ // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. — Т. 2 / Под общей редакцией А. В. Окорокова. — М. : Институт Наследия, 2021. — С. 6–45.
8. *Боярский П. В.* Морская арктическая комплексная экспедиция. Комплексные исследования историко-культурной и природной среды Арктики. — М. : НИИК, 1990. — 80 с.
9. *Боярский П. В.* Программа комплексных исследований историко-культурной и природной среды Арктики Морской арктической комплексной экспедиции НИИ культуры 1986–2000 гг. — М. : Научно-исследовательский институт культуры Министерства культуры РСФСР и Академии наук СССР, 1989.
10. *Боярский П. В.* Теория и практика исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / НИИ культуры). — М., 1990. — С. 9–56.
11. *Даниельсон Бенгт.* Большой риск. Путешествие на «Таити-Нуи». — М., 1962. — 195 с.
12. *Иванов Г. В.* Проблемы классификации исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / НИИ культуры. — М., 1990. — С. 74–88.
13. Известия. — 1985. — 2 мая.
14. Известия. — 1988. — 11 октября.
15. Исторический эксперимент. Теория, методология, практика / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — 144 с.
16. *Коган М. А.* Хейердал и Колумб — аналитические системы и факты. — URL: https://siriussib.ru/hejerdal-i-kolumb-analiticheskie-sistemy-i-fakty/ (дата обращения: 02.08.2025).
17. *Коробкова Г. Ф.* Экспериментальный анализ и его место в методике и теории археологии // КСИА. — № 152. — М., 1978.
18. *Корчагин П. А.* Итоги первого этапа инвентаризации пермского Егошихинского кладбища в 2005 г. (пилотный проект «Католическое кладбище») // Информационный бюллетень Ассоциации «История и компьютер». — 2006. — № 34. — С. 94–95.
19. *Малинецкий Г. Г.* Теоретическая история и математика // История и математика: Проблемы периодизации исторических макропроцессов. — М. : КомКнига, 2006. — С. 7–20.
20. *Малинова Р., Малина Я.* Прыжок в прошлое. — М. : Мысль, 1988. — 271 с.
21. *Малков С. Ю.* История и синергетика: математическое моделирование социальной самоорганизации // Круг идей: алгоритмы и технологии исторической информатики. — М. : Барнаул, 2005. — С. 41–73.

22. *Митюков Н. В.* Имитационное моделирование в военной истории. — М. : Изд-во ЛКИ, 2007. — 280 с.
23. *Митюков Н. В.* О типологии математических моделей военно-исторических процессов // История и математика: Анализ и моделирование социально-исторических процессов. — М. : КомКнига, 2007. — С. 119–146.
24. Навстречу каравеллам // Правда. — 1987. — 22 марта.
25. *Оськин А. Ф.* Методология компьютерного моделирования исторических процессов и событий // Информационный бюллетень Ассоциации «История и компьютер». — 2006. — № 34. — С. 56–57.
26. *Северин Тим.* Путешествие на «Брендане». — М., 1983. — 256 с.
27. *Семёнов С. А.* Изучение первобытной техники методом эксперимента // Новые методы в археологических исследованиях. — М. — Л., 1963.
28. *Семёнов С. А.* Развитие техники в каменном веке / АН СССР. Ин-т археологии. — Л. : Наука, 1968. — 362 с.
29. *Сенкевич Ю.* На «Ра-2» через Атлантику. — Л., 1973. — 192 с.
30. *Спасский В.* На плоту через океан // Известия. — 1984. — 19 июля.
31. Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. — Т. 2 / Под общей редакцией А. В. Окорокова. — М. : Институт Наследия, 2021. — 600 с.
32. *Филиппов А. К.* Проблемы технического формообразования орудий труда в палеолите // Технология производства в эпоху палеолита. — Л., 1983.
33. *Хейердал Тур.* Древний человек и океан. — М., 1982. — 349 с.
34. *Ünkelmann M.* Die Legionen des Augustus. Der römische soldat' im archaeologischen Experiment. — Mainz, 1986.

ИСТОРИКО-НАВИГАЦИОННЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ КАК ИНСТРУМЕНТ ПОЗНАНИЯ ПРОШЛОГО

В эпоху стремительного развития цифровых технологий в мировом научном сообществе широкое распространение получили экспериментальные методы исследований, успешно применяющиеся как в естественно-научных, так и гуманитарных дисциплинах. Подробное определение эксперимента как метода предлагает Г. В. Иванов, отмечая, что это «есть научно поставленный опыт, изучение явления в точно учитываемых условиях путём активного воздействия на него при помощи создания новых условий, соответствующих целям и задачам исследования, и включает в себя: выделение объекта исследования, создание необходимых условий, материальные воздействия на объекты или условия, акты наблюдения и измерения и приведения результатов экспериментов и выводов»[1].

Использование экспериментальных методов распространилось и на область исторических наук. Особое место среди них занимает **исторический эксперимент**, в основе которого лежит реконструкция объектов, событий или ситуаций. Он представляет собой разновидность экспериментальной деятельности, направленной на восстановление опытным путём различных сторон быта и повседневной жизни давно прошедших эпох[2].

Опора на системный подход, при котором культура рассматривается как единая система, целостное образование, состоящее из взаимосвязанных элементов, даёт возможность реконструировать по известным данным утраченные процессы и явления. Применение исторического эксперимента позволяет глубже понять прошлое и выявить скрытые механизмы исторического развития, став незаменимым инструментом для историков и специалистов смежных отраслей. В частности, с помощью исторического экс-

[1] *Иванов Г. И.* Проблемы классификации исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 74.

[2] *Черносвитов П. Ю.* Моделирование как форма исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 89.

перимента по восстановлению древнего судна можно получить как знания о методах, технологиях, инструментах и материалах, используемых древними судостроителями, так и информацию о протекавших на тот момент культурных и исторических процессах. Например, сделать вывод об общем уровне технологий, о степени социальной организации коллектива и т. д. Первые попытки проведения исторических экспериментов по судостроению известны ещё с XIX века. Так, в 1861 году по приказу Наполеона III была создана копия древней триремы, а в 1889 году состоялось экспериментальное плавание на реплике норвежского драккара IX века «Викинг» из Гокстада через Атлантический океан. Эксперимент явился подтверждением теории о возможности открытия Америки задолго до плавания Христофора Колумба. К примерам успешных ранних исторических экспериментов также можно отнести первую реплику корабля Христофора Колумба «Санта-Мария», построенную в 1892 году по инициативе испанского правительства в честь 400-летия знаменитого плавания. Судно показало хорошие ходовые качества[3].

При проведении исторических экспериментов исследователи часто сталкиваются с рядом проблем, обусловленных особенностями самой исторической науки, среди которых:

— Недостаточность и разрозненность привлекаемых для исследования источников. Считается, что наибольшим потенциалом для экспериментальных методов обладают реконструкции древних технологий и быта, поскольку их восстановление происходит с использованием не только письменных и изобразительных источников, но и благодаря обнаруженным археологическим находкам. Комплексный подход к изучению источников позволяет значительно повысить достоверность воссоздания исторических событий и явлений. В то же время вне возможностей научного эксперимента находится область социальных коммуникаций, не оставившая материальных свидетельств.

— Для точности эксперимента по воссозданию различных исторических событий и материального мира предшествующих эпох необходимо обеспечить отсутствие взаимодействия с современной цивилизацией в стремлении к полной «чистоте» эксперимента, что практически невозможно ввиду того, что участники эксперимента являются носителями современной культуры. Даже при максимальных попытках изоляции и погружения в изучаемую эпоху современная культурная среда накладывает свой отпечаток на понимание прошлого. Соответственно невозможно с уверенностью говорить, что результаты, достигнутые в ходе эксперимента, всецело и совершенно точно отображают реальные исторические события.

— Недостаточная разработанность методологической основы, которая регламентировала бы проведение исторических экспериментов и описание их результатов.

---

[3] *Мозговой С. А.* Морское культурное наследие России: изучение, сохранение, музеефикация. — М. : Институт Наследия, 2021. — С. 340.

— В России практика исторического эксперимента реализуется на нескольких уровнях: экспериментальная археология; научные реконструкции, осуществляемые историками-теоретиками; любительские реконструкции. Любительские реконструкции представляют важную роль в популяризации истории и привлечении внимания широкой аудитории, однако серьёзные научные изыскания требуют участия экспертов, обладающих знаниями и опытом в области исторической науки, археологии и смежных дисциплин. Только профессиональная экспертиза способна обеспечить высокую достоверность и надёжность проводимых экспериментов, минимизируя риск искажения или неверной интерпретации полученных данных.

Современные исследователи выделяют следующие **типы исторических экспериментов:**

— *простые*, направленные на изучение одного явления или какой-либо функции артефакта;

— *сложные*, включающие одновременное исследование нескольких взаимосвязанных компонентов, явлений, функций артефакта;

— *комплексные*, в которых исследователь изначально ставит цель изучить сложную систему, состоящую из множества взаимодействующих элементов[4].

Наряду с термином «исторический эксперимент» в современной науке употребляется понятие **«историческая реконструкция»**. Некоторые исследователи настаивают на наличии принципиального различия в понимании данных терминов. Например, выдающийся антрополог и историк, академик В. П. Алексеев отмечает следующие различия: «...историческая реконструкция — всего лишь воспроизведение тех или иных сторон прошлого, его особенностей и деталей, материальной основы жизни в статике, тогда как исторический эксперимент — всегда воспроизведение процесса»[5]. Согласно его утверждению, задача исторической реконструкции заключается в восстановлении конкретного исторического объекта через осмысление информации, содержащейся в прямых и косвенных источниках, и выявление закономерностей его развития. Для других исследователей данные понятия тождественны. Так, А. В. Давыдов отмечает, что «наиболее рациональным является понимание реконструкции как целостного процесса воссоздания исторического прошлого, поскольку отражает все методологические особенности данного концепта и способствует получению наиболее полных и достоверных результатов в историческом исследовании»[6].

---

[4] *Иванов Г. И.* Проблемы классификации исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 77.

[5] *Алексеев В. П.* Историческое моделирование и исторический эксперимент // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 65.

[6] *Давыдов В. А.* Методологические особенности реконструкции исторического прошлого // Вестник Государственного социально-гуманитарного университета. — 2022. — № 4 (48). — С. 14.

Сегодня в науке сложились две основные трактовки понятия «историческая реконструкция».

Первая трактовка предполагает воссоздание и достраивание недостающих элементов и, согласно Е. А. Чайко, означает «комплексное междисциплинарное исследование, направленное на воссоздание эпизода / фрагмента / процесса исторического прошлого, а также его результат в виде некой модели. Модель может быть выражена в вербальной форме или в материале (вещественной, графической, виртуальной форме)»[7].

Вторая трактовка подразумевает, что историческая реконструкция — это социокультурная практика, направленная на актуализацию исторической памяти и наследия в социуме, может быть представлена в виде фестивальных и театрализованных форм. Например, в последние годы в обществе распространяется направление исторической реконструкции «Living History» («Живая История»), где при создании копий древних предметов быта, костюмов, инструментов, оружия, транспортных средств основной акцент реконструкторами делается на максимальную схожесть с историческими аналогами, и запрещается использовать в производстве современные материалы. Главная цель данных мероприятий — образовательная и популяризационная.

С 1950-х годов по всему миру широкое распространение получили исторические эксперименты, посвящённые изучению и реконструкции древнего судостроения и мореплавания. Всплеск общественного интереса связан с именем Тура Хейердала, норвежского исследователя и путешественника, который в 1947 году организовал экспедицию на бальсовом плоту «Кон-Тики», сконструированном по испанским описаниям плотов инков. После данного эксперимента последовали плавания на спроектированных по древнеегипетским изображениям камышовых судах «Ра-I» и «Ра-II» и путешествие на реплике тростниковой лодки шумеров «Тигрис». Эксперименты Тура Хейердала углубили имеющиеся представления о возможностях древних цивилизаций в вопросах навигации и показали необходимость комплексного исследования культурно-исторического значения Мирового океана в истории человечества.

Исследования Хейердала вдохновили учёных и любителей-реконструкторов на последующие эксперименты. Например, Эрик де Бишоп организовал в 1956–1958 годах экспедиции на плотах «Таити-Нуи — I-II» по маршруту древних полинезийцев к побережью Южной Америки и обратно. В 1976 году Тим Северин на реплике ирландской кожаной лодки VI века «Брендан» прошёл через Исландию на Ньюфаундленд. Для того чтобы добиться достоверных результатов испытания, экипаж «Брендана» отказался от использования современных навигационных устройств, и, по

[7] *Чайко Е. А.* Историческая реконструкция: векторы интерпретации (историографический аспект) // Древние и традиционные культуры во взаимодействии со средой обитания: проблемы исторической реконструкции : материалы I Международной междисциплинарной конференции, Челябинск, 13–15 апреля 2021 года. — Челябинск : Челябинский государственный университет, 2021. — С. 186.

свидетельствам команды, судно проявило высокие эксплуатационные характеристики на воде.

Исторические эксперименты получили своё распространение и в отечественной практике. Например, одним из первых был эксперимент по моделированию плавания Витуса Беринга на боте «Св. Гавриил». Подготовка к экспедиции началась в 1973 году после того, как советский исследователь А. А. Сопоцко обнаружил вахтенный журнал бота «Св. Гавриил» в Центральном государственном архиве военно-морского флота. На подготовительном этапе был произведён подробный анализ журнала, карт и иных материалов и на их основе восстановлен маршрут плавания бота. Сама экспедиция состоялась в 1976–1977 годах на яхтах класса Л-6 «Родина» и «Россия»: организаторами стали Дальневосточное высшее инженерное морское училище имени адмирала Г. И. Невельского (ДВВИМУ) и Приморский филиал Всесоюзного географического общества АН СССР. Во время путешествия применялись те же способы навигации, что и при Первой Камчатской экспедиции. Безопасность навигации контролировалась благодаря современным средствам кораблевождения, установленным на яхтах. В ходе эксперимента было доказано открытие Берингом пролива между Азией и Америкой и подтверждено 87 географических объектов из 220[8].

С 1987 года сотрудники Морской арктической комлексной экспедиции (МАКЭ) Научно-исследовательского института культуры Министерства культуры РСФСР под руководством П. В. Боярского начали разрабатывать методику проведения исторического эксперимента по моделированию поморского мореплавания. Данный эксперимент был реализован в 1988–1989 годах, соорганизатором выступил петрозаводский клуб «Полярный Одиссей». Исследования на реплике поморского коча «Помор» прошли в два этапа: в 1988 году пройден маршрут по Белому морю; в 1989 году осуществлено плавание по курсу Петрозаводск — Кижи — Беломорск — Соловецкие острова — Архангельск — Шпицберген (Грумант) — Мурманск (Кола) — Архангельск — Соловки — Петрозаводск.

По результатам испытаний впервые была создана специальная программа проведения экспериментов, учитывающая комплекс исторических, этнографических и естественных наук. Разработаны принципы отбора исторических источников, выбора типов кораблей и маршрутов, позволяющие создать точную модель процесса традиционного мореплавания северных народов. Путешествия по данным маршрутам подтвердили возможность безопасного и эффективного плавания на традиционных поморских судах в суровых условиях Арктики. Во время экспедиций велась подробная регистрация состояния судна и его хода, погодных условий, качества продуктов питания и здоровья экипажа. Эти данные послужили основой для оценки эффективности навигации и приспособленности экипажа к экстре-

[8] *Боярский П. В.* Теория и практика исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 34.

мальным климатическим условиям, сопоставимых с условиями средневековых поморов. Экспедиции привлекли большое общественное внимание к русской северной культуре, способствовали возрождению интереса к искусству и ремёслам поморов. Повторяя традиционные маршруты древних торговцев и охотников, учёные смогли собрать дополнительные свидетельства взаимодействия народов Севера Руси с саамами, карелами и другими этническими группами, формирующими современное население Северного региона. Экспедиции на острова Соловецкого архипелага положили начало изучению зарождения поморского судоходства в Северном Ледовитом океане. В ходе историко-навигационного эксперимента на островах Арктики и Соловецких островах МАКЭ были обнаружены и исследованы приметные крест и остатки парусных судов, являющихся уникальными объектами культурного наследия.

Важным результатом данных экспедиций стала разработка П. В. Боярским комплексной методики историко-географических экспериментов, включающей архивные поиски информации о традиционных маршрутах плаваний, типах судов, сроков и мест стоянок на путях следования в промысловые районы, исследование систем жизнеобеспечения. Определение «историко-географический эксперимент» было введёно П. В. Боярским в 1987 году, а в 2010 году Ю. М. Наумовым для проектов, связанных с водной средой, был предложен термин «**историко-навигационный эксперимент**», представляющий собой «экспедиции на репликах различных исторических судов, повторяющие традиционные маршруты соответствующего периода истории»[9].

Историко-навигационные эксперименты направлены не только на уточнение технологии постройки древних судов и навигационных методов прошлого, но и на проверку гипотезы о наличии культурных связей, их влияние на исторические события, культурные обмены и социальные изменения.

Результаты историко-навигационного эксперимента во многом зависят от обстоятельного отбора источников. Приведём **основные принципы подбора источников** для проведения такого эксперимента.

1. Надёжность и авторитетность источников

Предпочтительно использование подлинных чертежей старинного судна, его моделей, изготовленных в период существования прототипа, археологических артефактов разной степени сохранности, официальных документов, в числе которых проектно-сметная документация и описания картографических документов, заметок и дневников путешественников и иных первичных свидетельств.

2. Разнообразие источников

Для повышения достоверности эксперимента используется одновременно несколько типов источников, дополняющих друг друга: материаль-

[9] *Наумов Ю. М.* К вопросу историко-навигационных экспериментов на кочах МАКЭ и клуба «Полярный Одиссей» // Культурологический журнал. — 2025. — № 2. — С. 18. — URL: http://cr-journal.ru/rus/journals/703.html&j_id=64 (дата обращения: 10.07.2025).

ные артефакты, письменные тексты, регламенты, устные рассказы, изобразительные источники. Даже при наличии комплекта чертежей прототипа исследование следует дополнять другими источниками, чтобы реплика и весь эксперимент как можно точнее соответствовали исторической действительности.

3. Соответствие источника временному периоду и географии эксперимента

При проведении эксперимента рекомендуется учитывать хронологические рамки, источник должен относиться к той эпохе, по которой планируется проведение испытания. Также важно привлекать материалы, охватывающие регионы, в которых происходило изучаемое событие, так как это помогает выявить региональные особенности и различия в восприятии одного и того же явления. Например, информация по сходным с прототипом судам соответствующего периода и региона необходима для восстановления технических характеристик судна и особенностей навигации.

4. Критичность восприятия

Необходимо критически оценивать информацию, представленную в источнике, учитывать возможные искажения или предвзятые мнения авторов, а также уметь определить влияние субъективных факторов на оценку фактов, представленных в источнике.

5. Междисциплинарность

Современные историко-навигационные эксперименты основываются на синтезе знаний из различных областей, таких как история, география, археология, психология и т. д. Поэтому, анализируя исторические источники, целесообразно сочетать методы нескольких научных дисциплин. Такой подход позволит глубже погрузиться в сущность изучаемого вопроса.

6. Контекстуальная привязанность

Любой источник важно рассматривать в тесной связи с культурно-историческим контекстом времени. Невозможно правильно интерпретировать событие вне социальной среды, в которой оно произошло.

Представленные принципы направлены на создание качественной информационной базы для историко-навигационного эксперимента, которая позволила бы минимизировать влияние случайных ошибок и обеспечить объективность и достоверность выводов, полученных в результате экспериментов.

На основе комплексной методики историко-навигационных экспериментов, предложенной П. В. Боярским, методов, описанных в трудах Ю. С. Крючкова, А. Г. Сацкого, В. Г. Крайнюкова, В. В. Мартуся, Б. А. Царёва, В. И. Шагиданова, А. М. Глебова и А. А. Дубинина[10], а также анализа

[10] *Глебов А. М.* Российское военное парусное кораблестроение XVIII–XIX веков: опыт исторической реконструкции : 07.00.10: дисс. ... кандидата исторических наук. — Горно-Алтайск : Горно-Алтайский государственный университет, 2016. — 450 с.; *Глебов А. М., Дубинин А. А.* Обобщение опыта ретро-дизайна парусников петровской эпохи // 4-я междунар. конфер. и выставка по морским интеллект. технологиям «Моринтех-2001». Материалы конфер. — Том 2 : сб. докладов. — СПб. : Моринтех,

успешных советских и российских практик подобных испытаний, нами установлены следующие **ключевые этапы организации историко-навигационных экспериментов**, направленных на максимальное приближение эксперимента к историческим реалиям.

1. Формулировка цели и гипотезы эксперимента

На данном этапе определяется главная цель исследования, формулируется рабочая гипотеза о возможных маршрутах и средствах навигации, уровне мастерства древних мореплавателей и особенностях изготовления и эксплуатации судов. Для успешной реализации этапа важно проанализировать имеющиеся исторические документы, археологические находки, литературные, изобразительные и иные источники, установить проблемные места для принятия последующего решения.

2. Создание реплики судна

Второй этап предполагает создание копии судна на основе сохранившихся археологических остатков, чертежей, рисунков, этнографических и иных записей. При строительстве необходимо привлечь кораблестроителей, инженеров и других профильных специалистов. Ключевая задача состоит в обеспечении максимальной достоверности реплики. Следует отметить, что строительство точной копии практически невозможно из-за утраченных технологий и ввиду необходимости соответствия судна современным стандартам и требованиям к безопасности.

В начале данного этапа на основе собранной информации создаются архитектурно-компоновочные эскизы, на которых распределяют функциональные зоны, размещают палубное оборудование, помещения, мачты и бушприт, рассчитывают пропорции рангоута и парусов, располагают такелаж, прорисовывают декоративные элементы. Далее происходит подбор материалов и способов их крепления, затем проверка реализуемости проекта, его прочности и безопасности. Чаще всего при проектировании судна добавляют механизмы и устройства, не имеющиеся в прототипе: двигатель, вспомогательные механизмы, электрорадионавигационное оборудование и т. д. Данные изменения необходимы для обеспечения мореходных и эксплуатационных качеств, а также для соответствия судна требованиям к плавучести, остойчивости, прочности, эргономичности, представленным в нормах классификационных обществ в сфере судоходства. При этом необ-

---

2001. — С. 283–288; *Крайнюков В. Г.* К вопросу: Истоки русской кораблестроительной школы: «Божье Предвидение» — 58-пушечный корабль Азовского флота // Морская история. — 1999. — № 1. — С. 44–62; *Крайнюков В. Г., Мартусь В. В.* «Штандарт». 28-пушечный фрегат 1703. — СПб. : Морская история, 1998. — 129 с.; *Крючков Ю. С., Сацкий А. Г.* Научная реконструкция парусного фрегата «Святой Николай» // Труды НКИ. — 1980. — Вып. 171. — С. 3–9; *Мартусь В. В.* Строительство точной копии фрегата «Штандарт» : сб. докладов семинара «Морская история, археология и реконструктивное проектирование старинных судов». — СПб. : СПбГМТУ, 1999. — С. 16–19; *Царев Б. А., Шагиданов В. И.* Основы методики реконструктивного проектирования старинных парусников : сб. докладов семинара «Морская история, археология и реконструктивное проектирование старинных судов». — СПб. : СПбГМТУ, 1999. — С. 11–13.

ходимо заботиться о возможно меньшем искажении исторического облика и первоначальной конструкции. Далее подготавливаются чертежи с обводами, близкими прототипу, детально прорабатываются все конструкции и элементы, создаётся 3D-модель корпуса судна для последующих согласований с надзорными органами и строительства судна.

Перед строительством реплики происходит заготовка необходимых материалов, подготовка построечных площадок и подбор исполнителей. Немаловажным пунктом при подготовке к строительству является составление смет и организация финансирования.

3. Сбор команды

Этап представляет собой подбор специалистов разного профиля, включая историков, этнографов, профессиональных моряков и волонтёров, желающих принять участие в испытании. Перед началом эксперимента важно провести специальные тренинги и тренировки, направленные на освоение навыков, необходимых для безопасного и эффективного прохождения маршрута и успешного выполнения поставленных задач. Также немаловажным является психологическая подготовка членов экипажа к возможным трудностям и ограниченным условиям жизни на борту. Кроме этого, важно провести оценку состояния здоровья кандидатов для участия в эксперименте, им следует пройти медицинскую комиссию, чтобы исключить кандидатов, имеющих противопоказания к длительным морским путешествиям. Команда комплектуется с учётом оптимального сочетания опыта, компетенций и психологической совместимости участников.

4. Проектирование маршрута и выбор способа навигации

Данный этап предполагает выбор маршрута следования судна, максимально соответствующего историческим обстоятельствам, изучение метеорологической обстановки и гидрологического режима региона. Членам команды важно заранее освоить древние методы навигации, характерные для изучаемого периода, чтобы впоследствии уметь применять их на практике. При планировании маршрута также необходимо учесть сезонные ветра, течения и иные препятствия, влияющие на безопасность плавания. Помимо этого, следует подготовить запасной план на случай непредвиденных обстоятельств: неблагоприятные погодные условия или технические неисправности судна.

5. *Реализация эксперимента*

Данный этап подразумевает сам процесс прохождения маршрута на реконструированном судне. Здесь важно соблюдение подготовленных ранее инструкций, обеспечивающих безопасность участников и достоверность результатов. В ходе эксперимента следует регулярно фиксировать состояние судна и экипажа, погодных условий и маршрут следования в специальных дневниках и отчётах для последующего анализа событий и выявления закономерностей.

6. Анализ и интерпретация результатов

Этап включает систематизацию и обобщение полученных данных с последующим сравнением с исходной гипотезой и историческими материа-

лами, а также составление отчётов и подготовка публикаций, включающих выводы о достоверности проверяемых гипотез.

7. Апробация результатов исследования

Этап предполагает проведение дополнительного обсуждения полученных результатов исследования с привлечением экспертов и представителей смежных областей науки, а также представление итогов эксперимента в виде докладов на конференциях и семинарах, публикации отчётов, монографий и статей в профильных изданиях.

В зависимости от цели проведения историко-навигационных экспериментов их можно разделить на следующие типы.

1. Эксперименты по воспроизводству и проверке технических и ходовых качеств судов. В центре внимания — конструкция самих судов и материалы, используемые для их постройки. Для испытания изготавливается копия судна с максимально возможным сохранением его первоначальных конструктивных особенностей. Исследуются корпус, прочность связей, устойчивость конструкции судна, паруса, оснастка, инструменты навигации и способы их эксплуатации, универсальность судна и т. д., определяются преимущества и недостатки конструкции, испытываются различные нагрузки и штормовые условия.

Рассмотрим некоторые примеры подобных экспериментов.

В 1987 году клуб «Полярный Одиссей» построил 13-метровую реплику поморского коча под названием «Помор». Ходовые испытания прошли в Петрозаводской губе Онежского озера, при испытании были выявлены хорошие мореходные качества. В 1987–1988 годах прошли совместные с МАКЭ навигационные эксперименты, в рамках которых исследователи стремились доказать возможность промыслового освоения арктического побережья на подобных судах. Были проведены эксперименты по моделированию плавания на деревянном судне с прямыми парусами без двигателя в разных погодных условиях, исследованы особенности применения технологии «внакрой» при постройке больших и малых судов, испытаны различные средства навигации (компас, карты, лоции). В последующие годы коч «Помор» участвовал и в других историко-навигационных экспериментах: «Путь на Грумант» (1989 год), «Колумбы Российские» (1991 год) и др.

В 1987 году группой энтузиастов был приобретён, отремонтирован и переоборудован списанный карбас с целью проведения проверки возможности совершения дальних морских плаваний на судах данного типа. Карбас получил название «Стрик». Во время экспедиций 1987–1988 годов было пройдено около 1500 км, проверены ходовые качества судна и установлено, что карбас пригоден не только для прибрежного, но и для морского плавания[11].

---

[11] *Ильичев А. А., Синецкий С. Б.* Сойма и карбас — суда русского Средневековья // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 138.

В 1987, 1990, 1992 и 1994 годах состоялись экспериментальные плавания на реплике древней греческой триремы «Олимпия» («Olympias»). 37-метровая копия 2000-летнего военного корабля использовалась в рамках экспериментального археологического проекта для определения его парусных характеристик, прочности, тактики боя и условий жизни на судне.

В 2013 году в Марселе построена парусная копия шитой греческой лодки VI века до н. э. «Гиптис». В том же году были организованы экспериментальные плавания для проверки технических характеристик судна. В ходе них установлено, что методы, при которых происходит строительство сначала обшивки, а потом каркаса, были применимы на практике, а также продемонстрирована эффективность шитья как средства соединения досок и крепления шпангоутов[12].

В 2014 году в акватории Воронежского водохранилища состоялось испытание реплики линейного корабля 1700 года «Гото Предестинация». Проект судна был разработан конструкторским бюро ООО «Старлит» в 2009 году по распоряжению администрации Воронежской области. В основу легли гравюры Шхонебека, акварель П. Бергмана и реконструкция В. Г. Крайнюкова. Во время испытаний судно показало хорошие ходовые качества.

В отечественной практике историко-навигационных экспериментов важное место занимают эксперименты, направленные на реконструкцию традиционных лодок России и проверке их ходовых качеств. Так, например, в 1996 году М. Л. Наймарк осуществил реконструкцию лодки-водлозерки с использованием технологии шитья вицей, распространённой на севере России. Технология заключалась в «соединении досок обшивки внакрой без гвоздей и какого-либо металлического крепежа, путём сшивания вицей — закрученным (“завитым”) побегом, веткой или корнем деревьев или кустарников»[13]. Технология шитья лодок данного типа на момент изготовления реплики считалась почти утраченной, и источником информации выступили устные свидетельства пожилых мастеров с Водлозера, а также фрагменты досок-набоев шитых лодок конца XIX — начала XX веков. Мастеру удалось воссоздать старинную технологию и изготовить лодку, как показали ходовые испытания, полностью пригодную для практического использования как на вёслах, так и под парусом. В последующие годы М. Л. Наймарк продолжил строить и испытывать реплики различных судов: в 1999 году в музее под открытым небом Фотевикен он сшил вторую

---

[12] *Pomey Patrice, Poveda Pierre*. Gyptis: Sailing Replica of a 6th-century-BC Archaic Greek Sewn Boat // The International Journal of Nautical Archaeology. — 2018. — Volume 47, Issue 1. — P. 45–56. — URL: https://doi.org/10.1111/1095-9270.12294 (дата обращения: 28.11.2025).

[13] *Наймарк М. Л.* Реконструкция старинных судостроительных технологий севера России и Европы // Рябининские чтения — 2019 : материалы VIII конференции по изучению и актуализации культурного наследия Русского Севера, Петрозаводск, 23–28 сентября 2019 года. — Петрозаводск : Карельский научный центр Российской академии наук, 2019. — С. 131.

«водлозерку»; в 2000 году по приглашению колледжа Сёдерторнс Хогскола и в сотрудничестве с Музеем морской истории (Стокгольм) участвовал в строительстве реплики шитой лодки VIII века, найденной в Туне (Баделунда, Швеция); в 2001–2005 годах работал над реконструкцией поморской шняки на Водлозере; в 2006–2007 годах участвовал в реконструкции средневекового новгородского челна, использовавшегося в старину для дальних речных походов по северным территориям за пушниной; в 2015 году сшил третью водлозерку[14].

К успешным практикам реализации историко-навигационных экспериментов по воспроизводству и испытанию традиционных судов относится реконструкция берестяных лодок евразийского пространства А. В. Шутихиным. Им в период с 2007 по 2017 год были построены 16 берестяных лодок по старинной технологии и организовано 4 экспедиции. Первая лодка была изготовлена в августе 2007 года в д. Бушманиха (Подосиновский р-н Кировской обл.). При строительстве применялись местные природные материалы (береста, ветви ели, корень сосны, живица), а в качестве орудий использовались ножи, шило, топор. В середине сентября 2007 года состоялась трёхдневная экспедиция на берестяной лодке по р. Пушме в Кировской области и р. Юг в Кировской и Вологодской областях. В 2008 году А. В. Шутихиным и М. Хохлиной в д. Княжево (Котласский р-н Архангельской обл.) была построена вторая берестяная лодка по древней технологии: использовались только ветви, кора, смола и корни деревьев. Во время 12-дневной экспедиции В. Бужинский прошёл 600 км по Северной Двине от д. Княжево до музея Малые Корелы под Архангельском. В мае 2009 года на берегу Белого моря в посёлке Рабочеостровск была сделана третья берестяная лодка также по старинной технологии, и на ней А. В. Шутихин и А. Я. Мартынов осуществили морской переход протяжённостью свыше 30 км. Переход показал, что лодки данного типа могут использоваться для достижения Соловецкого архипелага с материка. В 2010 году в рамках проекта «Реконструкция средневекового пути «Кенский волок» и водно-волокового судна «берестяной каюк», поддержанного Российским гуманитарным научным фондом совместно с Кенозёрским национальным парком, была проведена реконструкция «берестяного каюка» и организована экспедиция по Кенскому волоку. Участники экспедиции преодолели 18 км, доказав возможность путешествия на волоке с использованием судов данного типа. Перед строительством берестяных лодок была проделана большая работа по сбору и анализу информации, касающейся технологии строительства и распространения берестяных лодок. Источниками послужили фотографии, видеозаписи и артефакты из музейных коллекций, этнографическая литература, включающая публикации по истории освоения Сибири и Дальнего Востока в XVII–XVIII веках, материалы по Таможенным книгам Московского государства, содержащие данные о купле-продаже, строительстве и исполь-

[14] *Наймарк М. Л.* Реконструкция старинных судостроительных технологий севера России и Европы... С. 131–134.

зовании берестяных лодок населением. Данные историко-навигационные эксперименты позволили воспроизвести тип маломерного судна, практически потерянного для русской культуры[15].

2. Эксперименты по реконструкции древних маршрутов и моделированию культурных и экономических связей. Такие эксперименты сосредоточены на попытке как можно точнее воспроизвести исторические маршруты и возникшие в ходе их прохождения культурные контакты, с применением реплик судов и методов навигации, характерных для исследуемого периода. Цель таких исследований — продемонстрировать возможности древних мореплавателей преодолевать большие расстояния и проверить правильность исторических сведений о протяжённости и особенностях морских путей.

К наиболее известным международным примерам реализации данного вида эксперимента можно отнести: плавание в 1947 году Тура Хейердала на плоту «Кон-Тики», доказавшего, что жители Южной Америки могли пересекать Тихий океан и достигать Полинезии на лодках и плотах; эксперимент Тима Северина в 1976 году на кожаной лодке «Брендан», показавший, что ранние европейцы могли достичь берегов Северной Америки задолго до открытия её Колумбом; экспедиция «Атлантик-84» в 1984 году на деревянном плоту, оснащённом небольшим парусом, направленная на доказательство посещения европейцами Америки до Христофора Колумба; плавание на копии старинной лодки викингов «Сага Сиглар» в 1984 году с целью реконструкции путешествия викингов в Америку; международная экспедиция на долблёной лодке в 1985 году по маршруту от острова Бали до Африки, организованная для доказательства гипотезы, согласно которой 2500 лет назад жители юго-восточного архипелага Сулу совершали морские переходы к берегам Африки[16]; первое путешествие копии судна XIX века типа падеваканг «Хати Мереге» в 1987 году, инициированное и реализованное Питером Спиллетом из Дарвинского исторического общества с целью воссоздания путешествий коренных жителей Макассара.

В СССР широкую известность приобрела экспедиция на поморском карбасе «Щелья», состоявшаяся в 1967 году. Как писал организатор эксперимента Д. Ф. Буторин, «цель путешествия — пройти именно тем путём, которым ходили поморы в начале семнадцатого столетия в златокипящую Мангазею»[17]. Экспедиция продлилась 95 дней, путешественники прошли по Белому, Баренцеву и Карскому морям, по рекам и озёрам, по древнему волоку на Ямал и достигли устья сибирской реки Обь, где в XVII веке находилась древняя Мангазея — торговый центр, соединяющий Европу и Азию.

---

[15] *Шутихин А. В.* История и реконструкция берестяных лодок евразийского пространства: результаты работ 2003–2017 гг. // Всероссийский конгресс фольклористов. — 2019. — № 4. — С. 115–122.

[16] *Окороков А. В.* Подводная археология как источник для моделирования исторического опыта древних // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 125–132.

[17] Буторин Дмитрий Андреевич. — URL: https://imena.aonb.ru/persons/butorin-dmitriy-andreevich/ (дата обращения: 10.07.2025).

Из экспериментов, проводившихся в СССР, также признание специалистов получила Всесоюзная комплексная научно-спортивная экспедиция «Нево», организованная Географическим обществом СССР. Экспедиция проходила в два этапа в 1985–1987 годах. Основная цель была направлена на моделирование прохождения судов по пути «из варяг в греки», по Волховско-Днепровской магистрали Древней Руси. На первом этапе в 1985–1986 годах было произведено предварительное изучение маршрута и археологическое исследование северной части трассы, а также прохождение части водных путей на байдарках. Летом 1987 года состоялся второй этап на шестивёсельных ялах «Русь» и «Варяг», близких по своим мореходным качествам и размерам к древним торговым ладьям. Было пройдено около 2700 км по водным путям и волокам. В ходе второго этапа экспедиции было проведено 56 экспериментальных парусно-вёсельных переходов в речных, озёрных и морских условиях, построена «социоповеденческая модель» экипажа и установлено, что путь «из варяг в греки» от Балтийского моря в Чёрное был проходим в течение одной летней навигации (в одну сторону) и занимал от 90 до 115 дней[18].

Остановимся ещё на нескольких значимых историко-навигационных экспериментах по реконструкции древних маршрутов.

В 1990 году состоялся навигационный эксперимент «Скандинавское кольцо» на коче «Помор», лодье «Грумант» и судне «Бриз» вокруг Скандинавского полуострова, посвящённый 400-летию первого русского посольства Григория Истомы. Организаторами выступили клуб «Полярный Одиссей», Фонд народной дипломатии и МАКЭ. Во время испытания были пройдены традиционные пути, по которым на протяжении сотен лет устанавливались и развивались экономические, политические и культурные связи России с европейскими странами. Особое внимание уделялось изучению вопроса, как поморские моряки налаживали культурные контакты с местными жителями. Участники экспедиции, используя комплексный подход, предполагающий изучение объектов в неразрывной связи с окружающей их культурной и природной средой, глубоко погрузились в исторические события для более точного их понимания, провели поиски объектов культурного наследия, ещё раз доказали мореходность малых поморских судов.

В 1990 году осуществлена миссия «Золотой Век», основной целью которой стала реконструкция экономических и культурных взаимосвязей исторического пути «из варяг в греки». Для экспедиции были построены реплики древнеславянских лодей, распространённых в VI–VIII веках: «Вера», «Надежда», «Любовь». Суда вышли из Петрозаводска и двинулись на юг по рекам и каналам в Чёрное море. Маршрут включал порты Румынии и Болгарии, а также Афины, Никосию, Тель-Авив и пригород Каира.

В 2009 году была организована международная экспедиция «По следам Лаврентия Загоскина. Юкон-2009», целью которой было прохожде-

[18] *Лебедев Г. С., Жвиташвили Ю. Б.* «Нево»: «из варяг в греки» // Знание — сила. — 1988. — № 3. — С. 32–39.

ние маршрута исследователя Аляски Лаврентия Алексеевича Загоскина (1808–1890). Во время экспедиции был изучен маршрут знаменитого путешественника, произведено сравнение описаний местностей, зафиксированы русские традиции в культуре коренных народов Аляски, установлены памятные знаки в основных местах его пребывания. Также проведены навигационные эксперименты по изучению особенностей прохождения различных участков рек Танана и Юкон.

3. Эксперименты по восстановлению древних навигационных методов. Их основная цель — исследование методов навигации, применявшихся в древности и средневековье (использование традиционных приборов: астролябии, квадранта, секстанта и т. д., ориентирование по звёздам, использование природных ориентиров, древних карт и т. д.) и проверка их эффективности. Современное оборудование используется исключительно для контроля и регистрации данных, но не для непосредственной навигации. Подобные эксперименты помогают понять, какими возможностями обладали древние мореплаватели для освоения мировых океанов.

К подобным экспериментам можно отнести американский проект на полинезийском парусном каноэ «Хокулеа» («Hokule'a») и проект «Вака Тапу» («Waka Tapu»). Судно «Хокулеа» было построено в 1973 году на основе рисунков английских путешественников, сопровождавших капитана Джеймса Кука в его путешествиях на Гавайи в XVIII веке. Целью первого путешествия на каноэ, совершённого в 1976 году, было испытание полинезийских методов навигации: преодоление 2400 морских миль, ориентируясь по звёздному небу без компаса, секстанта, румпеля, карт и хронометра, и высадка на Таити. Каноэ «Хокулеа» вышло с острова Мауи, Гавайи, и успешно добралось до Таити примерно за 5 недель. Эксперименты на этом полинезийском судне продолжаются и по сей день[19].

В 2012 году копия двухкорпусного плавающего каноэ «Те Аурере» («Te Aurere») и реплика двухкорпусного маорийского парусного каноэ «Нгахирака Май Тавхити» («Ngahiraka Mai Tawhiti») стали частью проекта «Вака Тапу», экспедиции, вышедшей из Окленда в Рапа-Нуи с целью посетить угол Полинезийского треугольника, определяемого Гавайями на севере, Новой Зеландией на юго-западе и Рапа-Нуи на востоке. Основная цель плавания состояла в использовании и проверке древних методов навигации: мореплаватели ориентировались по звёздам, солнцу, течению, птицам и луне[20].

4. Комплексные историко-навигационные эксперименты. Они объединяют сразу несколько вышеперечисленных типов экспериментов, включая проверку маршрутов, мореходных качеств судов, древних навигационных

[19] *Duncan K.* Blair. Hokule'a — Traditional Sail, Cultural Renaissance, Alternative Paradigms. — URL: https://southernwoodenboatsailing.com/news/hokulea-traditional-sail-cultural-renaissance-and-alternative-paradigms (дата обращения: 10.06.2025).

[20] Waka Tapu — Closing the Polynesian Triangle. — URL: https://www.tepuia.com/nzmaci/thenational-canoe-school/waka-tapu-closing-the-polynesian-triangle/ (дата обращения: 07.05.2025).

методов, медико-биологические и психологические исследования экипажа, а также влияние меняющихся климатических, экологических и иных факторов на возможность осуществления дальних путешествий древними мореплавателями.

Приведём некоторые примеры подобных экспериментов.

В 1982 году состоялась научно-спортивная экспедиция «По следам Эдуарда Толля» на шхуне «Полярный Одиссей», направленная на прохождение части маршрута экспедиции Э. В. Толля 1900–1902 годов. Во время экспедиции были исследованы исторические памятники освоения севера и испытаны мореходные качества судна. Установлено, что усовершенствованное судно типа малый рыболовный бот может совершать плавания в арктических широтах при благоприятной метеорологической и ледовой обстановке. Также были испытаны различные средства навигации: 127-мм компас с пеленгатором, карты, лоции, справочники. Испытание показало, что для преодоления данного маршрута применение только магнитных компасов и карт недостаточно. Параллельно проводился анализ психологического состояния экипажа.

В июле 1984 года под флагом Русского географического общества АН СССР состоялась научно-исследовательская экспедиция на парусно-моторной шхуне «Полярный Одиссей». Участники эксперимента вышли из Беломорска и прошли вдоль южного побережья Белого моря до Архангельска и Кандалакшского залива. Экспедиция была посвящена изучению традиционных промысловых маршрутов на Белом море и мастерства поморского судостроения. Также фиксировались особенности судна во время шторма и психологическое состояние экипажа.

В 1989–1994 годах состоялись шесть международных комплексных историко-географических экспедиций по следам древних мореплавателей на реконструированной древнегреческой диере «Ивлия» по водам Чёрного и Средиземного морей. Гребной корабль с двумя ярусами вёсел был построен в 1989 году на Судоверфи № 1 ВМФ СССР (пос. Лазаревское, Сочи). Экспедиция вышла из Одессы и финишировала в Париже. За шесть сезонов было пройдено более 3000 морских миль. Основными задачами экспедиции было: уточнение сведений о конструкции, технологии строительства и грузоподъёмности древнегреческих кораблей; испытание мореходных качеств судов; проверка некоторых каботажных маршрутов древних мореходов; проверка гипотез по расположению древнегреческих поселений Северо-Западного Причерноморья; освоение техники древнего судовождения[21].

В 2011–2013 годах состоялся морской историко-археологический эксперимент, посвящённый 365-летию экспедиции Семёна Ивановича Дежнёва. Для реализации эксперимента на петрозаводской верфи «Полярный Одиссей» были построены два коча: «Апостол Андрей» и «Святитель

[21] *Гончарук П. И.* К вопросу об античном мореплавании // История корабля. — № 2. — СПб., 2004.

Николай». Маршрут экспедиции проходил по водным артериям Республики Карелия, Вологодской и Архангельской областей, по реке Лене, морям Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому и Берингову на территории Иркутской области и Республики Саха (Якутия). Эксперимент был посвящён изучению поморской культуры и особенностей якутских, чукотских и эскимосских береговых поселений. Были зафиксированы и исследованы объекты культурного и природного наследия. Важное значение для экспедиции имела проверка мореходных качеств лодки с прямым парусом в условиях каботажного плавания.

Таким образом, анализ успешных советских и российских практик проведения историко-навигационных экспериментов показал, что организация подобных испытаний имеет ряд значимых аспектов для современной науки.

1. Древние судостроительные и навигационные практики играли важную роль в торговле и культурных обменах разных народов, поэтому проведение подобных экспериментов помогает лучше понять, как различные общества взаимодействовали между собой, как развивались торговые пути, и какие факторы влияли на миграцию народов.
2. Изучение судостроительных и навигационных технологий в рамках проводимых испытаний позволяет проследить эволюцию древних технологий, что в свою очередь может дать полезные знания для развития современных технологий.
3. Знания, полученные в рамках историко-навигационных экспериментов, могут помочь в понимании того, как древние общества использовали природные ресурсы, взаимодействовали с окружающей средой и адаптировались к климатическим изменениям.
4. Исследования в области судостроения и навигации прошлого способствуют развитию интереса к истории страны, сохранению исторической памяти, формированию патриотизма и укреплению национальной идентичности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. *Алексеев В. П.* Историческое моделирование и исторический эксперимент // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 57–73.
2. *Боярский П. В.* Теория и практика исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 9–56.
3. Буторин Дмитрий Андреевич. — URL: https://imena.aonb.ru/persons/butorin-dmitriy-andreevich/ (дата обращения: 10.07.2025).
4. *Глебов А. М.* Российское военное парусное кораблестроение XVIII–XIX веков: опыт исторической реконструкции : 07.00.10: дисс. ... кандидата исторических наук. — Горно-Алтайск : Горно-Алтайский государственный университет, 2016. — 450 с.
5. *Глебов А. М., Дубинин А. А.* Обобщение опыта ретро-дизайна парусников петровской эпохи // 4-я междунар. конфер. и выставка по морским интеллект. техно-

логиям «Моринтех-2001». Материалы конфер. — Том 2 : сб. докладов. — СПб. : Моринтех, 2001. — С. 283–288.

6. *Гончарук П. И.* К вопросу об античном мореплавании // История корабля. — № 2. — СПб., 2004.
7. *Давыдов В. А.* Методологические особенности реконструкции исторического прошлого // Вестник Государственного социально-гуманитарного университета. — 2022. — № 4 (48). — С. 14–20.
8. *Иванов Г. И.* Проблемы классификации исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 74–88.
9. *Крайнюков В. Г.* К вопросу: Истоки русской кораблестроительной школы: «Божье Предвидение» — 58-пушечный корабль Азовского флота // Морская история. — 1999. — № 1. — С. 44–62.
10. *Крайнюков В. Г., Мартусь В. В.* «Штандарт». 28-пушечный фрегат 1703. — СПб. : Морская история, 1998. — 129 с.
11. *Крючков Ю. С., Сацкий А. Г.* Научная реконструкция парусного фрегата «Святой Николай» // Труды НКИ. — 1980. — Вып. 171. — С. 3–9.
12. *Лебедев Г. С., Жвиташвили Ю. Б.* «Нево»: «из варяг в греки» // Знание — сила. — 1988. — № 3. — С. 32–39.
13. *Мартусь В. В.* Строительство точной копии фрегата «Штандарт» : сб. докладов семинара «Морская история, археология и реконструктивное проектирование старинных судов». — СПб. : СПбГМТУ, 1999. — С. 16–19.
14. *Мозговой С. А.* Морское культурное наследие России: изучение, сохранение, музеефикация. — М. : Институт Наследия, 2021. — 434 с.
15. *Наймарк М. Л.* Реконструкция старинных судостроительных технологий севера России и Европы // Рябининские чтения — 2019 : материалы VIII конференции по изучению и актуализации культурного наследия Русского Севера, Петрозаводск, 23–28 сентября 2019 года. — Петрозаводск : Карельский научный центр Российской академии наук, 2019. — С. 131–134.
16. *Наумов Ю. М.* К вопросу историко-навигационных экспериментов на кочах МАКЭ и клуба «Полярный Одиссей» // Культурологический журнал. — 2025. — № 2. — С. 18–26. — URL: http://cr-journal.ru/rus/journals/703.html&j_id=64 (дата обращения: 10.07.2025).
17. *Окороков А. В.* Подводная археология как источник для моделирования исторического опыта древних // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 125–132.
18. *Царев Б. А., Шагиданов В. И.* Основы методики реконструктивного проектирования старинных парусников : сб. докладов семинара «Морская история, археология и реконструктивное проектирование старинных судов». — СПб. : СПбГМТУ, 1999. — С. 11–13.
19. *Чайко Е. А.* Историческая реконструкция: векторы интерпретации (историографический аспект) // Древние и традиционные культуры во взаимодействии со средой обитания: проблемы исторической реконструкции : материалы I Международной междисциплинарной конференции, Челябинск, 13–15 апреля 2021 года. — Челябинск : Челябинский государственный университет, 2021. — С. 181–187.

20. *Черносвитов П. Ю.* Моделирование как форма исторического эксперимента // Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — С. 89–103.
21. *Шутихин А. В.* История и реконструкция берестяных лодок евразийского пространства: результаты работ 2003–2017 гг. : сборник научных статей «Всероссийский конгресс фольклористов». — 2019. — № 4. — С. 115–122.
22. *Duncan K. Blair.* Hokule'a — Traditional Sail, Cultural Renaissance, Alternative Paradigms. — URL: https://southernwoodenboatsailing.com/news/hokulea-traditional-sail-cultural-renaissance-and-alternative-paradigms (дата обращения: 10.06.2025).
23. *Pomey Patrice, Poveda Pierre.* Gyptis: Sailing Replica of a 6th-century-BC Archaic Greek Sewn Boat // The International Journal of Nautical Archaeology. — 2018. — Volume 47, Issue 1. — P. 45–56. — URL: https://doi.org/10.1111/1095-9270.12294 (дата обращения: 28.11.2025).
24. Waka Tapu — Closing the Polynesian Triangle. — URL: https://www.tepuia.com/nzmaci/thenational-canoe-school/waka-tapu-closing-the-polynesian-triangle/ (дата обращения: 07.05.2025).

МАНГАЗЕЙСКИЙ МОРСКОЙ ХОД. ПОСТАНОВКА ИСТОРИЧЕСКОГО ЭКСПЕРИМЕНТА

В летне-осенний период 2024 года Товариществом поморского судостроения (Архангельск, рук. Евгений Шкаруба) проведён уникальный историко-навигационный эксперимент по прохождению Мангазейского морского хода на реплике шитого вицей карбаса[1].

В целях проработки научной составляющей данной экспедиции П. А. Филиным были разработаны основные цели, задачи и подходы к организации наблюдения в ходе экспедиции.

Основная задача данной методики — получение новых эмпирических данных в результате похода на карбасе Мангазейским морским ходом. Известно, что на современном этапе основные морские трассы в Арктике пролегают на значительном расстоянии от берега в связи с мелководностью окраинных морей Северного Ледовитого океана. Планируемое плавание будет проходить в прибрежной зоне, где практически отсутствует практика и опыт мореплавания, в связи с чем любые наблюдения будут иметь существенное научное и практическое значение.

Пробный поход на карбасе был совершён летом 2023 года из Устюга в Архангельск по Северной Двине. Пройденное расстояние — порядка 700 км, срок прохождения — 17 дней.

МАНГАЗЕЯ И МАНГАЗЕЙСКИЙ МОРСКОЙ ХОД

Первоначально под Мангазеей понималась большая и богатая пушниной территория по нижнему течению рек Оби, Таза и Енисея, куда русские промышленники активно стали проникать с середины XVI века. В 1601 году на реке Таз по указу царя Бориса Годунова был поставлен острог, задачей которого было установить государственный контроль над торговлей пушниной. По подсчётам различных авторов, на протяжении двух веков пушнина составляла в российском государственном бюджете от 1/10 до 1/3 всех доходов казны. Русские промышленники ходили в Мангазею из Архангельска,

[1] Материалы эксперимента можно посмотреть в группе https://vk.com/mangazeya_karbas и на сайте https://seapractic.ru/verf/.

Мезени и Пустозерска морским путём по «Ледовитому морю», пересекая два волока на п-ве Канин и на п-ве Ямал. Общая длина такого маршрута составляла 3000 км, продолжительность похода — 1,5 месяца. С Мангазейским морским путём, скорее всего, связано появление нового типа судна — коч, который мог ходить как в море, так и преодолевать волоки. Именно коч стал главным инструментом поэтапного освоения Северного морского пути в XVI–XVII веках. В 1620 году указом царя Михаила Фёдоровича Мангазейский морской ход был запрещён в связи с настойчивым интересом западных купцов и опасениями возникновения контрабандной торговли.

Истории Мангазейского морского хода посвящена двухтомная монография М. И. Белова, О. В. Овсянникова, В. Ф. Старкова[2].

В 1960 году на восстановленном карбасе Мангазейским морским ходом удалось пройти потомственному помору Д. Буторину и журналисту М. Скороходову, которые по итогам написали книги[3].

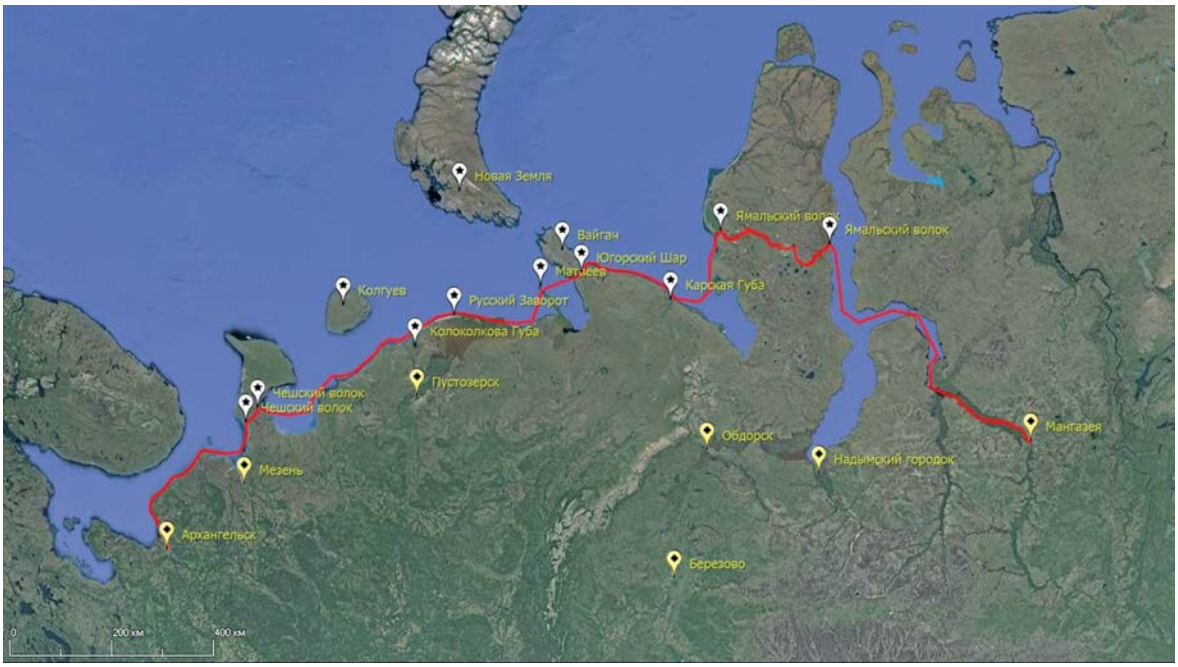
Таблица 1

Расстояния Мангазейского морского пути

Географические объекты	Км
Архангельск — Чижа (Чешский волок)	435
Чешский волок По реке Чиже до Парусного озера 40 км По Парусному озеру 5 км По р. Проходница 15 км По р. Чоша 10 км	70
От Чешского волока (устье Чошы) до Ямальского (устье Мутной реки) От Чешского волока до Русского заворота 470 км От Русского заворота до входа в Югорский Шар 270 км Длина Югорского Шара порядка 50 км От Югорского Шара до Карской губы 190 км От Карской губы до устья Мутной реки 190 км	1170
Волок через Ямал Вверх по р. Мордыяха (Мутная) и Сеяха (западная) 280 км По трем озёрам до сухого волока 26 км Сухой волок 400 м Последнее озеро — 24 км Зеленая (Сеяха (восточная)) — море — 190 км	520
От устья Сеяхи до р. Таз	490
Вверх по р. Таз	250
ИТОГО	**2935 км**

[2] *Белов М. И.*, *Овсянников О. В.*, *Старков В. Ф.* Мангазея. Мангазейский морской ход / М. И. Белов, О. В. Овсянников, В. Ф. Старков ; Под ред. М. И. Белова. — Л. : Гидрометеоиздат, 1980; Мангазея. Мангазейский морской ход / М. И. Белов, О. В. Овсянников, В. Ф. Старков ; Под ред. М. И. Белова. — Ч. 2 : Материальная культура русских полярных мореходов и землепроходцев XVI–XVII вв. – М. : Наука, 1981. — 147 с.

[3] *Буторин Д. А.*, *Воробьев Б. Т.* Мангазейский ход. — М. : Мол. гвардия, 1970. — 176 с.; *Скороходов М. Е.* Путешествие на «Щелье» : Повесть / [Ил.: Г. Бойко и И. Шалито]. — М. : Сов. Россия, 1972. — 173 с.



Маршрут Мангазейского морского хода (трассировка — П. А.Филин)

О СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ КОЧЕЙ ПО ИСТОРИЧЕСКИМ ДАННЫМ

Документы дают некоторое представление о скорости кочей. Так, отписка тобольского воеводы М. М. Годунова (1623 год) с описанием экспедиций по Мангазейскому морскому ходу[4] содержит подробный анализ маршрута и скорости движения. Анализ показывает, что за день (сутки) перехода по морю коч проходил в среднем 120–160 км. Вниз по течению реки (Двины) за сутки коч проходил около 100 км, вверх против течения реки (Печора, Таз) — около 50–60 км в сутки.

Очень сложным и медленным было продвижение через ямальские реки и волок. Путь по мелководной и извилистой реке Мутной длиной около 300 км кочи при полной разгрузке на паузки (лодки) преодолевали за 20 дней (15 км в сутки). А сухой волок между озёрами Нумто и Ямбуто, который составлял по космоснимку около 300 м, занимал пять дней. Не менее сложным был спуск по реке Зеленой, петляющей по тундре Ямала. Путь длиной 130 км преодолевался на разгруженных кочах за десять дней (13 км в день).

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ КАРБАСА «МАТЕРА»

Для целей плавания по Мангазейскому морскому ходу Товариществом поморского судостроения был реализован исторический эксперимент по строительству шитого вицей карбаса. Судно было построено ча-

[4] Русская историческая библиотека, издаваемая Археографической комиссией. — Т. 2. — СПб.: тип. бр. Пантелеевых, 1875. — С. 1079–1092.

стично в Архангельске на верфи Товарищества поморского судостроения, частично в Музее Москвы в 2023 году. Карбас получил название «Матера». Это деревянное парусно-гребное судно, открытое, беспалубное, без мотора, имеющее три пары вёсел и 2 мачты с рейковыми парусами. Длина карбаса 9 метров, ширина 3 метра. Сшит вицей из еловых стволиков.

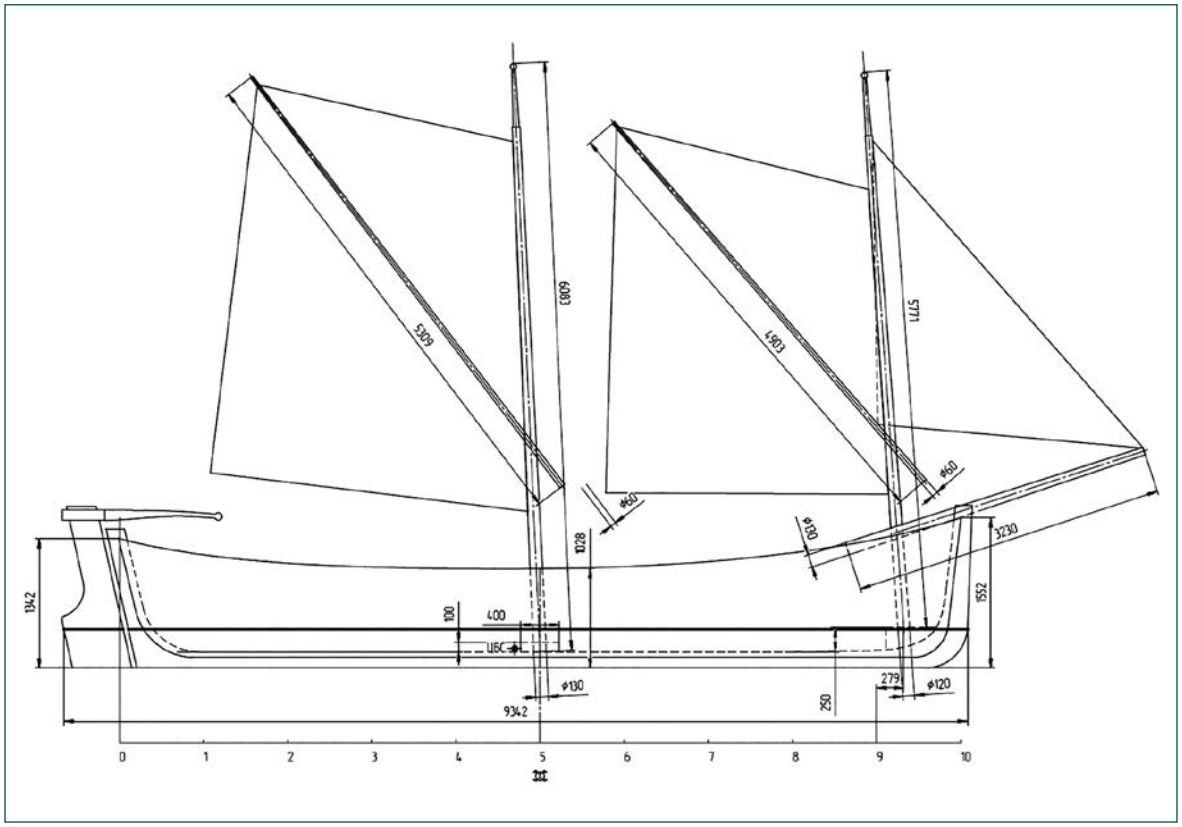
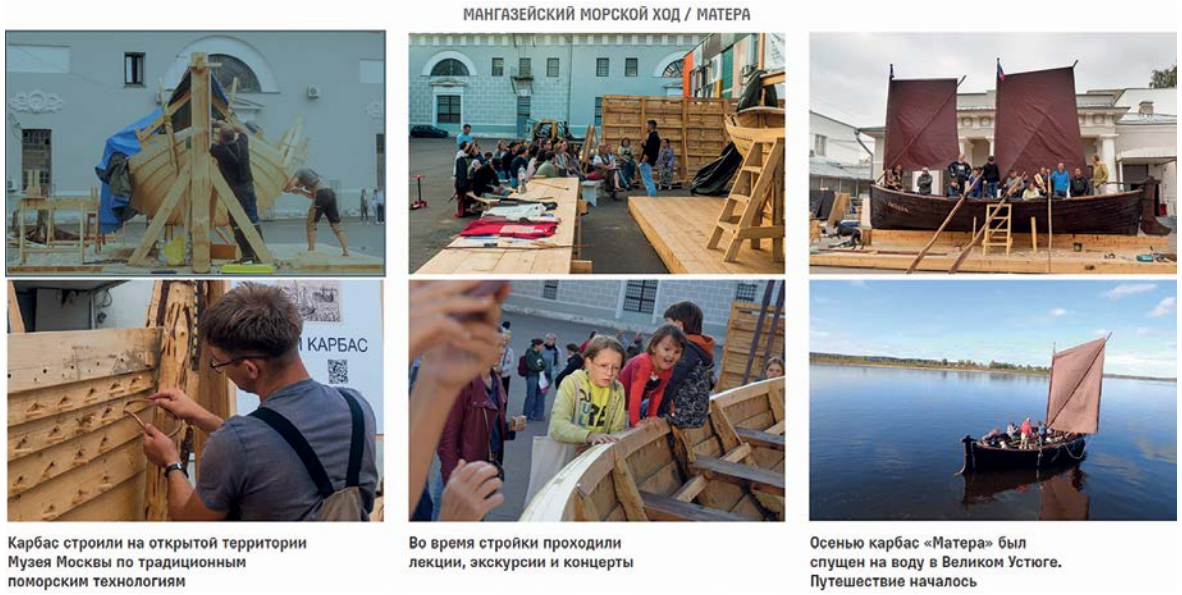


Схема парусности и габариты (исп. М. Крупенин)



Строительство карбаса (презентация Е. Шкарубы)



«Матера» под парусами. Фото Товарищества поморского судостроения.
Июнь 2024 г.



«Матера» идёт «гребью». Фото Товарищества поморского судостроения.
Июнь 2024 г.

НАВИГАЦИОННЫЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТ. НЕМНОГО ТЕОРИИ

Исторический эксперимент — проверка исторических фактов на практике путём создания идентичной ситуации.

Эксперимент — процедура, выполняемая для поддержки, опровержения или подтверждения гипотезы или теории.

Эксперимент является одним из источников опыта и эмпирических данных.

Эксперимент выступает в качестве инструмента:

— определения научности гипотезы или теории;

— проверки теоретических положений на соответствие реальности — верификация.

Ниже мы приводим основные принципы организации исторических экспериментов, изложенные в работах Ю. Б. Цетлина[5].

Принципы организации эксперимента:

1. Выбор методологии, методов и подходов.
2. Постановка исследовательской проблемы.
3. Системность эксперимента (его «подобие реальности»).
4. Результативность эксперимента («минимальная» и «максимальная»).
5. «Пределы» истинности полученных результатов.

Всякий результат, полученный в ходе эксперимента, представляет собой постепенное приближение к истине[6].

Принципы построения программы эксперимента[7]:

1. Постановка единственного вопроса.
2. Формулирование проверяемой гипотезы.
3. Выбор источников приёмов и оборудования (адекватность их цели эксперимента).
4. Определение необходимого и достаточного объёма экспериментальных данных.
5. Выбор способа оценки степени доказательности полученных результатов.

Другой вариант алгоритма исследований предлагает А. А. Бобринский[8]:

1. Формулирование гипотезы на основе предшествующего изучения.

---

[5] *Цетлин Ю. Б.* Древняя керамика в системе научного эксперимента // Экспериментальная археология. Взгляд в XXI век. Международная полевая научная конференция / Составитель и редактор: С. А. Агапов. — М., 2013. — С. 33.

[6] Там же. С. 34.

[7] Там же. С. 35.

[8] Актуальные проблемы изучения древнего гончарства : коллективная монография / Под ред. А. А. Бобринского. — Самара : Изд-во Самарского гос. пед. ун-та, 1999. — С. 181–188.

2. Разработка плана проведения эксперимента.
3. Изготовление модели.
4. Изучение модели.
5. Анализ объекта исследования.

Бывает, что авторы эксперимента не знают и не могут знать, какие вопросы станут значимыми на практике, и выявление этих вопросов и их формулирование — также важный итог эксперимента.

Мангазейский морской ход. Что мы реконструируем?

Плавание на традиционном шитом судне по Мангазейскому морскому пути с применением технологий начала XVII века.

Основная цель — это приобретение понимания того, как, каким образом и какими усилиями происходило освоение арктических рубежей нашей страны.

Историческое вопрошание:

— Как людям XVII века удавалось проходить этот маршрут?
— С какими сложностями они сталкивались?
— Известно, что в конце XVI–XVII веках Северо-восточным проходом пытались пройти многочисленные английские и голландские экспедиции, но ничего из этого не вышло, при этом в описаниях экспедиций говорится о русских, которые большим караваном шли на восток в Мангазею. Почему получилось у русских и не получилось у западноевропейцев?

Основные направления исторического эксперимента:

1. Изучение условий и традиционных технологий ориентации и стратегий выбора маршрута на практике.
2. Изучение условий навигации, традиционных стратегий и тактики плавания.
3. Изучение практики преодоления волоков.
4. Уточнение трассы волоков.
5. Изучение характера поведения шитого судна в различных условиях.
6. Реконструкция традиционных стратегий командной работы.

Конкретные задачи:

— Современное описание условий плавания по Мангазейскому морскому пути.
— Фиксация условий плавания.
— Фиксация маршрута, трека, тайминг.
— Фиксация визуальных ориентиров.
— Фиксация показателей поведения судна.
— Фиксация объектов наследия водного пути.
— Возможно обнаружение находок на волоках и их фиксация.
— Создание путеводителя и карты наследия водного пути.
— Выявление социально-экономических условий проживания местных сообществ.

— Изучение особенностей маршрута на пригодность для водного туризма.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

На современном этапе плавание по СМП происходит в глубоководной части вдали от берегов. Мангазейский же морской ход принципиально шёл в виду берега. Сейчас так близко к берегу никто не ходит, поэтому данные, которые будут получены — будут важны как в историческом плане, так и в современном навигационном плане.

ОГРАНИЧЕНИЯ ИСТОРИЧЕСКОГО ЭКСПЕРИМЕНТА

При постановке исторического эксперимента надо чётко обозначить его ограничения. Такими ограничениями являются современные технологии, заведомо невозможные в реконструированном периоде.

К таким ограничителям относятся:

1. Современные средства навигации и картографии.
2. Связь.
3. Прогнозы погоды и ледовой обстановки.
4. Судно сопровождения (парусно-моторный катамаран).
5. Современная одежда.
6. Способы приготовления пищи (?).
7. Фото- и видеотехника.
8. Инструменты.
9. Некоторые элементы судна.

Кроме того, к ограничениям можно отнести социокультурные факторы:

1. Принципиально иные цели экспедиции и участников.
2. Участники с современным бэкграундом и социальными ролями.
3. Сменность экипажа.
4. Чувство безопасности.
5. Возможность покинуть экспедицию.

При чётком обозначении ограничений исторический эксперимент может принести существенную помощь в понимании условий и практики мореплавания в Арктики в XVII веке, глубже понять приемлемость тех или иных мысленных конструкций, которыми мы оперируем, когда говорим о мореходах XVII века.

При участии в эксперименте в уме надо всегда держать вопрос: а как бы человек справлялся в данных конкретных сложившихся обстоятельствах без имеющихся средств и технологий?

Планируется именно научный эксперимент, так как он нацелен на получение принципиально новых знаний и на разработку новых методик навигационно-географического экспериментирования.

1. Изучение условий и традиционных технологий ориентации и стратегий выбора маршрута.

Наблюдение за визуальными ориентирами, их фиксация, степень важности.

Выделение ориентиров естественных и рукотворных.

Требуется фиксировать наиболее важные ориентиры, занесение в борт-журнал, определение координат, отметка на карте, фотофиксация, абрис.

Фиксация впечатлений по ориентации — важно пытаться представить, как бы ориентировались без GPS, на что бы опирались, какие бы решения принимали.

Наблюдения за поведением компаса. Ориентация по компасу. Наблюдения за компасом-маточкой. Выводы о пригодности её использования.

Необходимо в непрерывном режиме писать трек, отмечать на плоттере все точки действий — время и координаты смены курсов, стоянок, событий.

2. Изучение условий навигации, традиционных стратегий и тактики плавания.

Непрерывное осмысление стратегии и тактики плавания, саморефлексия:

— стратегия придерживаться берега и отход от берега;
— потеря визуальных ориентиров (что дальше, какие действия?);
— как ориентировались в Обской губе, когда теряли берег?;
— стратегия хождения относительно глубины;
— стратегия хождения относительно ветра и волнения;
— влияние течений.

Обязательно ведение судового журнала:

— Работа судна за сутки.
— Гидрометеорологические данные.
— Пройденное расстояние.
— Судовые запасы.
— Навигационные сведения, события, действия.

Наблюдения:

— за приливами-отливами,
— за волнением,
— за течениями,
— за льдом,
— за животным миром.

Стратегии хода в штиль, в ветер, в туман, во льдах.

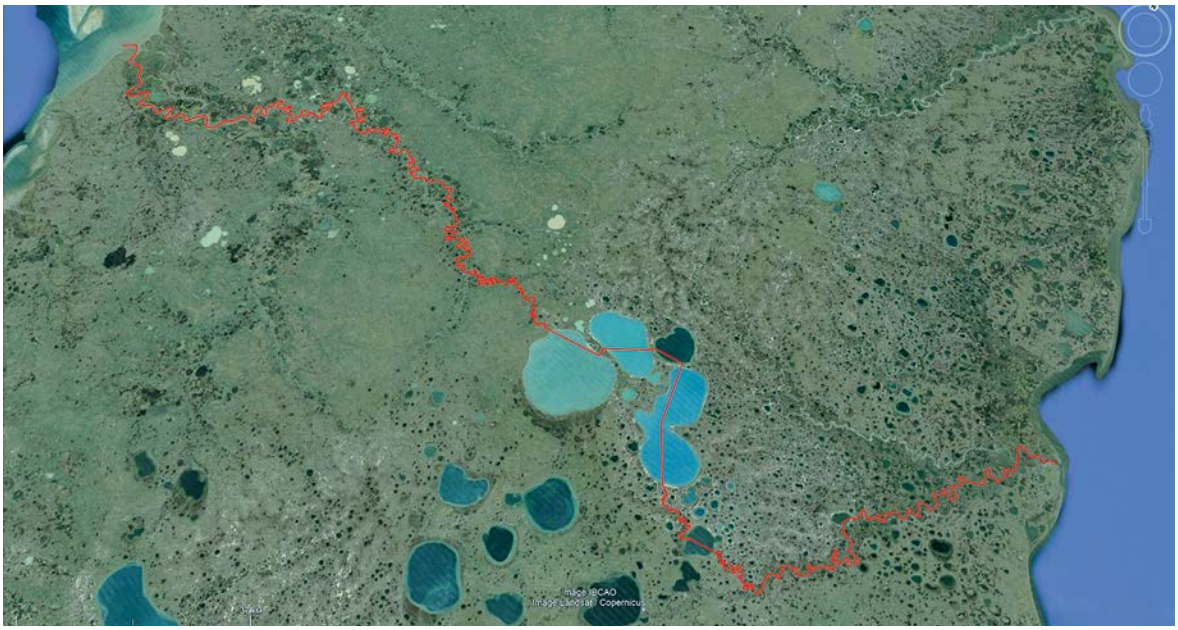
Хорошо бы иметь некоторые инструменты для наблюдений:

— анеморумбомер ручной, а лучше на мачте,
— кренометр,
— эхолот,

— лот,
— лаг,
— трекер,
— таймлапс,
— было бы интересно взять компас-«маточку» и солнечный компас по типу мангазейского.

3. Изучение практики преодоления волоков.

— Фото- и видеофиксация.
— Трек.
— Скорость прохождения.
— Технологии и инструменты (использование воротов, верёвок, катков и пр.).
— Трудозатраты.
— Действия.
— Что планировали и что получилось, что не получилось, почему?
— Что оказалось самым сложным?
— Что оказалось неожиданным?
— Что оказалось простым?
— Как находили вход в Мутную? Есть ли визуальные признаки?



Предварительная трассировка Ямальского волока

4. Изучение характера поведения судна в различных условиях.

— Поведение судна на различной волне.
— Захлёстывание судна.
— Наиболее сухое место на судне.
— Углы крена.
— Лавировочные характеристики и стратегии.
— Поведение на руле, управляемость на курсах.

Скорости движения:
— Скорость по Двине вниз.
— Скорость в море в различных условиях и усреднённо.
— Скорость по волокам.
— Скорость в Обской губе.
— Скорость вверх по р. Таз.
— Процентаж вёсла — парус — вёсла+парус.
— Стратегии и тактика в шторм. Как высаживались?
— Стратегии в период встречного ветра, скорости.
— Ход при разных румбах — выводы о скорости.

Способы постановки судна во время остановок:
— Постановка на якорь.
— Швартовка судна.
— Вытаскивание судна (сложности, зависимость от берега, нагона, приливов-отливов и т. д).

Поведение паруса при разных условиях:
— Поведение корпуса.
— Водотечность, способы борьбы, количественные показатели поступающей воды, как часто вычерпывали.
— Поведение вицы.

Ремонты, какие, как часто, почему, тайминг:
— Выводы о ремонтопригодности судна.
— Что бы сделали по-другому заранее.
— Способы ремонта. Инструменты, временные характеристики.
— Вытаскивание на берег: как часто, какими усилиями и средствами.
— Способы и практика постановки на якорь, анализ опыта.
— Стратегии выбора места для ночевки, почему тут? Чем хорошо место, чем плохо.
— Описание места для ночёвки. Координаты, сроки.
— Посадка на мель.
— Поведение дельных вещей, ремонт.
— Парус, ремонт.
— Износ элементов.

5. Реконструкция традиционных стратегий командной работы.

Психологический настрой, групповые энергетические подъёмы и провалы.

Физическая активность:
— наиболее физически напряжённые моменты, соотнести с участками маршрута;
— их качественная и количественная оценка;
— оценка усталости;
— оценка физических затрат на разных участках.

Описание повседневной жизни на судне:

— распорядок вахт;
— приготовление и поедание пищи, тайминг;
— отдых и перекуры;
— ритмы — суточные, сон, отдых;
— порядок взаимодействия, подчинения, ответственности, распределение ролей, принципы распределения. Выводы на основе сложившихся практик распределения ролей и взаимодействия о том, какие практики могли быть в среде мореходов XVII века;
— приборка на судне;
— размещение на судне, где удобнее, по каким критериям;
— ночёвки на судне;
— гигиена;
— размещение грузов;
— что удобно, что нет, что раздражало;
— эргономика.

Личное пространство:

— Индивидуальное восприятие сложностей.
— Описание встреч с людьми, с кем, при каких условиях.

Межличностные отношения:

— вокруг чего возникали споры, «непонятки», конфликты, как разрешались.

6. Дополнительные вопросы.

— Энергия для жизни, как согревались, поддержание огня.
— Холод.
— Голод.
— Способы согреться.
— Наблюдения за одеждой.
— Гипотетическое поведение одежды XVII века.
— Чего не хватало в экспедиции?
— Выводы о возможности попутно добыть пропитание, рыбные места.
— Загруженность судна вещами и выводы о грузе XVII века, что могли везти, и есть ли место для торгового груза? Сколько этого места должно быть?

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К СБОРУ МАТЕРИАЛА

Каждый ведёт дневник, это условие участия.

Каждый имеет свое конкретное задание, которое фиксирует в дневнике.

Виды заданий:

1. Ведение судового журнала.

2. Поведение судна на перегоне, сложности, с которыми сталкивались, как их решали (поведение на волне, захлёстываемость, управляемость, тай-

минг, кто выполнял работы, поведение на руле, способы постановки на отстой, вытаскивания, сложности, тайминг, любые наблюдения и умозаключения, ремонтные работы и их фото- и видеофиксация).

3. Работы с парусом — тайминг, сколько на развёртывание, свёртывание, сколько шли под парусом, какими курсами, лавировка, скорость, крен, сложности, сколько человек задействовано, подработка вёслами, управляемость. Предложения к наставлению для плавания.

4. Работа с вёслами — тайминг, скорость, сколько шли, расстояние, менялись ли люди, усталость, влияние ветра и волны, сложности и т. п. Работа против течения. Ход тягой — как он осуществлялся, сколько км, человек, как часто менялись, фото и видео процесса, как держали снасть, за что и куда заводили на судне, фото, как быстро устают, подработка на судне, подруливание, сложности, проблемы, препятствия на берегу и в воде, их обход. Предложения к наставлению для плавания.

5. Наблюдение за ориентирами и навигация. Какие объекты брали за ориентиры? Дать их описание, на каком расстоянии, сфотографировать. Ориентировка относительно берега, глубины, воды, ветра. Практика навигации за дневной переход — основные подходы и выводы. Предложения к наставлению для плавания.

6. Создание лагеря. Причины выбора места, в чём удобство/неудобство. Местоположение, характер берега, описание лагеря, его фотографии (все фото с геопривязкой!!!), тайминг, кто и как задействован, распределение полномочий, чем занимались, основные события. Удобство/безопасность стоянки по разным параметрам. Рекомендации.

7. Описание объектов наследия. Объекты недвижимые (промысловые тони, становища, фактории, кресты, захоронения, культовые сооружения, вороты, ледники, непонятные старинные постройки, стелы-памятники, гурии, старинные дома, объекты фортификации — окопы, доты, ячейки, мегалитические сооружения, выборки, выкладки) — фотофиксация объектов обязательно с геопривязкой + фото с мерной линейкой или рулеткой в программе Dioptra или Solocator (которые отображают на фото азимут съёмки). Желательно иметь 3-метровую раздвижную геодезическую рейку. Краткое описание местоположения и что собой представляет. Если есть у кого спросить, записать за ним.

Объекты движимые (лодки, остатки лодок и судов, особое внимание остаткам шитых судов, якорям, различной ржавой технике! Особое внимание на мощные литые и обтекаемые формы) — фото- и видеофиксация с мерной линейкой и геопривязкой, описание!

8. Наблюдение за животными, описание природной среды — время, виды, количество, расстояние, поведение, виды растений, геоморфологические характеристики местности.

9. Сбор информации в местных администрациях — исторические справки, справки о современном социально-экономическом состоянии населённого пункта.

10. Характеристика посёлка: сколько человек, сколько домов, характер построек, характер улиц, чем занимаются, связь с большой землёй, местные достопримечательности (все отснять), наличие музея (внутри по максимуму отснять).

11. На волоках — фиксировать характер берегов, расстояния, на какое длятся, характерные особенности; фиксировать характер препятствий и способы их преодоления, какие вспомогательные механизмы использовали, фиксировать тайминг. Фиксировать наиболее выразительные береговые объекты, как естественные, так и искусственные. Записывать как условия прохождения, так и фотографировать способы преодоления и характер берегов. Влияние приливов и отливов. Глубины на участках, ширина реки, скорость и характер течения.

Предложения к наставлению для плавания/движения, что и как надо делать, заходы в реки, выходы, прохождения сложных участков, в чём сложности и как минимизировать с учётом опыта. Суждения, как это могло или не могло быть в XVII веке.

Предупреждения — что нельзя делать ни в коем случае (куда заходить).

12. Антропология и командная динамика. Слаженность работы, усталость команды, конфликты, эргономика (что, как и где размещено, «удобные» и неудобные места, заболевания и травмы), смена команд, как это происходило, передача опыта от одной команды к другой. Режим дня, усталость/бодрость. Холод, как грелись, сушились.

Возможно ведение аудио- и видеодневника, говорить чётко и разборчиво для автоматического распознания в текст.

Каждый должен в конце экспедиционного дня сделать ключевой вывод по своему (и необязательно своему) направлению исследований и записать этот вывод.

По итогам экспедиции каждый опрашивается по вопроснику по основным направлениям исследований.

Всегда внутри себя нужно иметь вопрос: а как бы поступили и что бы происходило, если бы это был реальный поход XVII века? Это непрерывная рефлексирующая позиция каждого участника.

ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ЭКСПЕДИЦИИ 2024 ГОДА НА КАРБАСЕ «МАТЕРА» ПО МАНГАЗЕЙСКОМУ МОРСКОМУ ХОДУ

Экспедиция проходила в 5 этапов, на каждом этапе происходила смена большей части команды.

Первый этап. Архангельск — Мезень, 8–21 июня 2024 года. Пройдено 500 км.

Второй этап. Мезень — Печера через Канинский (Чешский) волок, 27 июня — 8 июля 2024 года. Пройдено 730 километров.

Третий этап. Нарьян-Мар — Югорский Шар — Амдерма. 8–15 июля 2024 года. Пройдено 345 километров.

Четвёртый этап. Амдерма — Байдарацкая губа — Ямальский волок. Часть 1. Амдерма — Усть-Кара. 17–19 июля 2024 года. Пройдено за первую часть 130 километров.

Четвертый этап. Часть 2. Лёд. Плавание через Байдарацкую губу. Дрейф во льдах — Байдарацкая губа. 21–26 июля.

Четвёртый этап. Часть 3. Ямальский волок.

Пятый этап. Часть 1. Сеяха — Трёхбугорный — Антипаюта — Находка — Тазовский. 8–14 августа 2024 года.

Пятый этап. Часть 2. Тазовский — Мангазея. 17–23 августа 2024 года.

Пятый этап. Часть 3. Мангазея — Тазовский.

Все этапы были пройдены успешно, карбас, стартовав 8 июня в Архангельске, 23 августа прибыл в Мангазею. То есть всего экспедиция продолжалась 77 суток, что в целом соотносится со скоростью достижения Мангазеи участниками плаваний в XVI–XVII веках.

В ходе плавания на карбасе отсутствовал двигатель, участники экспедиции пользовались вёслами и парусами. В качестве судна сопровождения в экспедиции шёл парусно-моторный катамаран «Товарищ». Лишь в некоторых местах и очень эпизодично применялась буксировка катамараном.

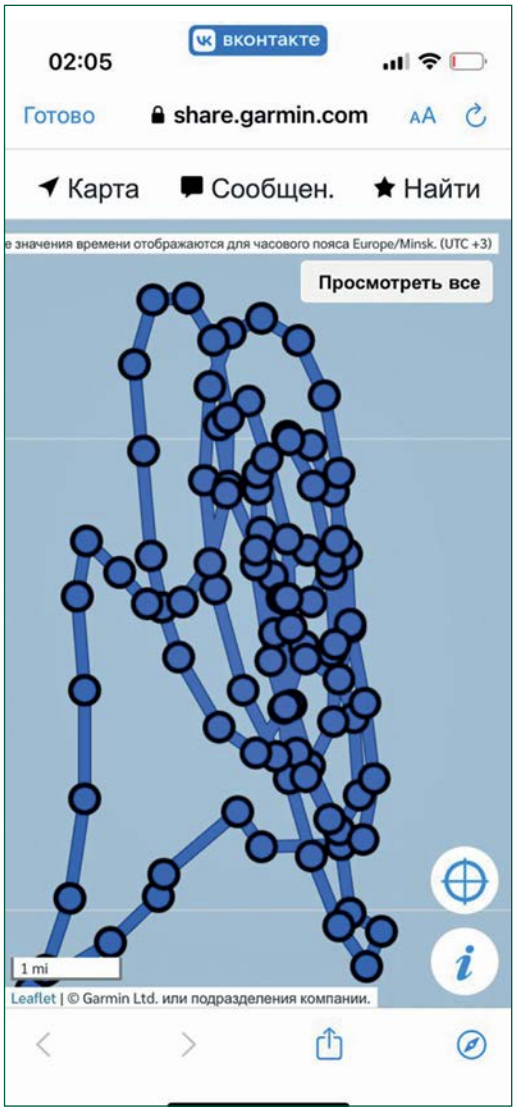
Далее краткое описание хода экспедиции составлено на основе судового журнала, который вел Е. Шкаруба, а также материалах опросов некоторых участников экспедиции. На первом этапе, от Архангельска до Мезени, команде, состоявшей из девяти человек, приходилось много работать на вёслах (при этом скорость достигала 3,5 узлов). Очень важно было отслеживать приливно-отливные течения и их сочетания с ветрами. При встречном течении гребля становилась бессмысленной и приходилось отстаиваться.

После захода в Мезенскую губу карбас на несколько дней «заперло» северными ветрами, не позволявшими выйти на маршрут. Основываясь на поморских традициях, было решено поставить на Мезени деревянный православный крест. Шестиметровый крест был изготовлен в Архангельске на верфи, трейлером доставлен в Мезень и установлен 27 июня недалеко от пос. Каменка.

В тот же день сменившейся команде удалось выйти в море и вечером 28 июня были уже в пос. Чиже, откуда начинается путь через протоки полуострова Канин. Как такового сухого волока через Канин нет, он полностью проходится по различным водотокам. Для этого нужно подняться по р. Чиже к Парусным озёрам, затем по маленькой петляющей речке Проходнице, шириной 1,5–2 м, выйти к Сухому озеру, а оттуда спуститься по р. Чёше. Весь маршрут по Канину был пройден 29 июня — 2 июля. Любопытно, что при подъёме по Чиже к Парусным озёрам и даже по Проходнице удавалось интенсивно работать парусами, что очень способствовало ходу карбаса. В некоторых местах Чижа и Проходница имеют явные рукотворные небольшие каналы, которые срезают петли реки. Местные жители интенсивно пользуются волоком для охоты и рыбалки. На Парусных озёрах имеются охотничьи домики. Тем не менее сейчас Проходница слишком

узкая для прохода более крупных, чем «Матера», судов. По рассказам, борта «Матеры» нависали над берегами речки. Возможно, ранее Проходница была шире. Также не исключено, что в более раннее время уровень Канина п-ва был ниже и волок полностью затапливался во время приливов. На выходе Проходницы в Сухое озеро произошла авария с катамараном — он перевернулся и часть имущества оказалась под водой. Вылавливая вещи из-под воды, команда экспедиции обнаружила два шпангоута от старинного судна.

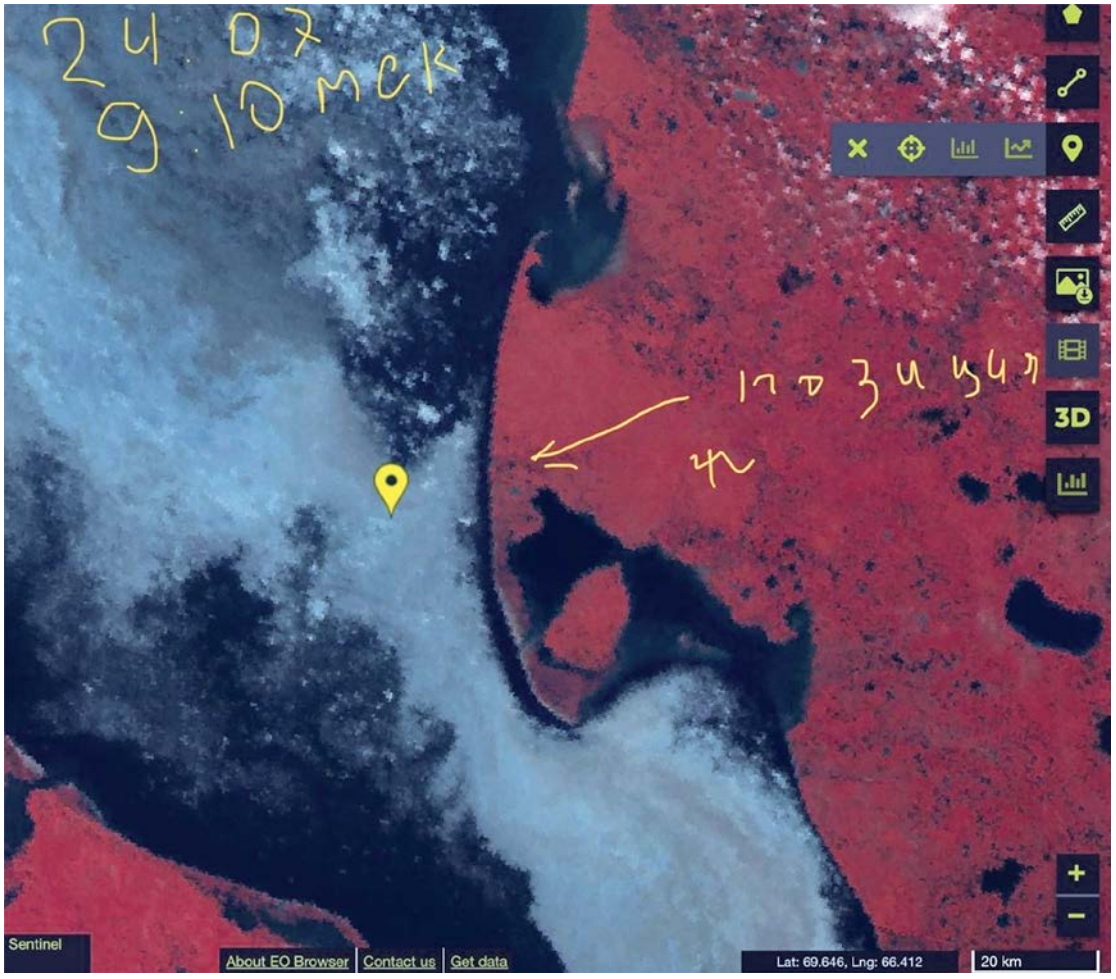
На выходе из Чеши появились первые льды, которые обошли, 3-го июля зашли в Индигу, а 8 июля были в устье Печоры около о-ва Зеленый, где произошла очередная смена экипажа. Воспользовавшись попутным ветром, 12 июля были около о-ва Долгий, а 13 июля на о-ве Матвеев встречена залежка моржей. Далее в Югорском Шаре экспедицию застал сильный встречный ветер, сочетавшийся со встречным приливным течением, пришлось ждать погоды. 15-го июля были на выходе из Югорского Шара (при сильном попутном северо-восточном течении) и в тот же день пришли в Амдерму. В Амдерме экспедиция получила сведения, что в Байдарацкой губе много прижатого ветрами битого льда. Тем временем 19 июля пришли в Усть-Кару. Из Усть-Кары экспедиция намеревалась пересечь Байдарацкую губу в северо-восточном направлении к п-ву Ямал, но этому мешали льды. Вечером 21 июля карбас упёрся в льды, и экспедиция стала в них медленно протискиваться. Карбас попал в ледовый дрейф, который продолжался до 26 июля. Е. Шкаруба отметил: «Команда экспедиции двигалась вперёд, используя динамику сжатия и разрежения льдов, расталкивая шестами тысячетонные льдины, искала свободные участки воды и на седьмой день наконец вышла к западному берегу п-ва Ямал»[9].

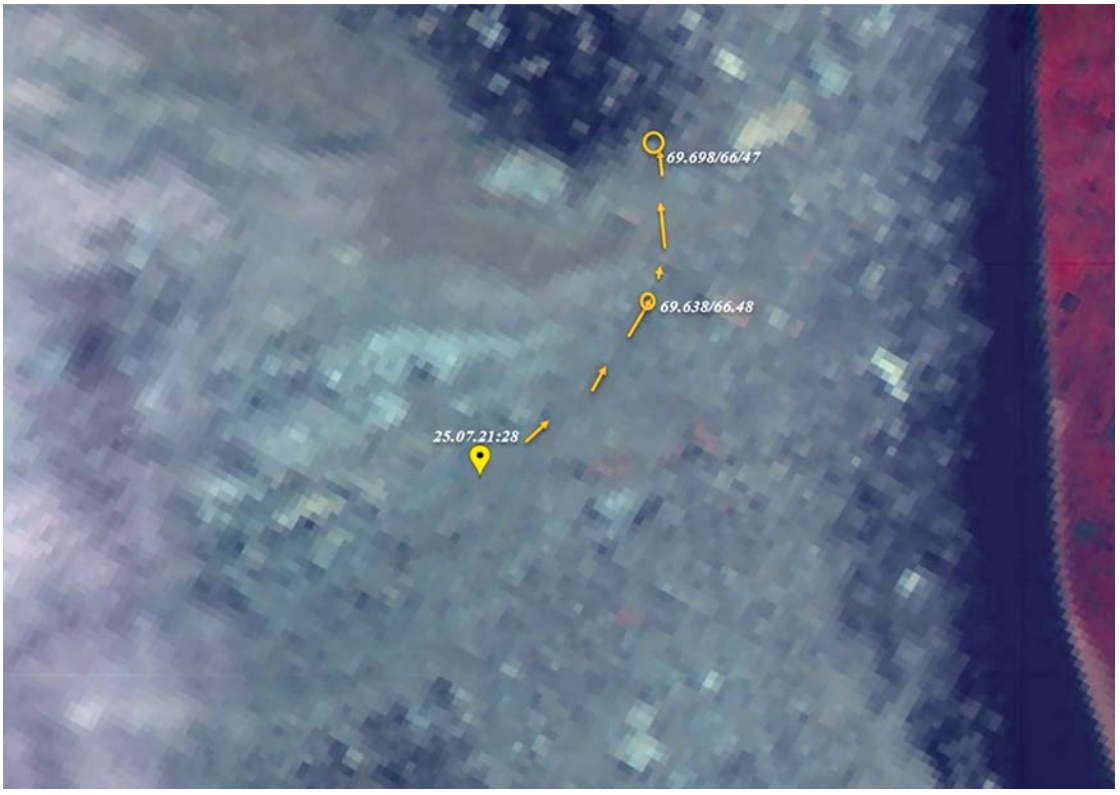


Трек дрейфа во льдах Байдарацкой губы

28 июля карбас, пользуясь отсутствием льдов вдоль побережья Ямала, пришел в устье р. Мордыяхи. Отсюда начинается движение по рекам Ямала к Ямальскому волоку. В устье Морды-

[9] Мангазейский морской ход: технология открытий. Каталог выставки... С. 66.





Местоположение карбаса 24 июля и выход изо льдов 25–26 июля

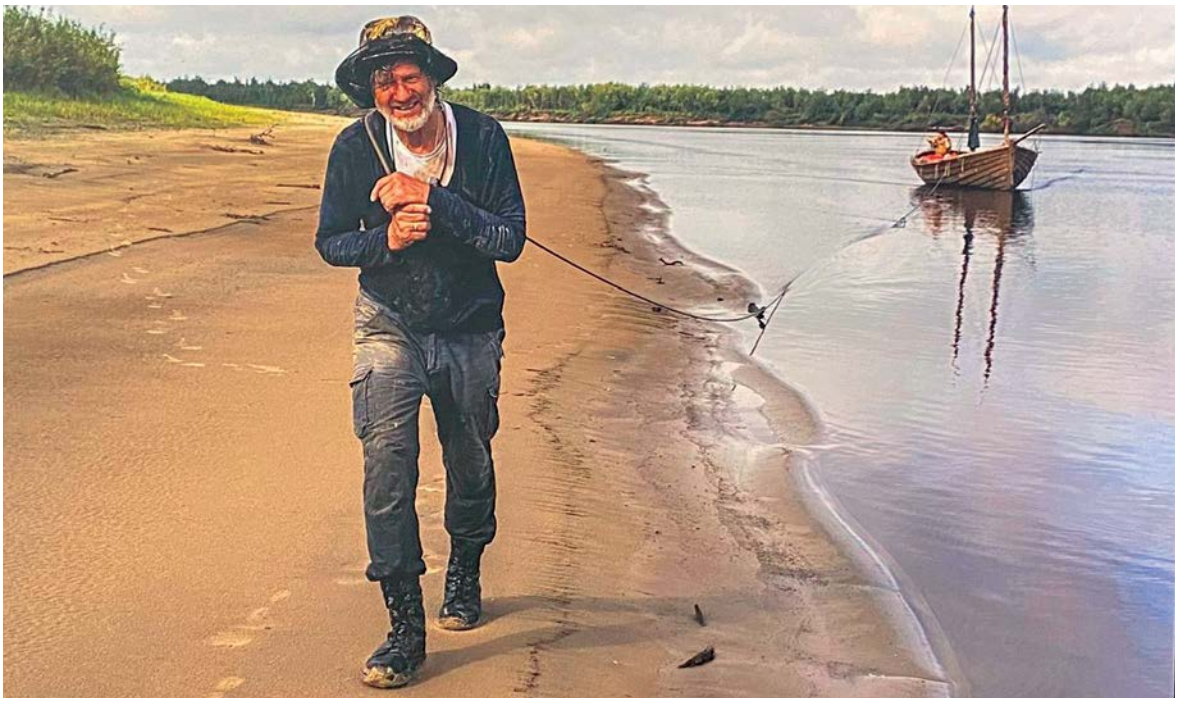


Протаскивание судна во льдах. Фото: В. Мизин

яхи большие отмели и вязкая няша. Мореходам XVII века с более глубокосидящими судами нужно было хорошо понимать и знать, куда идти.

Движение вглубь полуострова по р. Сеяхе начали 29 июля, шли частично буксиром, частично вёслами и парусом. 30 июля были около Бованенково. Сеяха сходится и расходится на протоки, что затрудняет ориентирование. Вода мутная, имеет глиняный цвет. 3 августа пришли к оз. Неято Мало. Фарватер по озеру местами искали ногами. Далее оз. Неято Ерто, прошли пролив Нгэвахыйдсёлава. Глубина пролива местами — 35 см. Вышли в озеро Нгэвахыто. Из этого озера в другое озеро — Ямбуто — можно попасть только минуя сухой волок: угор с 35–40 град. подъёма и длиной порядка 80 метров. Дальше идёт почти ровный склон в центр перешейка — порядка 200 м до оз. Луцихамо-то (оз. Погибших русских). Оттуда идёт совсем крошечная протока в озеро Ямбуто. По ней перетаскивание не получилось, пришлось волочить параллельно протоке ещё 150 м до оз. Ямбуто. Перетаскивание через волок происходило 4 августа с помощью лебёдки со стальным тросом. Один на лебёдке, двое держат карбас горизонтально на киле. Двое перетаскивают поката. Работу начали ок. 9 утра 4 августа, а 5 августа около 16-ти закончили переволакиваться, судно на воде в месте, где река Сеяха вытекает на восток. Еще два дня сплава по реке и экспедиция вышла в Обскую губу. В пос. Сеяха произошла смена команды. На последний этап до Мангазеи в карбасе осталось только два человека и трое в катамаране сопровождения. Стартовали 8 августа, пользуясь поветерью, карабас с хорошей скоростью преодолевал Обскую губу.

В Тазовской губе из-за противных ветров воспользовались буксиром, а вот по самой реке Таз шли под парусами и бечевой. От пос. Тазовский до Мангазеи маршрут в 153 км преодолели за семь дней с 17 по 23 августа (порядка 21 км в сутки). Цель достигнута!



Руководитель экспедиции Е. Шкаруба и карбас «Матера» на р. Таз.
Фото: Товарищество поморского судостроения

ОБСУЖДЕНИЕ

В рамках данной работы мы обозначили лишь основные рамки историко-навигационного эксперимента. Впереди тщательный анализ материалов экспедиции, опросы участников экспедиции по составленным вопросникам и оценка научной значимости проведённого эксперимента. Очевидно, что и в XVII веке наши предки вполне эффективно могли ходить Мангазейским морским ходом, тем не менее остаются некоторые вопросы, например, как более крупное судно могло пройти Канинским волоком, сейчас Проходница слишком узка. Возникают вопросы по ориентированию при заходах с моря в реки, эти заходы совершенно не очевидны и крайне сложно читается фарватер при больших зонах отмелей и вязкой няши. Но уже сейчас очевидно, что проведённая экспедиция на шитом карбасе является уникальным событием в развитии методологии историко-навигационного эксперимента.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. Исторический эксперимент: теория, методология, практика : сб. науч. тр. / Отв. ред. П. В. Боярский. — М. : НИИК, 1991. — 140 с.
2. *Ковальченко И. Д.* Методы исторического исследования. — М. : Наука, 1987. — 438 с.
3. *Коробейников А. В.* Историческая реконструкция по данным археологии. — Ижевск : НОУ КИГИТ, 2005.
4. *Малинова Р., Малина Я.* Прыжок в прошлое. Эксперимент раскрывает тайны древних эпох. — М. : Издательство «Мысль», 1988.
5. The Association for Living History, Farm and Agricultural Museums. — URL: https://alhfam.org/ (дата обращения: 19.09.2025).

МАКЭ — КЛУБ «ПОЛЯРНЫЙ ОДИССЕЙ» В ИСТОРИИ НАВИГАЦИОННЫХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ РОССИИ 1978–2025 годов

Не по силам цели выбирай,
А по целям силы напрягай!
А. Мицкевич

П. В. Боярскому — научному руководителю
и всем участникам историко-навигационных экспериментов
на судах клуба «Полярный Одиссей» посвящается

В 2025 году клуб «Полярный Одиссей» отметил 50-летие начала изучения, сохранения и возрождения традиций российского деревянного судостроения и судоходства — в 1975 году начались первые походы на специально оборудованных парусно-моторных рыбацких судах капитана Виктора Дмитриева с друзьями-единомышленниками.

В 1960–80-е годы в СССР немногочисленные морские походы в морях российской Арктики были спортивными плаваниями на яхтах Федерации парусного спорта. Но внимание всей страны в 1968 году привлекло плавание Д. А. Буторина на отремонтированном им поморском карбасе «Щелья» вдоль арктического побережья из Северной Двины в Обскую губу. Это было труднейшее и опасное морское путешествие, в котором опытный полярник, уже на пенсии, осуществил мечту своего детства — дошёл до легендарной «златокипящей Мангазеи»[1]. Но это не был научный эксперимент — в сложном плавании смелый помор ещё раз испытал себя, использовав свой полувековой опыт работы в арктических морях: от покрутчика-«зуйка» на коче в артели рыбаков родного Долгощелья до капитана и известного в Арктике промышленника морского зверя. Основным в характере Д. А. Буторина были полученные от предков наследственное природное чутьё, знание и навык морского промысла, помогали ему жизненный опыт и стремление пройти по традиционным маршрутам поморов.

[1] *Буторин Д., Воробьёв Б.* Мангазейский ход. — М. : Молодая гвардия, 1970. — 176 с.



Первое плавание на мотоботе «Арго». 1975 г. Архив В. Дмитриева

После статей в газетах и журналах о походе на карбасе «Щелья» вся страна заговорила о Мангазее, истории освоения Арктики и кочах — поморских судах для арктических морей и льдов! В СССР многие энтузиасты стали оборудовать свои яхты и другие малые суда для походов по известным историческим маршрутам российских мореплавателей.

С середины 1970-х годов Виктор Дмитриев с братом Валерием и друзьями начали ремонтировать старые деревянные рыбацкие мотоботы, оснащать их парусами и проводить свои отпуска в водных путешествиях.

В 1978 году В. Дмитриев с единомышленниками из списанного деревянного малого рыболовного бота (МРБ-20) восстановил парусно-моторную шхуну и назвал её «Полярный Одиссей». Он был владельцем и капитаном-кормщиком судна, с ним собрались единомышленники и приняли решение: взять курс на Север в арктические моря!

В 1979 году Дмитриев стал основателем и руководителем клуба путешественников-исследователей при Географическом обществе СССР. С этого времени в клубе «Полярный Одиссей» каждый год собирались в трудные, но интересные морские походы отважные и интересные люди. Российская традиция — движение на промысел ватагами, у каждой ватаги — свой ватаман. Есть идея — собрались, выслушали ватамана, обсудили и приняли единодушное решение: «Любо»! Путешественники-энтузиасты Арктики доверяли кормщику и ватаману свои отпуска и свои деньги — все экспедиции были за счёт членских взносов и отпускных, полученных и внесённых участниками. Все первые члены клуба создали стартовые возможности для развития клуба и его будущей деятельности по изучению северного поморского судоходства и судостроения.

С конца 1970-х годов клуб путешественников-исследователей Географического общества СССР «Полярный Одиссей» начал проводить экспедиции в рамках многолетней Программы «По следам российских мореплавателей». Впервые публикуемый в монографии отчёт 1982 года даёт представление об организации и результатах первой в СССР научно-экспериментальной экспедиции «По следам Эдуарда Толля» на парусно-моторном боте вдоль побережий и архипелагов Западного сектора Севморпути. Малый рыбацкий бот «Полярный Одиссей» соответствовал небольшим промысловым судам поморов, был дополнительно оборудован дизельным двигателем 20 л. с. и парусным вооружением типа «шхуна». Такое судно имело больше, чем у спортивной яхты, возможностей для прибрежного плавания с целью изучения морских побережий и сохранившегося поморского наследия. Протяжённость маршрута от Петрозаводска до Амдермы и обратно через Белое, Баренцево и Карское моря составила около 2800 миль (примерно 5500 километров). Плавание на «Полярном Одиссее» продолжалось 49 суток и завершилось успешно. Экипажем были преодолены сложные в навигационном отношении районы плавания, в самых различных ситуациях были испытаны мореходные качества судна, его оборудование, парусное вооружение, двигатель, ледовая обшивка, навигационные приборы. Судно выдержало проверку в условиях арктического мореплавания. В результате экспедиции «По следам Эдуарда Толля» впервые были сняты два фильма для всесоюзного ТВ, прошла программа с участниками, появлялись материалы в местных и центральных органах печати. Был подготовлен и представлен отчёт в РГО, в котором дано описание событий и находок,



Участники экспедиции «По следам Эдуарда Толля» на борту «Полярного Одиссея». Гавань Благополучия. Соловки. 1982 г. Архив В. Дмитриева



Остатки рыбацкого судна. На рейде шхуна «Полярный Одиссей».
1984 г. Архив В. Дмитриева

сделан анализ результатов и предложены рекомендации по оборудованию и преодолению возможных сложностей.

С самого начала алгоритм деятельности клуба был таким: рождение идеи похода, подбор заинтересованной команды, совместная разработка маршрута и выполнение программы. Это был общий в СССР принцип по организации различных путешествий клубами, не связанными с государственными предприятиями и учреждениями. Членами клуба ежегодно решались вопросы выбора судов, их ремонта, подготовки к навигации и реализации летних экспедиций. Главные ориентиры деятельности клуба: традиции, суда, мореплавание.

Для объективной оценки истории клуба необходимо отметить, что идея создания, цели и задачи работы клуба с самого начала определял Виктор Дмитриев, физик по образованию, изобретатель и экспериментатор по духу. Все годы деятельности клуба «Полярный Одиссей» отмечены его ежегодными проектами и наполнены делами, связанными с развитием клуба. В подходах В. Л. Дмитриева к делу сразу можно отметить параллель с одной важной российской традицией для организации отрядов первопроходцев и промышленников — ватаг во главе с «ватаманом», собирающим артель на промысел или на сезонную «путину». О ватамане-адмирале Дмитриеве разговор особый, но необходимо заметить, что в течение совместной работы решающее слово в выборе приоритетов и способов достижения задач всегда оставалось за ним, достигнутые клубом результаты — его заслуга как президента и руководителя команд, им собираемых.



Старый карбас. 1984 г. Архив В. Дмитриева

Походы по Белому морю продолжались на парусно-моторном МРБ петрозаводской постройки — первой реконструкции шхуны. Первый опыт — навигационный эксперимент, первые фильмы Молодёжной программы Карельского ТВ. В 1984 году экспедиция с молодыми учёными-историками — изучение типов поморских судов технологии постройки, в 1986 году экспедиция журнала «Вокруг света» ЦК ВЛКСМ и Комитета защиты мира.



Разговор В. Дмитриева с мастером. 1984 г. Архив В. Дмитриева



Малый карбас. Село Сумпосад, дом капитанов Ворониных.
1984 г. Архив В. Дмитриева

Помощь карельских комсомольцев, интерес общественности и СМИ, регистрация клуба в Русском географическом обществе, сотрудничество с журналом ЦК ВЛКСМ «Вокруг света» и Комитетом защиты мира СССР расширили сферу целей и задач клуба. Десятилетний опыт экспедиций, накопленные знания и выбор, сделанный клубом в пользу изучения поморского судостроения, позволил В. Л. Дмитриеву заняться разработкой вариантов проекта исчезнувшего в истории судна XVII века — коча. В 1987 году на петрозаводском военном судостроительном заводе «Авангард» по его проекту удалось построить первую в СССР реплику традиционного промыслового поморского судна.

Ходовые испытания показали, что коч «Помор» — надёжное мореходное судно, морского парусного хода, но неспособное к движению против ветра и тяжёлое для гребли на вёслах, поэтому не удалось выйти из горла Белого моря и реализовать экспедицию в легендарную Мангазею, и во всех других плаваниях коча «Помор» приходилось пользоваться буксировками.

С постройки коча «Помор» деятельность клуба «Полярный Одиссей» получила новый импульс — кроме изучения истории поморского судоходства и судостроения началась работа по возрождению российской морской культуры и тесное сотрудничество клуба с арктической экспедицией НИИ культуры Министерства культуры РСФСР. Осенью 1987 года В. Л. Дмитриев встретился с Петром Владимировичем Боярским, организатором и руководителем МАКЭ, тоже физиком по образованию, близким по духу, деловым качествам и любви к Северу. В эти годы проявились его таланты

руководителя и организатора научно-исследовательской работы экспедиционных отрядов в Арктике. «Лидерские качества Боярского, общительность и альтруизм позволяли ему создавать работоспособные команды из самого разнообразного “человечьего материала”». Такие основные качества отметил Ю. М. Плюснин — психолог и эколог экспедиции на о. Вайгач[2]. Совместно с МАКЭ начались первые российские историко-навигационные эксперименты в Арктике. Научным костяком этих экспериментов стали сотрудники НИИ культуры и МАКЭ А. П. Скворцов и А. В. Окороков.

В 1988 году парусный МРБ «Искатель» клуба «Полярный Одиссей» по договору аренды стал первым научным судном НИИ культуры, а коч «Помор» продолжил экспериментальные плавания по Белому морю. Подводя итоги 1988 года в редакции журнала «Вокруг света», был создан штаб во главе с главным редактором А. А. Полещуком, в который вошли популярный телеведущий Ю. А. Сенкевич, П. В. Боярский от МАКЭ, В. Л. Дмитриев и Ю. М. Наумов от клуба. Совет штаба утвердил программу автономного плавания на Шпицберген с условием обеспечить судном сопровождения с двигателем.

В декабре 1988 года в Министерстве культуры РСФСР прошло Рабочее совещание с участием представителей НИИ культуры, АН СССР,



Спуск на воду коча «Помор» на заводе «Авангард». 1987 г.
Архив В. Дмитриева

[2] *Плюснин Ю. М.* Первые годы МАКЭ. Вайгач 1989 // Живое наследие памяти. П. В. Боярский. — М. : Институт Наследия, 2023. — С. 68–83.

отдела науки ЦК ВЛКСМ и отдела активных форм туризма БММТ «Спутник», на котором обсуждался научный отчёт П. В. Боярского о результатах работы и предложения организации экспедиций по комплексному исследованию Арктики. Было принято решение одобрить деятельность Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ), предложено подготовить программу и бюджет на 5 лет работы. Для начала исторических экспериментов по поморскому мореплаванию было решено провести в 1989 году историко-навигационный эксперимент «Путь на Грумант» — экспедицию на Шпицберген с участием Норвегии. Для экспедиции клуб «Полярный Одиссей» получил финансовую поддержку — заказ на постройку учебного парусно-моторного судна для республиканского КЮМа[3]. Этот заказ стал началом нового направления деятельности клуба «Полярный Одиссей» — возрождения традиционного деревянного судостроения и более того — началом исторического судостроения в СССР.

В 1989 году на Петрозаводской судоверфи Минрыбпрома РК хозрасчётным методом клуб построил своё первое судно на заказ — поморскую лодью «Грумант» с двигателем 40 л. с., а в июне — августе на коче «Помор» в сопровождении лодьи «Грумант» прошла первая международная экспедиция «Путь на Грумант». Перед выходом из Петрозаводска впервые в СССР по старому поморскому обычаю два исторических судна были освящены по православному канону Карельским епископом Мануилом. Коч и лодья прошли по Онежскому озеру, каналу ББК и Белому морю до Архангельска. В праздничный день при большом собрании горожан и гостей из Москвы от центральной набережной столицы Поморья начался морской поход на Шпицберген. В течении двух месяцев 14 участников на коче и лодье смогли пройти более 2500 морских миль и около 1000 км по внутренним водным путям и вернуться в г. Петрозаводск.

По возвращении из экспедиции на Шпицберген «полярные одиссеи» наметили большую международную программу «Миссия «Золотой век», которую поддержали КФК «Творческая Ассоциация международных программ» (ТАМП) и Фонд народной дипломатии (Москва). В первые годы перестройки началась активная предпринимательская деятельность населения, стало возможно заниматься организацией своего производства. Осенью 1989 года клуб «Полярный Одиссей» для реализации международных проектов организовал научно-производственную компанию «Карелия-ТАМП», которая на арендуемых у Петрозаводской судоверфи треста «Карелрыбпром» площадях создала свою верфь. По заказу киностудии «Мосфильм» для съёмок художественного фильма «Ермак» началось строительство пяти десятиметровых казацких стругов и десяти лодок. Для похода к истокам мировой цивилизации по Волге, Чёрному и Средиземному морям на Петрозаводской судоверфи были заложены три древнерусские боевые ладьи «Вера», «Надежда», «Любовь». На работу в новую судостроительную компанию привлекались судостроители разных специальностей Петроза-

[3] Клуб юных моряков (прим. автора).

водской судоверфи и завода «Авангард», в том числе выпускники ленинградской «Корабелки» — потомственный помор из Сумпосада, конструктор судов А. В. Аникиев и молодой специалист инженер-корабел П. Мартюков. В это же время Владимир Мартусь, один из участников перегона коча «Помор» и лодьи «Грумант» из Мурманска, в г. Ленинграде начал строительство петровского фрегата «Штандарт» по аналогичному проекту возрождения морской истории России. По его инициативе в Петрозаводске по заказу клуба «Штандарт» началось строительство пакетбота «Св. Пётр», который стал первенцем ещё одной новой петрозаводской верфи — ЗАО «Варяг».

В начале 1990-х годов клубом «Полярный Одиссей» были реализованы наиболее значимые проекты, которые осуществлялись в рамках программ миссии «Золотой век» Фонда народной дипломатии под девизом: «Соединим века, берега, народы» при поддержке КФК «ТАМП»; результаты северных экспедиций коча «Помор» вошли в научные труды Морской арктической комплексной экспедиции[4].

В июне 1990 г. три древнерусские ладьи «Вера», «Надежда», «Любовь» были спущены на воду; на этих ладьях, пройдя по рекам и каналам Волго-Балта и Волго-Дона, члены клуба «Полярный Одиссей» совершили плавание «за три моря». Это было первое в СССР паломничество на судах до Святой Земли, участники которого посетили Афон, Миры Ликийские, другие христианские святыни Средиземноморья, побывали в центрах за-



Коч «Помор» и лодья «Грумант» в Белом море. 1989 г.
Фото: Ю. Манжелей

[4] Новая Земля. Исторические материалы исследования памятников истории освоения Арктики. — М. : НИИ культуры, 1991.

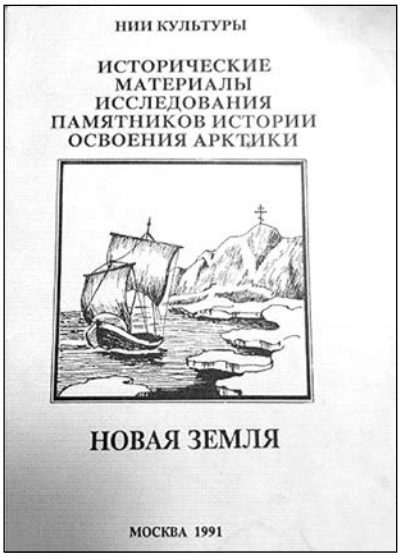


Древнерусские ладьи у о. Кижи в Онежском озере. 1990 г.
Фото: Ю. Масляев

рождения мировых религий и культур Средиземноморья, дошли до Египта и поднялись на Синайскую гору.

Маршрут второй арктической экспедиции «Скандинавское кольцо» на коче «Помор» и лодье «Грумант» в 1990 году повторял пути, по которым сотни лет развивались торговые, политические и другие связи России с государствами Европы. Навигационный эксперимент вокруг Скандинавского полуострова и по Балтике ещё раз доказал мореходность малых поморских судов и позволил познакомить жителей Норвегии, Швеции, Дании и Финляндии с российской северной морской культурой.





Программа экспедиции «Скандинавское кольцо» (автор А. Скворцов)
и материалы исследований МАКЭ (руководитель П. В. Боярский). Архив МАКЭ

Полученный опыт морских походов и навигационные навыки позволили доказать способность небольших традиционных судов для прибрежного плавания преодолевать пространства открытого моря. Участниками экспедиций на коче и лодье решались исследовательские задачи: как поморы осваивали морские пространства, как ходили на деревянном судне с прямыми парусами без двигателя, пользуясь компасом, картами и лоциями. В ходе экспериментов важно было почувствовать и понять, в каких условиях жили поморы, готовили пищу и согревались, как формировались и управлялись поморские ватаги, как общались между собою и налаживали культурные контакты по маршрутам плаваний с местными жителями и за границами России.

Вернувшись из международных экспедиций 1990 года, «полярные одиссеи» приняли решение по участию ладей «Вера», «Надежда», «Любовь» в программе «500 лет открытия Колумбом Нового Света», а коча «Помор» — в программе «250 лет Русской Америке» в честь открытия Аляски А. Чириковым. В Московском Доме Дружбы совместно с МАКЭ НИИ культуры состоялась презентация проектов, которые вызвали большой интерес и получили в дальнейшем поддержку государственных органов и коммерческих предприятий. В 1991–1992 годах древнерусские ладьи продолжили плавания в Средиземном море в программе Гранд-регаты «Колумбус-500», а коч «Помор» был доставлен на Чукотку, откуда начал свой самый дальний поход в Русскую Америку — на Аляску и далее до Форта Росс.

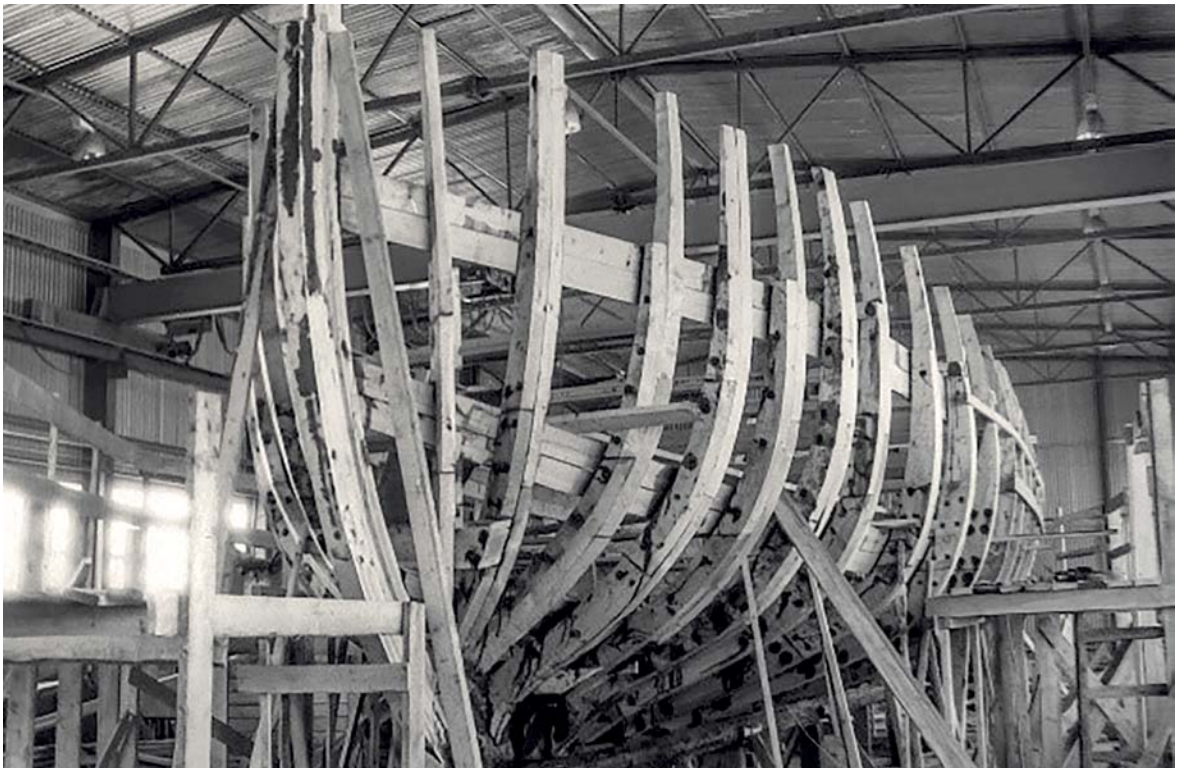


Ладьи «Вера», «Надежда», «Любовь» в Средиземном море.
Фото: Ю. Масляев



Коч «Помор» на Чукотке. 1991 г. Фото А. Григорьева

В 1991 году клубом «Полярный Одиссей» была построена (мастер А. П. Скворцов) и спущена на воду большая поморская лодья «Св. Николай», которая отправилась в своё первое плавание вокруг Скандинавии по традиционным путям российских мореходов.



Постройка поморской лодьи «Св. Николай». 1991 г. Архив В. Дмитриева



Поморская лодья «Св. Николай». 1992 г. Архив В. Дмитриева

В 1992 году НПК «Карелия-ТАМП» к 300-летию указа «Морским судам быть!» Петра I о строительстве военно-морского флота России был подготовлен проект строительства двух малых фрегатов — «Св. Дух» и «Курьер» — первых петровских фрегатов, построенных в Архангельске и обеспечивших начало побед нашего флота в Северной войне. Для поддержки завода «Авангард» по решению Законодательного собрания Республики Карелия компания получила кредит из Фонда реконструкции Правительства РК, на средства которого заложила на площадях завода копии двух фрегатов. Со стапелей этого предприятия ВМФ России, на которых строились минные тральщики, через четыре месяца сошёл первый из малых военных фрегатов конца XVII века.

В Петрозаводске продолжалось строительство новых деревянных судов по частным заказам, что позволило и дальше развиваться клубу. На кредит Правительства РК для развития своей базы судостроения НПК «Карелия-ТАМП» начала строительство собственного ангара на территории Петрозаводской судоверфи, но в период реорганизации верфи Минрыбпрома строительство было заморожено. В 1993 году клуб «Полярный Одиссей» и НПК «Карелия-ТАМП» объединились в Карельский морской историко-культурный центр (далее «Морской центр». — прим. автора), которому г. Петрозаводск выделил участок земли на берегу Онежского озера, где стали строить ангар и развивать уже свою территорию.

В 1994 году Морской центр от журнала «Вокруг света» получил заказ на постройку 30-метровой шхуны с таким же названием для работы журналистов по всему миру, но финансовые шторма сокрушили старейший российский научно-популярный журнал.



Фрегат «Святой Дух». 1992 г. Фото: Ю. Масляев



Морской историко-культурный центр. 1995 г. Архив В. Дмитриева

С 1990 года клубом «Полярный Одиссей» были реализованы многие программы по организации международных экспедиций и проведению фестивалей и культурных программ в России и за рубежом, а на верфях Карельского морского центра были построены более 30 деревянных судов:

— **1991–1995 годы** — постройка поморской лодьи «Святитель Николай» (дл. 17 м, шир. 5,2 м), строительство для фильма «Ермак» по заказу киностудии «Мосфильм» 5 казацких стругов (16 и 12 метров длиной) и 10 лодок, работа на съёмках. 1992 год — двухмачтовый галеас «Святая София» (дл. 17 м, шир. 5,2 м) — первое морское судно Республики Беларусь. 1992–1993 годы — два петровских 6-пушечных фрегата «Святой Дух» и «Курьер» (дл. 20 м, шир. 6 м). 1994 год — шхуна «Арт-Ковчег» (дл. 24 м, шир. 6 м). 1995 год — промысловый моторно-парусный бот «Ростислав» и две парусно-моторные яхты «Телемах» и «Пилигрим».

— **1996–1999 годы** — ботик Петра I к празднику «300 лет Военно-морского флота». 1997 год — яхта «Дельфин» для заказчика из Германии. 1998 год — 18-метровая моторно-парусная палубная ладья «Святая Русь» по заказу мэрии города Тольятти по инициативе иерея Феоктиста. 1999 год — построены три лодьи длиной по 13 метров для московского клуба «Петрокорабел».

— **2000–2009 годы** — плавучий музей на воде «Полярный Одиссей», оборудован «Ковчег Одиссеев» для исторической гавани центральной набережной г. Петрозаводска. 2000 год — моторно-парусный прогулочный бот «Мария» (дл. 10 м). 2001–2009 годы — 7 моторно-парусных плавдач-«хаузботов».

— **2010–2015 годы** — 6-пушечная бригантина «Полярный Одиссей» (дл. 16 м, шир. 4,5 м). 2011 год — два коча «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» (дл. 12 м, шир. 3,5 м) для Чукотки. 2011 год — две лодьи «Храбр» и «Орел» (дл. 12 м, шир. 3,5 м) для экспедиций «Святорусское богатырство» и струг (дл. 16 м) в музей г. Когалыма. 2012 год — коч «Вологда» (дл. 12 м, шир. 3,5 м) для города Вологды. В 2012 году стартовал Межрегиональный инновационный социально-культурный проект «Паруса Одиссеев», в рамках которого нами спроектированы и построены два мини-хаусбота и ещё один мини-хаусбот по нашим чертежам построен в колледже № 26 г. Москвы. 2013–2018 годы — шлюп «Гонец» (дл. 13 м, шир. 4,5 м), струг (дл. 12 м, шир. 4,5 м) и несколько «хаузботов».

В 1997 году началась работа по большой программе строительства серии судов, способных к многоразовому использованию для дрейфа в Северном Ледовитом океане проекта «Полярный Одиссей», поддержанная Президентом России Б. Н. Ельциным.

В 2000 году был открыт Морской музей «Полярный Одиссей» и начала работать «Поморская школа» по обучению молодёжи деревянному судостроению и морской практике. Продолжалась работа с МАКЭ по изучению, сохранению и возрождению традиционного судостроения и судоходства и организации экспедиций — историко-навигационных экспериментов.

В 2018 году состоялась конференция, посвящённая 40-летнему юбилею деятельности клуба, на которой собрались ведущие специалисты по всем направлениям, которыми с самого начала занимался клуб, люди неравнодушные и близкие по духу «полярным одиссеям» или считающие себя таковыми. Руководитель Морской арктической комплексной экс-

педицией П. В. Боярский приехал в г. Петрозаводск с поздравлениями от Института Наследия имени Д. С. Лихачёва и от Ассоциации полярников России.



П. В. Боярский передаёт В. Л. Дмитриеву карту историко-культурного наследия архипелага Новая Земля. Фото автора. 2018 г.

Свои поздравления клубу с юбилеем передала Президент Ассоциации «Морское наследие России» С. Г. Сивкова, которая после вручения лодье «Св. Николай» Почётного знака «Морское наследие России» сказала: «Полярный Одиссей» — начало движения морского наследия».

Возвращаясь к истории клуба, необходимо напомнить, что именно результаты работы клуба «Полярный Одиссей» — строительство исторических судов, международные программы и дальние походы исторических парусников — послужили формированию и развитию в России интереса общества к истории флота и традиционного судостроения. В кризисное время деревянное судостроение в Петрозаводске сохранилось и продолжало развиваться — более тридцати крупных и десятки мелких были спущены «Полярным Одиссеем» на воду за прошедшие годы[5]. Благодаря историческому судостроению, которое началось клубом «Полярный Одиссей», г. Петрозаводск стал главным центром деревянного судостроения России[6], где действуют три верфи деревянного судостроения. У клуба «Полярный Одиссей» есть свой флот и музей, где собираются и хранятся материалы

[5] См. ссылку: URL: polar-odyssey.org/sea-club.html (дата обращения: 19.08.2025).

[6] Народное судостроение Карелии : монография. — Части 1, 2. — Петрозаводск : Изд. ПетрГУ, 2014, 2015.

по теме развития исторического судостроения нашей страны — одного из составляющих морского наследия Российской Федерации.

Хотя для свершившейся истории не существует понятия «если бы», представим, что 40 лет назад клуб не начал своё движение. Не было бы кочa «Помор», нескольких высокоширотных и десятков международных экспедиций — историко-навигационных экспериментов, через которые прошли сотни людей. Не началось бы строительство на верфях «Полярного Одиссея» целой эскадры реплик исторических парусников. Можно предположить, что специалисты деревянного судостроения разваливающихся предприятий Петрозаводской верфи и завода «Авангард» в 1990-е гг. потеряли бы свои рабочие места и лишились профессии, не возникли бы новые верфи «Варяг» и «Корабельные мастерские» в Петрозаводске. Может быть, в эти годы не было бы верфи проекта «Фрегат «Штандарт» в Санкт-Петербурге и проекта «Галера «Ивлия» в Одессе[7], а позднее верфей «Богатырская Слобода» в Тольятти и в других городах. Не возникло бы в такие короткие сроки большое количество клубов с историческими парусниками, даже проект Газпрома «Фрегат «Полтава» без единомышленников «Полярного Одиссея» мог бы не состояться. В разных регионах страны не получили бы импульс экспериментальные плавания, строительство традиционных лодок и регаты, изучение и сохранение истории народного судостроения и судоходства России.

В юбилейном 2025 году клуб «Полярный Одиссей» получил Президентский грант на постройку реплики кочa «Помор» для сохранения памяти о начале исторического судостроения в СССР и Российской Федерации. Коч «Помор-2» с участием специалистов и по научной программе МАКЭ повторит арктические навигационно-географические эксперименты предшественника в Западном и Восточном секторах Севморпути с целью популяризации истории уникальной северной морской культуры России.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. *Мельник И. К.* Маршрутами античных мореплавателей. — Одесса, 1991.
2. Народное судостроение Карелии. Часть 1 / А. А. Талых, Ю. М. Наумов, С. П. Королёв. — Петрозаводск : Изд-во ПетрГУ, 2015. — 87 с.
3. Народное судостроение Карелии. Часть 2 / А. А. Талых, Ю. М. Наумов, С. П. Королёв. — Петрозаводск : Изд-во ПетрГУ, 2015. — 64 с.
4. Новая Земля. Исторические материалы исследования памятников истории освоения Арктики. — М. : НИИ культуры, 1991.
5. *Плюснин Ю. М.* Первые годы МАКЭ. Вайгач 1989 // Живое наследие памяти: Пётр Владимирович Боярский / Под ред. А. В. Окорокова, Д. Я. Романовой. — М. : Институт Наследия, 2023. — С. 68–83.
6. URL: polar-odyssey.org/sea-club.html (дата обращения: 19.08.2025).

[7] *Мельник И. К.* Маршрутами античных мореплавателей. — Одесса, 1991. — С. 21.

ПОЛЕВЫЕ ДНЕВНИКИ И ОТЧЁТЫ УЧАСТНИКОВ ИСТОРИКО-НАВИГАЦИОННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА

1982 год

Ю. М. НАУМОВ

НАУЧНО-СПОРТИВНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ «ПО СЛЕДАМ ЭДУАРДА ТОЛЛЯ»

Публикуемый отчёт 1982 года даёт представление об организации и результатах первой в СССР научно-спортивной экспедиции «По следам Эдуарда Толля» на парусно-моторном боте вдоль побережий и архипелагов Западного сектора Севморпути. Экспедиция проводилась под эгидой Географического общества СССР.

Малый рыбацкий бот «Полярный Одиссей» соответствовал небольшим промысловым судам поморов, был дополнительно оборудован дизельным двигателем 20 л. с. и парусным вооружением типа «шхуна». Такое судно имело больше, чем у спортивной яхты, возможностей для прибрежного плавания с целью изучения морских побережий и сохранившегося поморского наследия. Для обеспечения безопасности в зоне морей Северного Ледовитого океана судно дополнительно оборудовано ледовым поясом по линии переменной ватерлинии, ручной и механической водоотливными помпами, на борту были аварийная радиостанция «Шлюп-М» и навигационный приёмник «Волна».

Отчёт содержит информацию о целях и задачах экспедиции, особенностях маршрута и арктической погоде, встреченных трудностях и опасностях. В отчёте подробно рассказывается о судне и команде, о сложностях навигации, о встречах с судами в море и с жителями побережий.

Плавание на «Полярном Одиссее» продолжалось 49 суток и завершилось успешно. Протяжённость маршрута от Петрозаводска до Амдермы и обратно через Белое, Баренцево и Карское моря составила около 2800 миль (примерно 5500 километров). Экипажем были преодолены сложные в навигационном отношении районы плавания, в самых различных ситуациях были испытаны мореходные качества судна, его оборудование, парусное вооружение, двигатель, ледовая обшивка, навигационные приборы. Судно и его команда прошли проверку в условиях арктического мореплавания и выдержали все испытания.

В отчёте сообщается о трудных для таких судов гидрометеоусловиях Северного Ледовитого океана, к которым следует отнести:

— штормы до 5–6 баллов в Баренцевом море и до 6–7 баллов в Белом море;
— льды 1–3 балла в Баренцевом море, до 4 баллов в Карском море;
— течения и сулои[1], особенно сильные встречные в Белом море и Печорской губе;
— туманы видимостью 50 м и менее, на них пришлось 25–30 % всего плавания.

В отчёте представлены итоги плавания, сделаны общие выводы и предложены рекомендации для путешественников и исследователей, использующих малые суда. В самых различных ситуациях были испытаны мореходные качества судна, его оборудование, парусное вооружение, двигатель, ледовая обшивка, навигационные приборы. На основании испытаний сделан основной вывод: малый рыболовный бот, переоборудованный и усовершенствованный для длительных морских походов, способен совершать плавания в арктических широтах при благоприятной метеорологической и ледовой обстановке, плавание в этих морях на подобных судах может иметь научные цели. При этом были обозначены обнаруженные недостатки в конструкции и оборудовании судна, организации безопасности и питания, предложены способы устранения недостатков и подходов к подбору экипажа.

Практика показала, что одних только магнитных компасов и карт для плавания в этих условиях недостаточно, необходимо использовать радио и другие средства пеленгации для повышения точности ориентирования. Психологическая совместимость — важный фактор в длительных экспедициях, особенно в тяжёлых условиях, поэтому нужен тщательный подбор участников экспедиции, оптимальный вариант — 3 вахты по двое и один кок. Подобные плавания под силу хорошо подготовленному экипажу на мореходном судне, способном осуществлять большие переходы под двигателем. Парус из-за сильных течений и неблагоприятных ветров вряд ли сможет играть здесь решающую роль. Осадка судна должна быть небольшой ввиду отмелости всего восточного побережья Белого и Баренцева морей.

Экспедиция была остановлена руководством Севморпути, что показало важность получения необходимых согласований соответствующих служб и организаций на прохождение всего маршрута.

В целом судно и команда хорошо показали себя в сложных ситуациях, благодаря чему основные задачи научно-спортивной экспедиции «По следам Эдуарда Толля» были выполнены. Шхуна «Полярный Одиссей» прошла часть маршрута 1900–1902 годов экспедиции Э. В. Толля. В ходе экспедиции обнаружены и осмотрены исторические памятники освоения Севера. По поручению областного комитета ДОСААФ и обкома ВЛКСМ

[1] Сулой — волнение, взброс воды на поверхности моря, возникающий в результате резкого изменения скорости морского течения (прим. авт.).

в ходе экспедиции были проведены встречи с жителями в населённых пунктах Бугрино, Варнеке, Хабарово, а также с экипажами судов, где участники плавания рассказали не только об экспедиции, но и об истории освоения Арктики русскими и советскими мореплавателями, о задачах оборонного общества.

Во время экспедиции группой Карельского телевидения и оператором студии «Центрнаучфильм» были отсняты киноматериалы и смонтированы документальные фильмы:

— киноочерк «Полярный Одиссей» — цветной, хронометраж 33 мин., демонстрировался в передаче «Клуб кинопутешествий» Центрального телевидения в августе 1982 года;
— киносюжет «Полярная Одиссея» для журнала «Альманах кинопутешествий» № 167 киностудии «Центрнаучфильм» — цветной, хронометраж 4,3 мин., 35 мм. Вышел на всесоюзный киноэкран в феврале 1982 года.

Отчёт, представляющий начало исследовательской работы клуба, приводится полностью без сокращений как документ для понимания организации клубной деятельности «Полярного Одиссея», формирования экипажей и серьёзности подходов В. Дмитриева к экспедициям в высоких широтах, которые позволили ему в дальнейшем реализовать многолетние программы исторического судостроения и навигационных экспериментов клуба.

В вводной части отчёта приведена краткая историческая справка о маршруте экспедиции.

I часть отчёта содержит сведения о районе путешествия, метеорологическую и туристическую характеристики района и особенности организации путешествия.

Во II части отчёта представлены график движения и техническое описание маршрута, итоги путешествия, сделаны выводы и предложены рекомендации.

В Приложении можно познакомиться с другими данными по экспедиции:

1. Характеристика судна.
2. Снаряжение экспедиции.
3. Медицинская аптечка.
4. Смета расходов.

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕДИЦИИ: с 12 июля по 29 августа 1981 года.

В организации научно-спортивной экспедиции клуба на парусно-моторном судне «Полярный Одиссей» впервые принимали участие Географическое общество СССР, Карельский областной комитет ВЛКСМ, Карельский областной комитет ДОСААФ, Карельский областной совет по туризму и экскурсиям, турклуб «Факел» ПО «Петрозаводскмаш».

МАРШРУТ ЭКСПЕДИЦИИ: Первое дальнее морское путешествие проходило в прибрежной зоне Белого, Баренцева, Карского морей Северного Ледови-

того океана по маршруту: г. Петрозаводск — г. Беломорск — п. Бугрино — п. Варнек — Амдерма — п. Бугрино — п. Умба — п. Чупа — г. Кемь — г. Беломорск — г. Петрозаводск.

Маршрутно-квалификационная комиссия Карельской АССР выдала маршрутную книжку № 18/81.

ЦЕЛИ ЭКСПЕДИЦИИ:

- Изучение условий плавания в прибрежных районах Северного морского пути по маршруту экспедиции Э. Толля.
- Изучение возможностей малых рыболовецких ботов (МРБ), переоборудованных в парусно-моторное судно для плаваний в арктических морях.
- Продолжение изучения поморского судоходства и поиска следов традиционного судостроения района плавания.

ЗАДАЧИ ЭКСПЕДИЦИИ:

- Выявление следов поморской культуры по маршруту.
- Встречи с командами судов и с местными жителями для сбора информации.
- Определение взаимоотношений и влияние русской культуры на местное население.

УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ:

1. Дмитриев Виктор Леонидович (1946) — руководитель экспедиции, капитан судна; преподователь на Республиканской станции юных техников.
2. Скопинцев Владимир Петрович (I949) — старпом, фотограф; инженер на Петрозаводском радиозаводе.
3. Никулин Сергей Анатольевич (1949) — комиссар, матрос; редактор в Госкомитете по телевидению и радиовещанию.
4. Захаров Александр Юрьевич (1946) — кинооператор, матрос; кинооператор в Госкомитете по телевидению и радиовещанию.
5. Павленина Любовь Венедиктовна (1956) — кок, воспитатель на Петрозаводском радиозаводе.
6. Аронс Борис Матвеевич (1949) — боцман, зав. складом в Горьковском управлении рабочего снабжения «Горьклесурс».
7. Белобородов Сергей Фёдорович (1951) — матрос, фотограф; фотограф Дома моделей.
8. Горчуков Александр (1946) — кинооператор, матрос; кинооператор в «Центрнаучфильме».

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕДИЦИИ

Под эгидой Географического общества СССР создатель и руководитель клуба «Полярный Одиссей» В. Л. Дмитриев впервые в стране разработал многолетнюю программу клуба путешественников-исследователей

«По следам российских мореплавателей» и начал проводить экспедиции в арктических морях.

Первое плавание на МРБ «Полярный Одиссей» до Амдермы через Белое, Баренцево и Карское моря протяжённостью около 2800 миль (примерно 5500 километров) продолжалось 49 суток и успешно завершилось. Отчёт руководителя экспедиции и капитана В. Л. Дмитриева рассмотрела Маршрутно-квалификационная комиссия Карельской ССР и посчитала, что путешествие заслуживает высшей категории сложности и было зачтено руководителю и всем участникам.

ПУБЛИКАЦИИ: не было.

ОТЧЁТ ПО ЭКСПЕДИЦИИ «ПО СЛЕДАМ ЭДУАРДА ТОЛЛЯ»

о морском путешествии III (третьей) категории сложности в прибрежной зоне Белого, Баренцева, Карского морей Северного Ледовитого океана по маршруту: г. Петрозаводск — г. Беломорск — п. Бугрино — п. Варнек — Амдерма — п. Бугрино — п. Умба — п. Чупа — г. Кемь — г. Беломорск — г. Петрозаводск, совершаемом с 12 июля по 29 августа 1981 года.

Маршрут I этапа любительской экспедиции «По следам Эдуарда Толля» на моторно-парусном судне «Полярный Одиссей» проходит по Онежскому озеру, Беломорско-Балтийскому каналу, Белому, Баренцеву и Карскому морям Северного Ледовитого океана. Большая часть маршрута совпадает с курсом плавания экспедиции Э. В. Толля по поиску земли



Парусно-моторная шхуна «Полярный Одиссей». 1980 г.
Архив В. Дмитриева

Санникова (1900–1903 годы). Маршрут знакомит с интересными местами на берегах, островах и устьях рек.

Суровая красота морского Заполярья своеобразие животного и растительного мира, этнографические наблюдения, исторические памятники освоения Арктики от древних поморов до наших дней оставляют незабываемые впечатления о побережье Северного Ледовитого океана.

В ходе экспедиции отсняты следующие киноматериалы:

1. Цветной документальный киноочерк Карельского телевидения «Полярный Одиссей» (хронометраж 30 минут).
2. Сюжет «Полярная Одиссея» для киножурнала «Альманах кинопутешествий» № 167 киностудии «Центрнаучфильм» (хронометраж 4,3 минуты).

ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

Справочные сведения о путешествии

1. Морской поход проводился с 12 июля по 29 августа 1981 года.
2. Маршрут: г. Петрозаводск — Онежское озеро — п. Повенец — Беломорско-Балтийский канал — г. Белогорск — Белое море — о. Немецкий Кузов — о-ва Соловецкие — п. Нижняя Золотица — о. Моржовец — Баренцево море — о. Колгуев (п. Бугрино) — Поморский пролив — устье р. Бельт — о. Колгуев — п. Тобседе — м. Русский заворот — Печорская губа — п. Варендей — о. Долгий — пр. Югорский пар — п. Варнек — п. Хабарово — Карское море — п. Амдерма — пр. Югорский шар — п. Варнек — Баренцево море — м. Медынский заворот — п. Варандей — Печорская губа — м. Русский заворот — о. Колгуев (п. Бугрино) — Белое море — о. Моржовец — Кандалакшский залив — п. Умба — п. Чупа — п. Гридино — г. Кемь — о-ва Русский и Немецкий Кузов — г. Беломорск — Беломорско-Балтийский канал — п. Повенец — Онежское озеро — г. Петрозаводск.
3. Протяжённость трассы — около 5500 км.
4. Ходовых дней — 30 (тридцать).
5. Категория сложности — третья.
6. Заявочные документы рассмотрены МКК турклуба «Факел» ПО «Петрозаводскмаш» им. В. И. Ленина.

Шифр 127-02-2202100. Группа состояла на учёте в контрольно-спасательной службе г. Петрозаводска.

7. Руководитель группы — Дмитриев Виктор Леонидович.
8. В связи с отсутствием разрешения Главного управления погранвойск КГБ СССР первоначально запланированный маршрут: Амдерма — Диксон — м. Челюскина — п. Тикси пришлось изменить на обратный путь: п. Амдерма — п. Варнек — п. Варандей — о. Колгуев — п. Бугрино — о. Моржовец — п. Умба — п. Чупа — г. Кемь — г. Беломорск — п. Повенец — г. Петрозаводск.



Члены экспедиции «По следам Э. Толля» на палубе шхуны «Полярный Одиссей». Слева направо: стоят В. Дмитриев, Л. Павленина, А. Горчуков, С. Никулин; сидят Б. Аронс, А. Захаров. 1981 г. Фото С. Белобородова

Историческая справка

Район экспедиции интересен в историческом отношении. Начиная с XVI века русские землепроходцы совершали плавания на деревянных судах с малой осадкой — кочах — на восток вдоль северного побережья материка. Цель их плавания — отыскание северного морского пути в Китай и Индию.

В XVII веке русские промышленники и казаки *уже* плавали вдоль побережья России, обогнули м. Челюскин, открыли пролив между Азией и Америкой, то есть в то время практически весь маршрут нынешнего похода был пройден поморами.

Позднее активное исследование северных морей и побережья проводили русские и советские полярные экспедиции. Все они в конечном итоге способствовали открытию важной транспортной магистрали — Северного морского пути.

Эдуард Васильевич Толль — выдающийся русский полярный исследователь, талантливый учёный, участник нескольких арктических экспедиций. Родился в Ревеле (Таллин) в 1882 году, окончил Тартуский университет. В 1886 и 1893 годах участвовал в экспедициях Петербургской академии наук, во время которых к северу от Новосибирских островов видел «неведомую землю» и нанёс на карту её координаты.

Впервые эту землю в 1811 году увидел русский промышленник Яков Санников, по имени которого она и была потом названа. Толль горячо верил в существование земли Санникова и считал необходимым исследовать данный район. Ему удалось убедить в этом членов Петербургской академии

наук, и в 1900 году он возглавил экспедицию на парусно-моторной яхте «Заря».

Цель экспедиции — изучить Новосибирские острова, попытаться найти землю Санникова и пройти в Тихий океан. В 1902 году во время второй зимовки у Новосибирских островов Толль с тремя спутниками отправляется по льду на северный остров архипелага — о. Беннетта. Вельбот с «Зари» смог приплыть туда только весной. На о. Беннетта были найдены дневники и вещи Толля и его спутников. Сами они, вероятнее всего, утонули на обратном пути.

Поиски земли Санникова продолжались вплоть до 1938 года. Участники морских (на ледоколах «Сталин», «Ермак», «Садко» и «Г. Седов») и воздушных советских экспедиций пришли к выводу, что земля Санникова скорее всего представляла собой огромный дрейфующий обломок ископаемого льда, который постепенно разрушился.

Плавание «Зари» не было безрезультатным. Экспедиция собрала ценный научный материал о географии, геологии, растительном и животном мире Новосибирских островов.

Научный подвиг Э. В. Толля, самоотверженного и целеустремленного человека, исследователя Русского Севера, отважного путешественника, подвиг, совершённый во имя познания, по сей день занимает достойное место в истории освоения Арктики.

ЧАСТЬ I

Сведения о районе путешествия

Маршрут экспедиции «По следам Э. В. Толля» проходит в основном в прибрежной зоне Белого моря, Баренцева и Карского морей Северного Ледовитого океана.

Берега Белого, Баренцева и Карского морей на всем протяжении имеют собственные названия. Так, маршрут экспедиции проходит вдоль Поморского, Карельского, Зимнего, Конушинского, Канинского, Терского и Кандалакшского берегов Белого моря. Берега северной части Белого моря мало изрезаны, преимущественно обрывисты и безлесны.

Северная часть Канинского берега образована тёмными крутыми обрывами, прерываемыми в устьях рек жёлтыми песчаными низменностями. Южная часть Канинского берега менее возвышена, чем северная.

Зимний берег Горла Белого моря у мыса Воронов высокий, обрывистый, далее к югу до мыса Инцы берег понижается. Северная часть зимнего берега Горла Белого меря безлесна, в районе реки Мегра появляется редкий лес, а южнее мыса Инцы берег сплошь покрыт лесом.

Поморский и Карельский берега Онежского залива почти на всём протяжении низменны. На некотором удалении от береговой черты поднимаются склоны возвышенностей, поэтому издали берег местами кажется высоким и обрывистым. Карельский берег между Онежским и Кандалакш-

ским заливами каменистый и сравнительно возвышенный, но к морю он опускается полого; при подходе к берегу он вырисовывается в виде ровной, покрытой лесом гряды.

Карельский берег Кандалакшского залива менее возвышен, чем Кандалакшский. Местами Кандалакшский берег образован почти отвесными обрывами. Берега Кандалакшского залива по своему виду резко отличаются от других берегов Белого моря, они возвышенные и скалистые.

Терский берег бассейна Белого моря низменный, пологий и имеет чрезвычайно однообразный характер. Берег Баренцева моря от мыса Канин Нос до пролива Югорский Шар — Ненецкий берег.

Берег между Чешской губой и рекой Печорой обычно называют Малоземельской Тундрой. Участок Малоземельской Тундры между мысами Святой Нос (Тиманский) и Русский Заворот называется Тиманским берегом, а участок западного берега Печорской губы между мысом Русский Заворот и рекой Печора называется Захарьиным берегом. Часть материка между рекой Печора и Уральским хребтом известна под названием Большеземельской тундры.

Ненецкий берег Баренцева моря в основном низкий песчаный или песчано-глинистый. В 3–7 милях от береговой черты возвышаются горы с плоскими вершинами — отроги Уральского хребта и Тиманского кряжа. К Индигской губе подходит северная оконечность Таманского кряжа; берег здесь местами каменистый или сложён из глинистого сланца. Такой же характер имеет берег на восточной стороне полуострова Канин Нос в районе мыса Микулкин. На Таманском берегу возвышается ряд сопок, восточнее которых тянется Коровинский хребет. На юго-восточном берегу Печорской губы расположена гора Питков Камень. Отроги горы Питков Камень соединяются с хребтом Пай-Хой — северной частью Уральского хребта. Хребет Пай-Хой подходит почти вплотную к проливу Югорский Шар.

В берег от мыса Канин Нос до пролива Карские Ворота вдаются обширные Чёшская, Печорская и Хайпудырская губы.

Острова и проливы. В Белом море имеется много островов, причём подавляющее большинство их расположено в Онежском и Кандалакшском заливах. Наибольшими являются Соловецкие острова, лежащие посередине входа в Онежский залив, и остров Моржовец, расположенный на юго-западной стороне входа в Мезанский залив. Широкая прибрежная полоса моря у Поморского и Карельского берегов Онежского залива имеют типично шхерный характер. Кроме островов и островков здесь имеется бесчисленное множество мелких надводных и подводных камней.

Из островов, расположенных в юго-восточной части Баренцева моря, наиболее значительными являются острова Колгуев, Вайгач, Сенгейский и Песяков. К юго-западу от острова Вайгач находятся небольшие, окаймлённые опасностями острова Матвеев, Долгий, Голец, Большой Зеленец и Малый Зеленец. Печерская губа отделена от моря низкими островами, банками и мелями, известными под общим названием Гуляевские Кошки. Юго-восточная часть Баренцева моря соединяется с Карским морем су-

доходными проливами Югорский Шар и Карские Ворота, отделяющими остров Вайгач от материка и Новой Земли.

Плавание в Белом и Баренцевом морях обеспечивается многочисленными береговыми и плавучими средствами навигационного оборудования. В условиях пониженной видимости безопасность плавания обеспечивается сравнительно широко развитой сетью радиотехнических и звукосигнальных средств, подробные сведения о визуальных, звукосигнальных и радиотехнических средствах навигационного оборудования приведены в следующих руководствах издания ГУН и ОМО:

1. Огни и знаки Белого моря.
2. Огни и знаки Баренцева моря.
3. Радиотехнические средства навигационного оборудования СССР.

Использование средств навигационного оборудования в Белом и Баренцевом морях в значительной степени затруднено условиями погоды. Частые и сильные туманы, внезапно налетающие снежные заряды, магнитные бури, рефракция и т. п. порой совершенно не позволяют определить место судна визуально.

Порты и якорные стоянки. В описываемых районах Белого и Баренцева морей имеются порты Белого моря: Беломорск, Кемь, Кандалакша и Мезень. Главным морским и речным портом на Белом море является порт Архангельск. Якорных мест, доступных для судов с большой осадкой и хорошо защищённых от ветров и волнения в Белом море, немного и находятся они главным образом в Онежском и Кандалакшском заливах, а также у Карельского берега бассейна Белого моря. Малые суда, а также боты и шлюпки могут укрыться в большинстве губ, вдающихся в берега Белого моря, и в устьях рек.

В юго-восточной части Баренцева моря имеется лишь один крупный порт — Нарьян-Мар, расположенный на реке Печора в 70 милях от её устья. Якорные места, защищённые от ветров и волнения, находятся у острова Колгуев и в устьях рек Пеша и Индига.

Населённые пункты. Белое море омывает территорию Архангельской и Мурманской областей РСФСР и территорию Карельской АССР. К Мурманской области относятся Терский и Кандалакшский берега Белого моря и частично Карельский берег. Большая часть Карельского берега, а также Поморский берег, за исключением его нижней части, входят в состав Карельской АССР. Остальные берега Белого моря относятся к Архангельской области. В состав Архангельской области входит Ненецкий национальный округ, который занимает весь Канинский берег Белого моря и часть Конушинского берега. Большая часть населённых пунктов сосредоточена на побережьях Двинского, Онежского и Кандалакшского заливов. Наибольшими населёнными пунктами являются города Архангельск, Онега, Беломорск, Кандалакша, Кемь и Мезень. Из населённых пунктов, расположенных на Ненецком берегу Баренцева моря, наиболее значительными являются город Нарьян-Мар, селения Вижас, Ома, Пёша, Индига и становище Бугрино. Характерной особенностью всего побережья Баренцева моря является

наличие так называемых становищ, обитаемых главным образом летом, в сезон лова рыбы.

Метеорологическая характеристика

Климат района Белого моря является переходным от морского климата умеренных широт к континентальному и характеризуется значительными годовыми колебаниям температуры воздуха, большой влажностью, облачностью и частыми осадками. Континентальность климата с севера на юг к вершинам заливов постепенно нарастает, в связи с чем в северной части моря лето прохладное, а зима теплее, чем в бассейне Белого моря и его заливах.

Лето в районе Белого моря — наиболее удобный период для морских путешествий. Лето короткое и прохладное, начинается с середины июня и продолжается до конца августа. Оно, как правило, пасмурное, осадков выпадает много. В течение всего сезона преобладают устойчивые ветры северных и северо-восточных направлений. Наблюдается значительное число дней с туманами. Средняя температура в течение наиболее тёплых месяцев июля и августа колеблется от 8–10 градусов на севере до 12–15 градусов на юге района.

Климат в описываемом районе Баренцева моря, расположенном в субарктической зоне, характеризуется в целом продолжительной влажной зимой, прохладным сырым летом, относительно небольшими колебаниями средних температур воздуха в течение года. По мере продвижения с запада на восток нарастает суровость климата, особенно к востоку от острова Колгуев. Самый тёплый месяц почти повсеместно август и лишь на отдельных участках — июль. Средняя температура воздуха в июле и августе в восточной части Баренцева моря в открытом море 6–8 градусов, на побережье 4–9 (местами 11–13 градусов). Заморозки возможны в любой из летних месяцев. Наиболее сложные условия для плавания судов в юго-восточной части моря создают льды, которые наблюдаются здесь с октября по июнь (в отдельные годы по июль — август).

Туристическая характеристика района

Побережье Северного Ледовитого океана, особенно Баренцева и Карского морей, считается одним из самых труднодоступных и малонаселённых мест, что неизменно привлекает сюда представителей пешего, лыжного и водного туризма. Впрочем, туристы-водники только начинают осваивать этот район.

Специфика морских плаваний в Заполярье требует особой подготовки судна и экипажа. За 15 лет со времени первого туристического плавания Д. Буторина и М. Скороходова на карбасе «Щелья» в 1967 году по маршруту Архангельск — Индига — Амдерма — Мангазея состоялось всего лишь несколько подобных походов.

С давних времён побережье Ледовитого океана привлекало внимание охотников-промышленников и землепроходцев. Пушнина и моржовые

клыки, кость ископаемых животных поставлялась из этих мест в страны Европы, Азии и Африки. Ещё и сегодня на берегу, в устьях рек, на островах можно встретить старые зимовья охотников, полусгнившие кресты поморов, обломки судов и другие памятники истории освоения Севера. Поэтому описываемый район представляет несомненный интерес для туристских групп, осуществлявших сбор краеведческого материала.

Энтузиасты морских плаваний в этом районе вынуждены решать многие спортивные и технические задачи: плавание в сложных метеорологических и навигационных условиях (туман, шторм, льды, течения, мели, банки), ремонт и профилактика судна, заправка горючим. Отсутствие почти на всём побережье надёжных укрытий для судов с осадкой более 1 метра значительно осложняет плавание, высадку на берег и изучение этих мест. Но на мелкосидящих катерах и ботах с осадкой, не превышающей 0,5 метра, можно заходить во многие мелкие речки и даже подниматься по некоторым из них до тундровых озёр.

Заправку горючим и смазочными материалами, а также некоторыми продуктами и питьевой водой можно произвести почти в каждом населённом пункте или на полярных станциях. Ремонт судна и намывка экипажа могут производиться на больших судах при заходе на якорные стоянки. Лучшее время для морских плаваний в описываемом районе — июль — первая половина августа.

Организация путешествия

Подготовка экспедиции в высокие широты проводилась в течение двух лет. В начале, в 1979 году, был осуществлён поход на двух судах типа МРБ-20 в Белое море на Соловецкие острова. В навигацию 1980 года был осуществлён поход двух судов по маршруту «Северная кругосветка» — Петрозаводск — Белозерск — Тотьма — Великий Устюг — Архангельск — Соловецкие о-ва — Беломорск — Повенец — Петрозаводск протяжённостью свыше 3 тысяч километров. В процессе этих походов проводилась проверка судов и дооборудование, приобретались навыки судовождения в сложных метеоусловиях, подбирался экипаж. Постепенно от похода к походу готовилось снаряжение, подбирались карты, лоции, необходимые штурманские приборы, средства обеспечения безопасности плавания в сложных морских условиях.

В связи с тем, что в Карелии не было организаций, имеющих опыт подготовки морских туристических путешествий, группа энтузиастов обратилась за поддержкой и помощью в турклуб «Факел» ПО «Петрозаводскмаш» и морскую школу ДОСААФ, где им и была оказана необходимая помощь в подготовке экспедиции. Ответственность организации, проводящей морское путешествие III категории сложности, взял на себя турклуб «Факел» ПО «Петрозаводскмаш» при содействия морской школы ДОСААФ г. Петрозаводска. Большую помощь в подготовке экспедиции оказал также Карельский областной комитет ВЛКСМ.

Финансировали поход и все остальные расходы, связанные с ним, сами участники экспедиции.

ЧАСТЬ II

График движения и техническое описание маршрута

12 ИЮЛЯ 1981 ГОДА

1 этап — Петрозаводск — Повенец.

День отплытия. На причале Петрозаводской морской школы ДОСААФ толпа провожающих. В 12.00 команда выстроилась на причале. Капитан «Полярного Одиссея» Виктор Дмитриев отдает рапорт начальнику морской школы ДОСААФ В. Р. Папушою. Краткое напутствие. Последние снимки делает фотокорреспондент «Ленинградской правды» Б. Терноушко. Прощаемся с родными и друзьями. Отчалили!

Сразу же после отплытия забыли открыть кран топливного бака. В систему попал воздух, её пришлось прокачать.

В 12.30 в сопровождении 2 МРБ выходим из Петрозаводской губы курсом Ост. Люба приготовила праздничный обед: борщ, салат, цыплёнка, чай.

К 18.00 подошли к Кижам. В лучах вечернего солнца это великолепное зрелище. Ребята высадились на остров. Операторы с катера произвели съёмки. Идём дальше.

13 ИЮЛЯ

В 00.20 прошли мимо селения Кузаранда. В темноте едва видны силуэты домов на высоком берегу.

В 7 утра прибыли в Повенец. После завтрака в 9.30 Дмитриев, Аронс, Горчуков, Никулин на катере выехали в г. Медвежьегорск, в Управление Беломорско-Балтийского канала. Дошли за 1 час. В 11.00 были в Управлении ББК. Разрешение на проход по каналу получали сразу. В ожидании своей очереди работали по судну, укладывали имущество, купались. Погода тёплая, солнечная.

В 19.30 по сигналу диспетчера двинулись к первому шлюзу. В спешке утопили почти всю посуду, которая «отмокала» в сетке за бортом. В камеру 1 шлюза встали вместе с теплоходом «Мария Мелентьева», за которым и поднимались по лестнице к Белому морю. Довольно быстро освоили технику шлюзования, впрочем, камеры разные и разные складываются ситуации, поэтому вахтенным постоянно (л. 18) помогала почти вся команда. Абсолютное большинство из нас впервые увидели это грандиозное сооружение, на каждом камне и каждом метре которого остались следы многих и многих тысяч рук. Как известно, ни один крупный канал в мире не был построен так быстро: Панамский строился 28 лет, Суэцкий — 10 лет, ББК — 1 год 8 месяцев. Его длина — 227 километров, был открыт в августе 1933 года.

14 ИЮЛЯ

В 2 часа ночи прошли 7-й шлюз канала. Двигатель и механизмы работают нормально.

С 4-х утра стоим в межшлюзовом бьефе 7-го и 8-го шлюзов у борта т/х «Мария Мелентьева», пропускаем встречные суда. Погода ясная, давление 740 мм. рт. ст. Аронс с Белобородовым на катере обследовали берег. Грибов нет (всего 5 штук). Пробовали ловить рыбу — не клюёт. Вахтенные работают по судну: заменили топливный шланг, накачали солярку в расходной бак.

Лишь в 9 часов утра двинулись вслед за «Марией Мелентьевой» в камеру 8-го шлюза. На его прохождение потребовалось 45 минут. Перед 9-м шлюзом опять стояли минут 40. Температура воды 20 градусов. Команда купалась, несмотря на то что вода сильно загрязнена торфом, который забивает систему охлаждения двигателя. После 9-го шлюза вышли на просторы Выгозера. Ветер южный, переменная облачность. Поставили паруса и следуем за нашей «Марией Мелентьевой». Идём по Выгозеру. Множество судов! Ориентируемся по бакенам.

В 16.45 прошли ответвление судового хода на Сегежу. Издалека виден дым труб ЦБК. Внезапно прошёл короткий ливень. Паруса пришлось снять. Барометр падает.

В 20.00 на вахту заступили Аронс и Белобородов. Аронс заменил сальник на помпе. Прошли 10-й шлюз, в 21.45 — 11-й шлюз.

В 22.10 вышли из 11-го шлюза.

15 ИЮЛЯ

С 0 до 4 часов — ветер юго-западный, погода ясная. Температура воздуха и воды — 20 градусов, давление атмосферы то же самое — 740 мм. рт. ст. Отстали от т/х «Мария Мелентьева». Теперь идём одни. Наверное, поэтому нас пропускают не так быстро.

В 1.30 подошли к 12-му шлюзу. Не впускают. Пришвартовались у дебаркадера и ждали целый час. В 3.30 вышли из 13-го шлюза.

В 5.25 подошли к 14-му шлюзу и опять ждали. Пришлось бросить якорь. Швартоваться негде.

К 8 утра прошли, наконец, 15 шлюз.

К 14 часам дня прошли 17-й и 18-й шлюзы и прибыли в порт Беломорск-Шижня. На горе радиомачта и несколько домиков. Осмотрели магазин. Дозаправились топливом (300 литров) и маслом (10 литров) — первая после Петрозаводска заправка.

В 16.30 вышли из камеры последнего 19-го шлюза Беломорско-Балтийского канала. Первый (и не самый лёгкий) этап нашего плавания завершен. Всё-таки шлюзование в тесной камере под кормой огромного судна — не самое приятное занятие и к тому же довольно рискованное для нашего хрупкого ботика. Прибыли в рыбный порт г. Беломорска. У причала множество самых разнообразных судов. На берегу тысячи бочек для рыбы, большое количество складских помещений. На соседнем буксире все с огромным удовольствием вымылись в душе. Начали готовиться к выходу в Белое море.

16 ИЮЛЯ

Стоянка в рыбном порту г. Беломорска.

Полным ходом идут сборы. Полдня провели в Беломорске. Побывали в ОК ВЛКСМ, с помощью комсомола приобрели пачку газеты «Ленинская правда» с информацией ТАСС о нашем плавании. В городе купили кое-какие продукты, 20 буханок хлеба, ведро, большую сковороду, кружки (взамен утопленных в Повенце).

В. Дмитриев, Б. Аронс, С. Белобородов провели профилактические работы на судне:

1. Регулировка рулевого управления.
2. Проверка аварийного ручного насоса.
3. Набивка дейдвуда и гельмпорта.

Четырёхдневное плавание показало, что необходима герметизация люка кормового кубрика. Пришлось ставить новые двери и крышку люка. Превосходные материалы нашлись на стоящем рядом списанном судне. Этим занимались А. Захаров и С. Никулин.

Капитан Дмитриев по письму ОК ВЛКСМ получил у капитана порта лоции и карты. Кроме того, нам выдали на складе 200 метров сизалевого троса и 70 метров капронового. Взяли на борт две фляги (80 литров) пресной воды, а также десяток незапечатанных консервных банок (кажется, для мойвы). Они нам будут вместо утопленных мисок. Судно готово к выходу в Белое море. Дан прощальный торжественный ужин перед отплытием.

17 ИЮЛЯ

Беломорск — о-ва Кузова — Соловецкие о-ва.

В 2 часа 50 минут вышли из рыбного порта г. Беломорска. Курс 80,5 Ост. Ветер — юго-западный, ветер и волна — около 2 баллов, температура воздуха и воды — 15 градусов, давление атмосферы — 742 мм рт. ст.



Архипелаг Кузова. Архив В. Дмитриева

В 7 часов утра прошли на траверзе островов Сеннуха, Ровнячий. Курс 355. Около 8 утра спустился сильный туман — видимость резко упала до 100 метров.

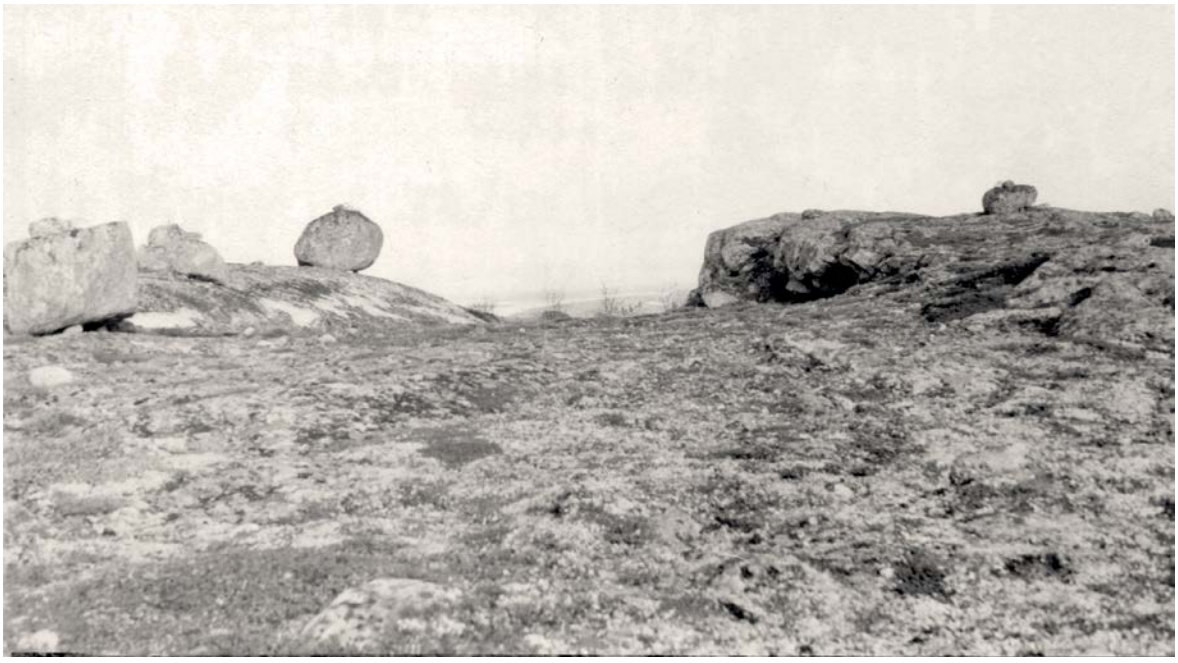
В 9.00 в тумане вошли в архипелаг Кузова. Непередаваемое зрелище! Судно движется по узкому проливу между скалистыми обрывистыми островами, высокие вершины которых теряются в тумане. Стаи уток с шумом поднимаются с воды и улетают подальше от нашего судёнышка.

В 9.30 бросили якорь у острова Немецкий Кузов. Довольно сильное отливное течение развернуло «Полярный Одиссей» вдоль пролива. Течение несёт с собой листья водорослей длиной в несколько метров, по воде плывут какие-то сучья, трава. Пробовали прямо с берега ловить рыбу — не клюёт. Одну блесну оторвало клубком водорослей, плывущим по дну.

Туман постепенно рассеивается и на вершине горы стали видны камни, похожие на сидящих на корточках людей. Это сейды — культовые памятники древних обитателей этих мест — саамов.

Высадились на берег. Такого количества грибов, пожалуй, никто из нас никогда не видал! В основном, это подосиновики, моховики, подберёзовики и множество разных пластинчатых грибов. Очень красивы северные цветы: незабудки, анютины глазки и колокольчики. На берегу бревенчатый домик гидрографов. Он пока пустует.

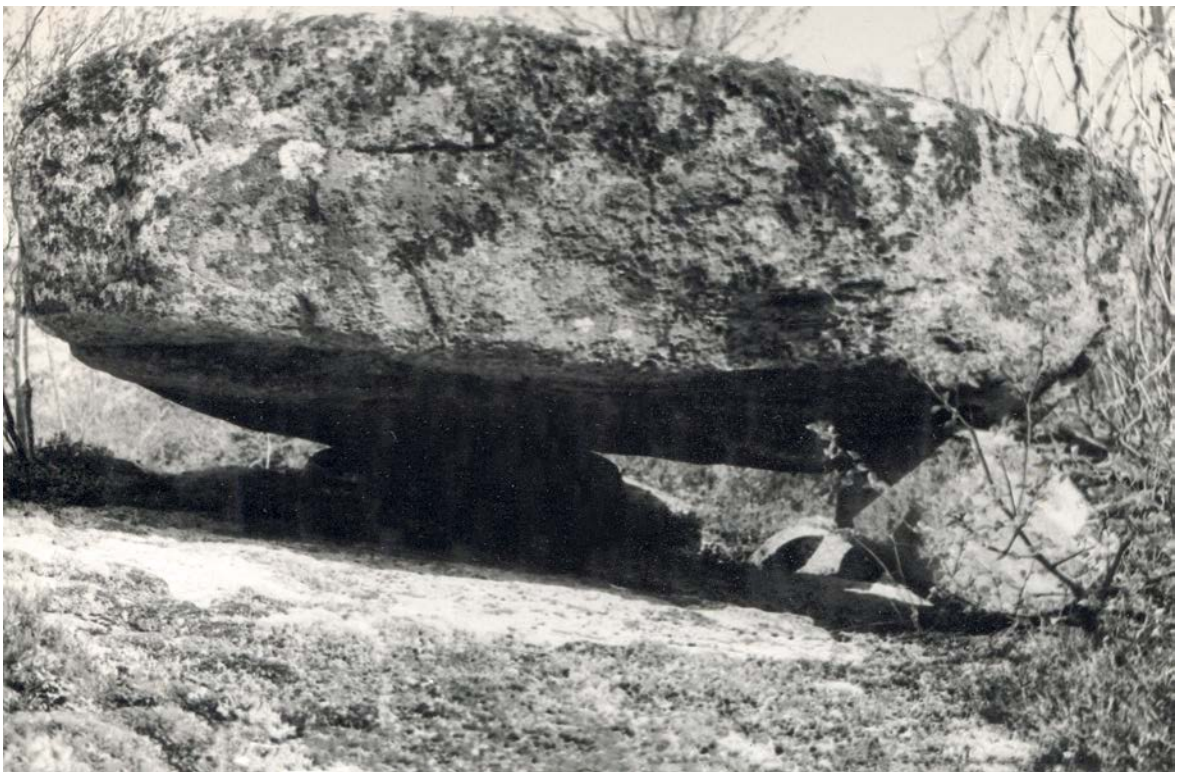
Команда обследовала окрестности. На одном из мысов нашли небольшой крест: сбитые гвоздём два стволика сосны. Он воткнут в остатки основания другого, более старого и мощного креста, стоявшего здесь много лет назад. Возможно, он служил когда-то навигационным знаком, как пишут некоторые историки. Через лес, заваленный большими валунами и буреломом, пробрались к подножию горы. Подъём на вершину нетруден, так как множество складок и трещин разрушающейся горы образуют естественные



Сейды на вершине горы о. Немецкий Кузов. Архив В. Дмитриева

ступени, удобные для подъёма. На склоне встречаются участки, заросшие мхом и травой, ручейки. Здесь очень скользко. На вершине, состоящей из нескольких небольших плато, разделённых впадинами и расщелинами, большое количество сейдов. Южный сейд представляет из себя несколько камней разного размера (от валунов в рост человека до маленьких камешков), поставленных друг на друга.

В древности здесь совершались жертвоприношения, поклоняясь богам охоты, рыболовства, погоды и т. п. Над вершиной летели клочья тумана, дальние сейды, казалось, шевелились от этого, и вся эта жутковато-захватывающая картина волновала и радовала нас. Произвели съёмку сейдов. Потихоньку спустились вниз. Вдоль берега набрали ведра 2 грибов. Очень много щавеля.



Менгир на о. Немецкий Кузов. Архив В. Дмитриева

17.00 Оставили на берегу 2-х операторов и боцмана с катером «Обь» и отчалили. Ребята поднялись на гору и снимали «Одиссея» с высоты птичьего полёта. Долго они нас догоняли (как выяснилось позже, у них забарахлил мотор), нам даже пришлось возвращаться.

В 17.45 легли на курс 55. Был шикарный обед: суп с щавелем и жареные грибы. Аронс засолил полбочонка грибов.

В 19.50 пришли к Большому Соловецкому острову. Причал прямо напротив монастыря. Величественная, суровая крепость!

Вся команда, кроме А. Захарова (он нёс вахту на судне), ходила на экскурсию. На берегу очень много туристов (почти одни девушки). Монастырь сильно разрушен, дальние уголки внутреннего двора заросли бурьяном, но реставрируется. Работает реставрационный студенческий строительный

отряд. Много фотографировали. Во дворе колокола, гробница, жаль, что не было экскурсовода. Почти все внутренние помещения монастыря закрыты, кроме тех, где размещается почта, администрация музея, гостиница турбазы.



Члены экипажа шхуны «Полярный Одиссей»
на экскурсии по Соловецкому монастырю. Архив В. Дмитриева

На берегу продолжили подготовку к выходу в море: набили дейдвуд, закрепили на палубе вещи и резиновую лодку, принесли из колодца две фляги воды. Ужинали, готовились к выходу.

18 ИЮЛЯ

В 2 часа 15 минут вышли в море. Видимость плохая, сильный туман. Температура воздуха +6, воды +9 градусов, давление атмосферного воздуха 745 мм рт. ст.

В 5.45 в густом тумане едва разошлись в 10 метрах с большим судном. Оно давало гудки, но мы не могли понять из-за тумана, в каком направлении находится судно. После этой малоприятной встречи мы подняли на мачту радиолокационный отражатель. Идём в сплошном тумане, видимость 0. Курс 56 градусов.

К середине дня поднялся ветер, появилась зыбь. Позже ветер и волнение усиливались. Качка отрицательно сказывается на экипаже. У половины команды морская болезнь. Обедать отказались, не уходят с палубы.

Примерно в 19.00 наш незадраенный катер захлестнуло волной. Потом стало заливать больше и больше. Из него уплыли скамейка, канистры с бензином. В это же время резко упало давление масла. Пришлось остановить

дизель и заняться ремонтом топливного насоса. В машинное отделение полез В. Скопинцев.

На палубе происходило следующее: бросили плавучий якорь, но он не действовал. Попытались, пользуясь остановкой судна, подтащить полузатопленный катер к подветренному борту. Нам это удалось, но вытащить его на палубу мы не могли. Катер встал на «попа» носом вверх. На швартовых мы подвели его к бушприту и не совсем удачно — с наветренной стороны. Воздух из корпуса катера выходил, и он погружался на наших глазах, а пенопласта в нём не было. Катер скрылся под водой и повис в 10 метрах под судном. Мы ещё раз попытались его вытянуть, но сил не хватило.

В 20.45 оба швартовых лопнули и катер вместе с новым подвесным мотором ушёл под воду, на дно. Хозяин катера Б. Аронс в это время пел пиратские песни. Настроение у команды неважное. Слишком много несчастий в один день.

Починили насос. Завели дизель. Идём по курсу. «Полярный Одиссей» в отличие от нас держится гораздо лучше и увереннее. Кстати, и ход его без катера на буксире прибавился. Так состоялось наше настоящее знакомство с Белым морем.

19 ИЮЛЯ

Температура воздуха +13 градусов, температура воды +1,5! Очень низкая для этих широт в это время года. Видимо, мы были свидетелями какой-то инверсии. Давление атмосферы 746 мм рт. ст. На море зыбь. Курс чуть восточнее — 64 градуса.

В 1 час 15 минут прямо по курсу показалась земля. Это Зимний берег. Мы вышли к нему в районе мыса Зимнегорского. Огибаем этот мыс с севера.

В 3.15 разошлись с сухогрузом, который шёл на Архангельск. Погода улучшилась, хотя небо в облаках.

В 4 утра началась гроза, проливной дождь со шквалами ветра. Аронс и Белобородов несут вахту под потоками воды. Дождь то усиливается до ливня, то моросит.

В 7.45 разорвало ремень генератора, пришлось остановить машину. Произвели ремонт, идём дальше. В корпусе прибавилось воды, насос не справляется, откачивали ручной помпой. В 8.00 прошли мыс Вепревский.

В 8.30 находимся на траверзе устья реки Зимняя Золотица. Подошли к селу Нижняя Золотица, пришвартовались к стоящему на якоре буксиру, выяснили обстановку.

Спустили на воду резиновую лодку «Орион». Аронс, Горчуков, Никулкин поехали на вёслах в село. Необходимо было приобрести подвесной мотор. Дело осложнялось тем, что всё происходило в воскресенье, поэтому пришлось искать в селе сначала продавца, затем кладовщицу. Кладовщица напоила нас молоком с горячими ватрушками. Имеющийся на складе «Ветерок» решилась продать не сразу. Пришлось идти на почту звонить председателю Потребсоюза в Верхнюю Золотицу (10 км вверх по реке, ездят на

лодках). Его не оказалось. После некоторых колебаний кладовщица привела нас на склад, и мы купили «Ветерок-12» и новую канистру. У местного жителя приобрели 2 канистры бензина.

В это время «Полярный Одиссей» на манёвре возле устья р. Золотицы на заднем ходу потерял винт, необходимо было срочно произвести ремонт. С помощью подошедшей «Дори» с 2-мя молодыми местными жителями началась буксировка судна через бар реки. При входе в гавань, не имеющая своего хода шхуна оборвала мачтами 3 провода электролинии, протянутые через реку. По случаю выходного дня линия не была под напряжением, это спасло нас от более серьёзных последствий.

Установили судно кормой к берегу на осушку. Спустили под воду водолаза. Предварительно, старпом В. Скопинцев выточил новую шпонку, Б. Аронс, спустившись под воду, установил запасной винт, но необходимо было как следует его закрепить, для этого требовалась хотя бы частичная осушка судна.

Боцман предложил с помощью лебёдок по полной воде затянуть корму на берег. Его дежурство продолжалось в течение всей ночи, и в 4–5 утра он затянул корму на берег. Во время отлива винт открылся, и мы произвели ремонт: затянули и закрепили гайки. Лишь в 11 часов сняли судно с осушки. На катере съездили в деревню за колодезной водой. На полной воде пошли через бар реки.

Этим утром состоялся телефонный разговор с председателем колхоза, капитану удалось убедить его в том, что в повреждении электролинии нашей вины нет.

С судна выслали катер «Прогресс». На «Прогрессе» перетащили конец на «Водолаз». Но когда стали тянуть, оказалось, что конец перерублен винтом «Прогресса». Связали всё — верёвки, что были на «Одиссее», в одну, и повторили процедуру с начала. Перетащили с «Водолаза» буксирный трос. Самым малым ходом буксир потащил нас через песчаную косу. При этом вырвало чугунную киповую планку. Она со свистом улетела в море. Трос ударил по стойке релинга и погнул её. Снялись без повреждений. Подошли к «Водолазу», поблагодарили, отдали радиостанцию.

В море была нагонная волна, продолжал лить дождь. Наши два якоря остались в реке. Аронс и Белобородов пошли за ними на «Орионе». Мы их ждали в море. По сигналу их ракеты, подошли к устью реки и взяли ребят на борт. Наконец-то, всё это позади.

3 часа ночи, волна 5 баллов, курс 26 градусов. Всё нормально, течи нет, машина работает. 4 утра. Небо прояснилось, волнение 2 балла, температура воздуха +15, вода +6 градусов, давление 750 мм рт. ст.

В 12 часов курс 40°. Видели белуху. В 13.25 сменили курс — 20. Погода солнечная. Ставим паруса. Дует слабый норд-норд-вест.

В 14.15 прошли устье реки Майды. В 14.30 оставили слева Кедовские кошки. Справа высокий столообразный берег серо-зелёного цвета, редкие возвышенности, на которых видны тригапункты. В лощинах лежит снег. Пейзаж очень однообразный, насколько хватает глаз.

В 18.00 по нашим подсчётам мы пересекали Северный полярный круг. На палубе — торжественное построение по этому случаю. Капитан обратился к команде с пожеланием успехов в экспедиции. Аронсу и Павлениной, впервые переходящим линию Полярного круга, были вручены памятные медали (для них пригодились банки из-под киноплёнки). Операторы снимали. Был произведён салют. Люба испекла праздничный пирог. Устроили торжественный обед. Кроме всего прочего там были и грибы свежего засола. Почти сразу же после еды у большинства появились симптомы пищевого отравления (вероятно, из-за грибов). Страдаем, кто как может.

В 21 час на горизонте показался остров Моржовец. Значит, всё-таки пересекли Полярный круг. В 23.30 к нам подошли на катере местные жители, как выяснилось позже, военные связисты. Они привезли на «Доре» 2 бочки солярки, и мы дозаправились топливом. Затем на «Прогрессе» съездили на берег за водой. У острова впервые увидели тюленя.

22 ИЮЛЯ

Остров Моржовец — Бугрино.

В 4 утра после задушевной беседы попрощались и пошли дальше. Ребята на «Прогрессе» показывали дорогу, провожали. Погода ясная, на море штиль, температура +14 градусов. Курс 30.

В 11.15 по корме прошли судно «Ю-Шар».

В 16.30 идём на траверзе реки Кия.

В 19.20 подошли к устью р. Шойна, встали у борта судна «Салават Юлаев», узнали прогноз погоды. В 19.30 взяли курс на мыс Канин нос — 340 кк. Идём постоянным курсом.

В 21.40 на двух «Прогрессах» к нам подошли местные жители — рыбаки из п. Шойна. Спросили, есть ли у нас разрешение на плавание здесь. Попросили закурить. Предостерегали об опасностях плавания, советовали держаться ближе к берегу.

Береговой ландшафт уныл, однообразен, дик. Невысокие, но крутые берега. Верх покрыт зеленью (видимо, мхом). Склоны почти на всём протяжении от Шойны песчаные и глинистые. В береговых впадинах снега стало больше — идём на север. Видимость отличная, море спокойное, температура воздуха +10, воды +7, давление — 750 мм рт. ст.

23 ИЮЛЯ

Шойна — Бугрино. Штиль. Немного моросит дождь. Идём на расстоянии 1 мили от берега. Курс 300 кк. На берегу в разлогах снег.

На рассвете в 3 часа 30 минут подошли к мысу Канин Нос. На берегу антенны радиомаяка, маяк, метеостанция, домики связистов. Захаров и Горчуков приготовились к съёмкам. Измерили температуру воздуха и воды. Воздух +9, вода +16, вероятно, влияние Гольфстрима. Навстречу течение несёт много сплавного леса, лавируем между полузатопленными брёвнами. Вокруг множество птиц. На воде следы плавников каких-то крупных рыб.

В 4 утра обогнули Канин Нос. Возле самого берега разбитое штормом ржавое судно. Все долго разглядывали в бинокль знаменитый мыс, сла-

вящийся кораблекрушениями, сильными течениями и ветрами. Высокий обрывистый берег. За мысом — стоящее на якоре военное судно. Полный штиль Белого моря сменился на зыбь Баренцева. С востока в наши лица дохнуло холодом Арктики. Ветер — норд. Встречных судов нет.

В 7.30 ветер сменился на ост.

С 8 до 12 идём вдоль северной части Канина Носа. Очень живописный берег. Высокие холмы прорезаны глубокими долинами быстрых порожистых лососёвых рек. Вода, в отличие от Белого моря, приятно зеленоватого оттенка.

В 10.30 прошли устье реки Мадаха. Вдоль всего побережья стояночных бухт нет, особенно в волнения. Слушали мурманский прогноз погоды по Баренцеву морю: штормовое предупреждение. Остановили дизель, набили дейдвуд и подшипники валовой.

Пытались ловить рыбу, но блесну на наших глазах оторвал тюлень. Идём дальше вне видимости берегов. Чайки за кормой ловят мойву.

24 ИЮЛЯ

Шойна — Бугрино. Прогноз оправдался. На море волнение от северо-востока 4 балла.

В 4 часа утра подошли к знаку «Колгуев — Южный». Проливной дождь, ветер успокаивается, на море зыбь. В восьмом часу утра увидели на рейде Раменской губы стоящие суда.

8.35 находимся на траверзе знака «Плоские кошки».

В 11.20 пришли к ст. Бугрино, встали у борта судна «Иван Болотников». Сделали отметку в маршрутной книжке, заправились 200 л солярки, залили воду во все фляги. Промыли топливные и масленые фильтры.

В 13.30 высадка на берег несколькими партиями. Отправляли телеграммы, снимали местную экзотику: людей, собак, окрестности. В Бугрино есть сельский совет, магазин, почта, полярная станция, начальная школа, оленеводческий совхоз. Дождались открытия магазина, чтобы пополнить запас продуктов, главным образом хлеба. Хлеб выпекают в посёлке, необходимое количество его известно давно, поэтому, чтобы сильно не нарушать этот баланс, мы купили немного. Сюда заходит пассажирский теплоход «Ю-Шар». Но навигация только начиналась, и пока судна ещё не было. Посёлок довольно грязный, благоустройство самое примитивное. Оно закончилось с постройкой деревянных тротуаров-мостков на высоких столбиках. Помоек нет, и весь мусор сваливают с высокого обрыва на пляж.

Живут в Бугрино в основном ненцы. Постоянные жители здесь появились недавно — в конце прошлого столетия. Были попытки насильственного переселения ненцев на остров, но они заканчивались для них трагически. Есть и русские, но немного, очень много женщин с маленькими детьми. Возле каждого дома нарты или «бураны» и ездовые собаки.

Мы вернулись на «Одиссей». Через некоторое время к нам на катерах подъехали местные жители с предложениями относительно натурального обмена: шкуры, тапочки, рога за спирт. Вечером ребята поехали на охоту

на «Плоские кошки», привезли 2-х уток. Около полуночи к нам подошли на 2-х катерах ненцы и предложили 3-х гусей. Мы взяли. Решили сходить к берегу материка порыбачить и поохотиться в реке Вельт (Около 70 км от Колгуева). Одна из немногих рек на этом побережье, в которую может войти наш парусник.

25 ИЮЛЯ

Отошли от судна «Иван Болотников» в 8 утра.

В 9:40 на траверзе маяк «Плоские кошки». Идём курсом 143.

В 16.20 подошли этим курсом к берегу в районе устья реки Вельт. Долго искали устье. С моря его невозможно обнаружить. В подходящем месте высадились в тундру. Очень красивые места, но берег буквально завален отбросами Европы: бутылки, буи, канистры, ящики с надписью «Кока-Кола», обрывки сетей — всё приносится сюда Гольфстримом. На песке много красивых раковин, плавника. В тундровых озерцах недалеко от берега множество водоплавающей дичи. При высадке на берег подстрелили утку.

Капитан ходил на озеро Торовей. Там 2 промысловых избы, возле которых груда песцовых скелетов, оленьи рога, шкуры, множество бочек из-под топлива и прочего имущества добытчиков. Постоянных жителей здесь нет.

Погода отличная, ватер зюйд-вейст, поэтому спокойно встаём на якорь в 100–150 м от берега. Скопинцев и Аронс на лодке ищут фарватер.

В 23.30 лодка вернулась. Основной фарватер нашли, но трудно обнаружить проход через бар.



Выход на лодке по реке Вельт на озеро Торовей. Архив В. Дмитриева

26 ИЮЛЯ

В 1 час ночи ужин из гуся и снова поиски прохода.

2 часа ночи, ждём Аронса и Скопинцева. Появился туман. Включили магнитофон, чтобы ребята смогли нас найти. На звуки музыки подплыл тюлень, за ним проплыл рядом косяк белух. Туман усилился. Решили отложить заход в реку до утра.

В 7 часов задул ветер от норда, развёл сильную волну, на баре реки образовались большие буруны. Капитан и боцман выехали на разведку на лодке. Промеряли футштоком глубину возле оставленных буйков. Определили, что вход в устье при такой волне невозможен. После некоторых споров и возражений решили уходить от норда к о. Колгуеву.

В 10.45 снялись с якоря и пошли навстречу шторму. Ветер 3–11 метров в секунду, волна — 5–6 баллов. Ветер с дождём, довольно крутая встречная волна. Судно ведёт себя неплохо, хотя иногда волна идёт через нос.

Возле «Одиссея» кружится стайка воробьёв. Они выбились из сил, насквозь промокли. Один решился сесть на палубу, остальных отшвырнуло шквальным порывом ветра. Счастливчик сидит в луже, на палубе, прячется за ведром. Внезапно волна пошла спереди с двух сторон. Мы предположили, что перед нами Колгуев, а волна его огибает.

Наконец, в 17.00 показался маячок Колгуева.

В 19.00 встали к борту судна «Академик Обручев», взяли воды, узнали прогноз погоды. В 20.00 перешвартовались к борту «Ивана Болотникова». Сходили в баню, постирались.

В 24.00 отошли от борта, встали на свой якорь в 1 миле от берега.

27 ИЮЛЯ

Остров Колгуев.

Стоянка на рейде Раменской губы. Прогноз ледовой обстановки неутешителен. Льды простираются от мыса «Русский заворот» на север. Ждём смены ветров и улучшения ледовой обстановки. Днём ездили в Бугрино за продуктами и запчастями к дизелю. В посёлке у нас украли канистру. Весь день несколько раз к судну на катерах подъезжали ненцы, снова предлагали шкуры и обувь.

Произведён ремонт двигателя: заменён топливный насос, поставлены новые форсунки. Заклеили порванную накануне резиновую лодку. Состоялось собрание, на котором обсуждались финансовые вопросы. В конце суток ветер северо-восточный, умеренный, ровный. Небо на закате обложное. Закатное солнце красного цвета. Небольшая волна. Стоим на якоре.

28 ИЮЛЯ

Остров Колгуев — Тобседа.

Ночь прошла спокойно. Около 10 утра в губе бросил якорь т/х «Юшар». Местные жители на десятках катеров окружили его со всех сторон. Покупали и выменивали на судне продукты (огурцы, картофель и т. п.) в ресторане — спиртное. Прямо в лодках пили коньяк из горлышка.

«Одиссей» пополнил на «Юшаре» запас питьевой воды, было куплено 10 буханок хлеба. Павленина была на осмотре у судового врача (вечером она жаловалась на боли в спине при вдохе). Диагноз — простужены мышцы.

«Юшар» торопился из Нарьян-Мара в Архангельск, поэтому мы подошли к морскому буксиру «Клайпеда» (порт приписки Архангельск, экипаж в основном из Ленинграда) с целью узнать ледовую обстановку на юго-востоке Баренцева моря. Капитан «Клайпеды» Лев Николаевич Ширяев дал нам карты, необходимые сведения, снабдил сигнальными ракетами.

Старпом предложил осмотреть винт. Б. Аронс в гидрокостюме с аквалангом совершил погружение. Как ему удалось выяснить, на валу разогнулась контровая шайба, гайка, крепящая винт, ослабла. Весь экипаж «Клайпеды» взялся помогать нам. Корма была поднята на плаву с помощью кран-балки. С резиновой лодки выправили шайбу и затянули гайку. Б. Аронс стоял у руля, закрепил соединение электросваркой.

В 18.00 отошли от борта «Клайпеды». Прощальные снимки, гудки, салют. Выходим на знак «Плоские кошки». Курс 88 кк, идём к Тобседе. Сильный туман, видимость 50–100 м.

29 ИЮЛЯ

Бугрино — Варандей. Всю ночь сильный туман. В 1 час ночи подошли к изобате 13 м, идём с постоянным промером глубин.

В 4 часа утра взошло солнце, туман немного рассеялся, показался берег. Справа по курсу — мыс с домиками. Полагая, что это Тобседа, свернули вправо, подошли, спустили на воду лодку. «Боцман», старпом съездили на берег, нашли рыбаков, те дали им камбалы полный колпак от подвесного мотора. Оказалось, это не Тобседа, а о. Сенчейский. Продолжаем путь в тумане вдоль берега.

В 11.00 оставили справа Тобседу.

В районе реки Песчанки в 15.00 высадились на берег. На берегу много плавника. Нашли обломок борта старого деревянного судна, сшитого деревянными нагелями. По холмам вдоль берега промысловики оставили много капканов. В одном мы нашли останки забытого и не снятого песца. А. Горчуков нашел зимовье, кресты и другие интересные вещи, подстрелили утку и куропатку.

В 18.00 подняли якорь и пошли к Печорской губе КК 34,6.

В 21.30 на траверзе п/б маяк и метеостанция Ходовариха. Идём к судну, стоящему на якоре.

В 23.15 отошли от судна и взяли курс 53 КК. Ветер северо-восточный, волнение 1–2 балла, ясно. Температура воздуха +8, температура воды +6.

30 ИЮЛЯ

В 2 часа ночи вышли на фарватер, идущий к Печорской губе. Догоняют два судна, и навстречу идёт одно. Справа маяк «Русский заворот», курс 69 КК.

В 4 часа КК 68.

6.05 — виден знак (пеленг 310°) Гуляевской Мошки [1 неразборчивый символ?] восточный впереди. Судно делает поворот зюйд-ост. 6.16 пеленг 310°, ложимся на курс 123.

6.40 входим в полосу густого тумана, 6.45 застопорили машину, сделали промер: глубина с правого борта — 14,6 м. Течение сносит судно к северо-востоку, скорость 2 узла, взяли поправку — новый курс 128. В 7.15 глубина 12,6 м.

7.20 с левого борта увидели стоящее на якоре судно, идём к нему, это АИ-2005. Уточнили координаты.

В 8.30 прошли Печорский приёмный буй. Курс 125 КК.

В 10.00 прошли Гуляевский знак № 1.

В 15.30 застучал дизель — оторвалась сетка фильтра и попала под клапан. Пронесло!

В 15.50 — на траверзе мыса Черная Лопатка. Везде по берегу видны буровые вышки.

В 22 часа встали у борта судна «Ковда» в нас. пункте Варандай. Взяли 40 литров пресной воды.

23.30 — идём дальше к мысу Медынский заворот. Посёлок Варандей, видимо, самый крупный населённый пункт на побережье этого района.

31 ИЮЛЯ

Рейс: Варандей — Варнек.

Отличная, ясная погода, идём в виду берегов. Вокруг судна много тюленей и уток. Подошли к мысу Медынский заворот. На мысу целые заторы плавника, которые тянутся на несколько километров. На берегу домик, метеостанция, ветряк.

После восхода солнца на восточной стороне горизонта сильнейшая рефракция. На северо-востоке миражи: торосы, ледовые поля, береговые



Шхуна «Полярный Одиссей» во льдах

знаки. Показались острова Долгий и Большой Зеленец. Решили сократить путь и идти к Югорскому полуострову между ними.

Первые льдины, которые мы увидели, из-за рефракции приняли за лежащих на льду тюленей. Осторожно, промеряя глубины, прошли между островами. (Как выяснилось позднее, на о. Долгом имеются зимовья, т. к. там отличные промысловые места. Кроме того, там же имеется более 60 могил богомольцев, которые плыли из Сибири в Соловецкий монастырь. Эта трагедия была в конце XVIII века.)

Взяли курс 22. Вокруг на синей воде одиночные льдины. «Одиссей» входит в центр их скопления. Льдины белые и грязноватых тонов. Поднимаем операторов. Они готовятся к съёмкам. Ветер восточный, небо чистое, солнце.

В 7.00 поставили паруса, скорость с парусами 7 узлов, показался берег полуострова Югорский, прямо по курсу нагромождения льда. Лед 3–4 балла, идём под парусом и мотором полным ходом. Завтракали на палубе (чай с блинами), любуясь окружающими нас красотами.

В 11 часов перегрели дизель до 140°. Охладили двигатель, идём дальше. Спустили на воду лодку, операторы по очереди снимали идущее среди льдов парусное судно.

В 14 часов миновав мыс Гребень, где Толль просил оставить склад угля, вошли в пролив Югорский Шар. В бухте Варнек встали к борту морского буксира «Капитан Афанасьев». В 15.20 отошли от его борта и пошли к причалу посёлка Варнек, выяснили обстановку, познакомились с местными жителями.

Берега острова Вайгач и Югорского полуострова каменистые, обрывистые. В расщелинах — снежники. По поверхности бухты плавают редкие льдины. По словам местных жителей, у них только что началось лето. За два дня до нашего прибытия в Югорский Шар вся бухта была забита льдом, об этом нам рассказал Евгений Николаевич Шилов, телеграфист здешнего узла связи. Он же сказал, что на втором мысу, как входишь в пролив, стоит старый поморский крест. Мы сразу пошли туда. Идти около часа. Бросили якорь в проливе — посреди символических ворот в Арктику, ведь именно здесь начинается Северный морской путь.

В проливе сильные приливно-отличные течения несут по воде водоросли, обломки плавника. На лодке съездили на берег. По крутой скале поднялись на плато. Оно поросло мхом и цветами тундры. Недалеко от края обрыва светящийся знак «Мыс Северный». Возле него 2,5-метровый деревянный крест с крышей — обычный поморский крест. При свете вечернего солнца произвели съёмки. Надпись при таком свете трудно разобрать. (Позже в апреле, напечатав снимки, нам удалось это сделать. Там написано... «Пустозерской волости, 1900...»).

Над вечным покоем Арктики много-много лет уже возвышается этот памятник, сработанный умелой, твёрдой рукой помора. Это символ упорства, мужества и самоотверженности покорителей Арктики. Вернулись к плавучему крану, который был на буксире «Капитана Афанасьева».

1 АВГУСТА

Стоянка в бухте Варнек.

В 10.30 снова пошли к причалу пос. Варнек. На почте дали телеграммы, капитан попытался приобрести для сына щенка ездовой собаки, но не удалось. Видимо, собака для ненца такая же драгоценная домашняя скотина, как и для русского, и все щенки сосчитаны по головам.

Стояла солнечная тёплая погода. «Лето началось, — по выражению старожила Шилова. – У нас всё лето 3–4 дня, от силы — неделю». Сам он архангельский помор. В молодости в непогоду унесло в Белое море, выгребал несколько суток, но вернулся. Долго не мог смотреть на воду. После войны приехал сюда и живёт с женой, интересный человек, выдрессировал дикого гуся, разговаривает с ним, хотя у самого такая речь, что ни слова не разобрать. Тот же Шилов рассказал о местном способе ловли омуля, когда сети ставятся «уголком» к берегу. Сам он ловит рядом с причалом. Фотографировались со щенками, с Шиловым, на фоне цветущих лугов. На берегу несколько лодок типа «Дори» соломбальской постройки, ржавые корпуса небольших судов.

В 13 часов вернулись к борту плавучего крана и занялись ремонтом. Проверили на «Капитане Афанасьеве» насосы и форсунки нашего двигателя. Очень помог в этой работе механик буксира Владимир Наумов. Слили грязное топливо, которым заправились на о. Моржевец и залили в I бак 160 л солярки.

Вечером Захаров и Никулин поехали к берегу на рыбалку. Привезли омуля. Поужинали. Несмотря на то, что на буксире шёл новый фильм «Эскадрон гусар летучих», большая часть команды поехала на ночную рыбалку. Рыбалка была не самой плохой: два-три десятка омулей, которых мы решили засолить. На удочку ничего, кроме оранжевых колючих ершей-скорпен, из которых делают сувениры, но у нас до этого руки не дошли.

2 АВГУСТА

Варнек — Амдерма.

Возвращались на лодке к борту «Одиссея» хмурым ненастным ветреным утром. Шли против волны. Моряки сказали нам, что ночью подходила не то московская, не то ленинградская яхта, которая стоит сейчас у причала пос. Варнек.

В 7 утра мы пошли через бухту знакомиться. Это была яхта «Сивер» с московским экипажем. Познакомились. Когда-то они начинали под эгидой газеты «Молодежь Эстонии» (эта надпись у них на борту осталась). Судно зимовало в Нарьян-Маре, было повреждено и разграблено. Много времени и средств ушло на восстановление, но ребята дошли до Югорского Шара и собирались, как и мы, идти на Диксон. Договорились о рандеву и снова вернулись к судну «Капитан Афанасьев».

В 16.00 вышли и произвели съёмки прохода «Полярного Одиссея» по бухте Варнек. Затем двинулись по проливу в Карское море.

В 13.00 пришли в Хабарово, заброшенное поселение на южном берегу Югорского Шара. В этот день в Хабарове проводился День оленевода и здесь собирались оленеводы со всех ближайших окрестностей. Местные власти (молдавского почему-то происхождения) встретили нас неприветливо, пытались всячески помешать съёмкам и нашим контактам с местным населением, которое, как нам сказали, только и ждало, когда приедет автолавка. Видимо, это должно было произойти без свидетелей. Тем не менее, хотя все оленеводы были «заняты на собрании», нашим операторам и фотографам удалось сделать интересные кадры.

В 21 час вышли в Амдерму.

В 23.05 вышли из пролива Югорский Шар в Карское море! Погода стоит хорошая, но сильный туман. Определяемся по берегам и постоянно меряем глубины лотом. Похолодало. Чувствуется приближение льда.

3 АВГУСТА

Югорский Шар — Амдерма.

Пройти мыс Тонкий не удалось из-за ухудшения ледовой обстановки: кругом большие льдины, наверное, стамухи, т. е. крупные льдины, сидящие на мели. Плюс к этому сильный туман и сумерки, ведь уже был август, и полярный день становился короче. Приняли решение идти к судну, которое мы чуть раньше заметили в тумане под берегом.

В 2 часа подходим к борту гидрографического судна «Сергей Кравков». Капитан и команда «Кравкова» очень любезно встретили нас и предложили чаю. Капитан Валентин Алексеевич Курбатов и его команда оказались очень хорошими людьми. Нам предоставили подробную информацию о ледовой обстановке, баню, накормили отличным обедом со свежими помидорами. Судно также прекрасное, финской постройки, а названо в честь русского гидрографа С. Кравкова, который в начале столетия исследовал этот район.

Заправились водой и в 15.15 курсом норд пошли в Амдерму. Лед 1–3 балла, туман.

В 18.00 проходим Амдерму на траверзе п/б. Небольшой городок на горе.

В 18.30 подошли к причалу Амдермы. Сразу к нам подошли пограничники и предложили со всеми документами поехать на заставу. Капитан уехал, а мы и яхта «Сивер» занялись переводом судов в канал. Пришлось опускать мачты из-за подвесного моста над каналом. День закончился товарищеским ужином на яхте «Сивер», в котором приняли участие обе команды. В заключение танцы на палубе.

4 АВГУСТА

Стоянка в п. Амдерма.

В 8.30 снова приехали пограничники, капитан с документами снова должен выехать на заставу. Весь день команда ходила по городку, знакомилась с достопримечательностями. Городок Амдерма весь засыпан какой-то серой пылью, которая при малейшем ветерке поднимается в воздух и скри-

пит на зубах. По улицам носятся гусеничные вездеходы, мощные колёсные машины, автобусы, но нет-нет да заскрипят полозья ненецких нарт, прямо из тундры пастухи приезжают в магазин за хлебом, продуктами и «горючим». На телеграфе-телефоне томятся военные, геологи, моряки... Это и есть основные группы местных жителей. В магазинах почти то же, что и у нас, но товары завозят осенью, а судно с новой партией при нас пришло впервые, так что все его ждали.

В 16.00 капитан ходил в порт узнать прогноз погоды и ледовой обстановки на ближайшее время.

Около 24 часов в отсутствии капитана судно буксирный катер «Шторм» навалил баржу на борт «Полярного Одиссея», в результате чего был погнут релинг (4 погонных метра) и повреждён планширь правого борта. С диспетчером порта оформили соответствующие документы, но всем ясно, делать-то придётся самим.

5 АВГУСТА

Стоянка в п. Амдерма.

В 11.00 капитан связался по телефону с Петрозаводском. Он говорил с В. Верхоглядовым, ответственным секретарем газеты «Комсомолец», чтобы он связался с пограничниками через обком ВЛКСМ для выяснения перспективы нашего дальнейшего путешествия. После этого трое: капитан, комиссар и Горчуков пошли к начальнику погранзаставы выяснить, как изменилась обстановка в отношении нашего выхода к Диксону. Начальник погранзаставы (в звании капитана) ничего определённого не сообщил. Указал только, что доложил обо всем начальству, а оно — в Москве.

На обратном пути, на склоне горы обратили внимание на отвалы породы, в которых попадались какие-то красивые сиреневые камни. Горчуков, затем Никулин, а потом и Дмитриев облазили всю эту довольно высокую гору и набрали несколько килограммов красивых камней. Наткнулись на геологов, которые ковырялись в этой горе. Оказалось, ленинградцы по договору добывают флюорит — ценное сырьё для производства качественного оптического стекла. Они вытряхнули из пары ящиков добытый камень и подарили нам насколько образцов разных оттенков: от зеленоватого до розового.

Когда вернулись, увидели, что оставшиеся на судне во главе с боцманом ремонтируют погнутые релинги. Помогли завершить работу. Вечером все ходили в кино. Шёл «Последний выстрел». Вернулись из кино, а прапорщик-пограничник Володя переписывает наш вахтенный журнал. Засиделся до полуночи.

6 АВГУСТА

Стоянка в п. Амдерма.

В 4 часа, ясным утром, боцман и комиссар, дежурившие на вахте, наблюдали за местными, вернувшимися с охоты на нерпу. На палубе соседней полузатопленной баржи они сняли с нерпы шкуру и ели сырую, ещё горячую печень.

В 10 утра к судну подошли пограничники во главе с начальником заставы и сообщили, что им поступил приказ повернуть наше судно обратно. Все ребята расстроены.

В 13.00 стали готовить судно к выходу в море, чтобы Горчуков сделал заключительные кинокадры.

Вышли только в 15 часов, потому что снова пришлось опускать 2 мачты. В море лёд почти исчез, еле нашли несколько льдин, так необходимых оператору «Центрнаучфильма». Глядя на чистое ото льдов Карское море, на синее небо и яркое солнце, не верили, что «Одиссей» не идёт дальше, к берегам заветного Ямала. Вместе с нами на судне был подросток Серёжа. Вообще, все эти дни вокруг нас кружились подростки, пели нам песни, откровенничали, видимо, во всех нас было что-то располагающее.

В 17.30 возвратились обратно. А. Горчуков и С. Белобородов сразу же поехали за билетами. В 22 часа мы отвезли их вещи на аэродром.

В 23.30 сели за стол и отметили отъезд наших товарищей. Все были слегка огорчены и расстроены этим расставанием. Обменивались адресами и маленькими сувенирами. По-видимому, и завидовали им немного, ведь нам предстояло ещё раз повторить всё: пройти и путь, и испытания. Цитируя капитана, остаётся только записать: «Теперь нас осталось шестеро, а они уже будут дома...».

7 АВГУСТА

Амдерма — Варнек.

В 8.00 С. Никулин звонил в Петрозаводск В. А. Тольскому (гл. редактор Карельского ТВ). Тот сообщил, что через пограничников вышли на Москву. Там действительно известно о нас и принято именно такое решение, с которым нас ознакомил начальник заставы. Для оформления разрешения нужен немалый срок и поездка на самолёте в данной ситуации ничего не изменит (мы уже собирались отправить капитана).

В 12.30 здесь же в канале порта, где всё время сновали буксиры, заправили 1 бак соляркой, а в остальные залили по 20 литров (опять пришлось опускать мачты). Погода стоит хорошая, светит солнце, льды далеко на горизонте и только отдельные льдины ходят возле берега, иногда попадая с приливом и в канал.

В 17.00 вышли из канала в Амдерме и легли на курс 288 к острову Местный. С пирса за нами наблюдали жители Амдермы и пограничники. Ставя паруса, ребята работали необыкновенно чётко, как старые морские волки.

В 18.30 — на траверзе л/б о. Местный.

А. Захаров, не жалея плёнки, снимает вечернее Карское море, одиночные льдины, розовые паруса, грустные, задумчивые лица ребят. Все давно хотели домой, но было невесело от того, что могли пройти гораздо дальше, а не удалось.

Перед входом в Югорский Шар увидели лежащего на льдине огромного моржа. Ботик тихонько подошёл к нему почти вплотную до тех пор,

пока зверь нехотя не сполз в воду. Здоровенная льдина закачалась на волнах, освободившись от его тяжести. Этот эпизод был снят А. Захаровым.

В 20.50 вошли в пролив Ю. Шар.

В 23.15 уже на другом его конце встретили знакомое гостеприимное судно «Сергей Кравков», остановились, поприветствовали друг друга, они сообщили нам по мегафону, что уже 3-й день, как объявлено всем судам в этом районе о пропавшей экспедиции «Полярная звезда» (2 вельбота из Ленинграда).

Так закончились ещё одни сутки на «Полярном Одиссее». Тревожное сообщение вызвало у нас немало разговоров и противоречивых настроений. С одной стороны, мы сочувствовали попавшим в беду единомышленникам, с другой, зная, что никто не прошёл и уже не пройдёт в этом сезоне дальше нас, гордились этим, и может быть, даже кто-нибудь из нас надеялся обнаружить пропавших ребят, помочь им и поставить этим последнюю точку в пользу нашего судна, нашего опыта, нашей команды, нашей идеи.

8 АВГУСТА

Рейс: Варнек — Варандей.

На море мелкая зыбь, небо ясное, температура воздуха +10, воду не меряли (все равно не купаться!), давление атмосферы — 754 мм рт. ст.

В 0.10 потекла трубка масляного насоса. Через час мы вошли в бухту Варнек. Там на якорной стоянке было немало судов. Среди них были новенькие постройки ГДР и Финляндии. Все они были в одном караване и ждали ледокола, который поведёт их по СМП. Отсюда до бухты Провидения 5000 км.

Руководство каравана было на «Сибирском». Наконец, встали у судна «Сибирский». На нём отремонтировали трубку и помылись в бане.

Подъём в 10.00. Выяснили на «Сибирском» метеообстановку, взяли 1 бидон (38 литров) воды. Вышли из Варнека в 13.30. Над нами покружил вертолет Ми-8. На его борту, на кормовой части, была красная звезда с белой окантовкой, вероятнее всего, что был начальник погранотряда. Прилетел проверить, куда мы пошли. Курс 182°.

В 14.00 подошли к мысу Гребень и сделали несколько кадров (для этого пришлось немного пройти в обратную сторону).

В 14.20 прошли северную веху. Курс 182. Вечером, в 21 час, вошли в пролив между о. Долгий и Большой Зеленец. Сильные течения, даже буруны образовывались на границе встречных течений. В этом месте есть подводные камни, и требуется особая осторожность. Впереди, в темнеющем небе огромные, насколько хватает взгляда до горизонта, стаи чаек, очевидно, следуют за косяком какой-то рыбы. В корпусе накопилось много воды, отказали все помпы. В. Скопинцев отремонтировал ручную помпу, и продолжали откачку.

В 21.20 прошли между островами. Идём под парусами и мотором. Ветер немного усилился — норд-ост, волна — 2–3 балла, температура воздуха +14 градусов, воды +13. Давление упало до 752 мм рт. ст. Судно идёт ходко,

настроение от этого у всех хорошее. На по-осеннему тёмном небе появился молодой месяц. Б. Аронс оплетает кранец и не хочет уходить с вахты.

9 АВГУСТА

Варандей — Бугрино.

Погода не изменилась. В 1 час ночи прямо по курсу показался огонь стоящего на якоре в Варандее судна. Идём под парусами и двигателями. В корпусе сухо.

Через час (в 2 ночи) подошли к Варандею. Фарватер прохода к стоянке чуть-ли не по форме спирали. Навстречу на катере выехали 3–4 молодых ненца и провели «Одиссея» к причалу. При этом мы чуть вторично за всё плавание не сели на бар. В этот момент у одного из нас родилась кличка «бармен».

В 2.30 мы уже стояли у сорта небольшого судна «Нилас» (нилас — это корка льда толщиной до 10 см). Комиссар и боцман до утра разговаривали с ненцами, ездили с ними на рыбалку.

Утром обнаружилась течь воды в корпус через выходное отверстие глушителя в борту. Павленина и Захаров ходили в посёлок в магазин. В посёлке кроме местных живут нефтяники.

В 16.15 вышли из Варандея и взяли курс в Печорскую губу. Курс 235.

К вечеру стало теплее, небо ясное, но волнение усиливается до 3–4 баллов. Идём довольно далеко от берега, становится всё темнее, поэтому ориентируемся по маякам на берегу (считаем вспышки). Пока всё идёт нормально.

10 АВГУСТА

Варандей — Бугрино.

Идём Печорской губой. Ветер норд-ост усилился до 20 м/сек. Подозрительно крутая волна, как будто мы на очень мелком месте. Вокруг до горизонта коричневые волны с барашками пены, на небе низкое, какое-то мутно-жёлтое солнце.

В 5.30 на траверзе л/б маяк Константиновский. После него пытались найти лоцманский входной буй, но не нашли, видимо, проскочили. Волна стала ещё круче, в воде песок. Бросили лот — 2,5 метра! И это посреди Печорского моря, когда до берега десятки километров. По карте, вероятнее всего, мы выходили на Александровскую мель. Срочно пошли обратным курсом. Через полчаса слева на горизонте показалось судно. Пошли к нему. Это была самоходная барка из Варандея. Они предложили идти за ними. Пошли, но через некоторое время они оторвались и скрылись. Вышли на изобату 5 метров, и чтобы не рисковать, решили идти к судну с буровой вышкой, мимо которого прошли 1,5 часа назад. Развернулись и пошли навстречу волнам.

В 12.30 подошли к вышке, к судам «Обь», «Нилас», «Севастополь». Прямо перед нами возвышался многометровый, ржавый, покорёженный борт легендарного судна, которое проложив трассы в Арктике, работает сегодня в Баренцевом море.

Познакомились кое с кем из команды. Они приходили в гости и удивились, как это на такой посудине можно ходить в этих широтах, да ещё без современных приборов. Рассказали о том, что на судне имеется большой фильм об этом судне. Капитан «Оби» очень помог нам картами. Мы привели «Одисеея» в порядок, вымылись в бане, заправились пресной водой, выспались.

Погода пасмурная, временами туман, моросит дождь.

11 АВГУСТА

Варандей — Бугрино.

Погода чуть улучшилась, ветер южный.

Подъём всех в 9.30, подготовились к отходу. Сняли несколько планов «Одиссея» с нефтевышки, которая ведёт разведку шельфа.

В 11.30 отошли от борта легендарного дизель-электрохода «Обь». Через 2 часа, в 13.30 встретили судно «Салават Юлаев».

В 13.40 на траверзе п/б веха «зюйд», курс 48.

11.45 — прошли знак «Константиновский».

16.25 — по корме створы «Шведские».

16.30 — прошли буй «Шведский», курс 241.

17.15 — прошли «Гуляевский 4», курс 237 кк.

17.50 — прошли «Гуляевский 3», курс 235 кк.

18.20 — прошли «Гуляевский 2», курс 235 кк.

18.50 — прошли «Гуляевский 1», курс 303 кк.

В 20.20 прошли «Печорский приемный».

В 20.45 изменили курс — 248 кк.

Печорское море позади! Ветер северный, туман, волна 2–3 балла.

12 АВГУСТА

Варандей — Бугрино.

Ветер зашёл к востоку, теперь он норд-ост, по-прежнему туман, на море 1–2 балла.

В 1 час 30 ночи во время отключения водяного насоса перегрелся двигатель, так что стрелка прибора зашкалила. Остановили дизель. Температура упала до нормы.

В 2.00 сделали промер глубин — 19 метров. В 2.15 легли на курс 248 кк.

В 2.30 глубина 24 метра, курс 238 кк.

В 7.20 встретили большой сухогруз «Петровский», шедший, по всей видимости, из Бугрино. Судно описало возле нас круг, спросили, откуда мы и куда, нужна ли помощь. Может быть, «Петровский» принял нас за «Полярную звезду»? Поприветствовали друг друга и пошли своим курсом.

В 12 часов дня пошла крупная волна, задул сильный ветер — начался шторм. Ветер (приблизительно 17 м/сек) развёл волну высотой от 3 до 7 метров. Но волна пологая, так что «Одиссей» довольно легко с ней справляется. Ветер по-прежнему северо-восточный, в корму.

В 12.30 застучала валовая. Как выяснилось, ослаб опорный подшипник. Поставили парус, ремонтируемся на ходу. Старпом и плотник укрепили подшипник деревянными клиньями, и биение вала уменьшилось.

В этот же день кончился газ в баллоне, и пришлось пользоваться примусом. Впрочем, в основном в этот день пили чай с сухим пайком. Так что примуса было вполне достаточно. Примус поставили в ведро, в котором прорубили окно для притока воздуха, а сверху поставили чайник.

Волна в корму очень высокая, часто с белыми барашками, но длинная, так что качка плавная, не утомительная, «Одиссей» медленно движется по огромным водяным горам. Видимо, волна стала круче, началась толчея, и море на наших глазах успокоилось. Очень интересное явление. Вокруг нас сильный туман, видимость не более 50 метров.

Примерно в 21 час мы подошли по нашим расчётам к острову Колгуев. Постоянно измерял глубину, пытаемся определиться по изобате. Дошли до 10-метровой изобаты, но находимся ли мы у восточной части о. Колгуев, либо у восточной оконечности плоских кошек — неизвестно. Осторожно двигаемся дальше. Постепенно глубины убывают, судя по компасу, мы входим в бухту Каменку. По-прежнему туман.

13 АВГУСТА

Стоянка: о. Колгуев, ст. Бугрино.

В 1 час ночи решили бросить якорь. Почти в это же самое время туман немного рассеялся, на небе засверкали звёзды (ночи стали уже значительно темнее), и вдалеке позади нас мы увидели суда на якорной стоянке, подняли якорь и пошли туда, но нас снова окружил плотный туман, хорошо, что успели взять азимут.

Лишь в 5.20 утра пришвартовались к борту судна «Днестр», которое стояло на якоре.

Весь день занимались ремонтными работами. Сделали новые крепления опорного подшипника валовой, отцентровали валовую, промыли топливные фильтры, слили отстой из бака, отремонтировали насос II контура, в общем, приготовились к переходу в Белое море.

В 21.00 капитан и боцман на катере, которой мы попросили на «Днестре», поехали на берег за новым газовым баллоном для нашей кухонной плиты. До берега около 1 мили, но очень густой туман, так что шли они по компасу. В Бугрино взяли баллон с газом, но вернуться обратно не смогли из-за тумана, оставшиеся на судне наблюдали за ними с помощью локатора в рубке «Днестра». «Днестр» давал гудки, но ребятам их не было слышно. После второй безуспешной попытки вернуться на «Одиссей» капитан и боцман решили остаться на берегу.

В 23.35 пришли к зам. директора оленеводческого совхоза А. В. Артемову. Тот встретил очень хорошо. Сходили в баню, заночевали.

14 АВГУСТА

Бугрино — Белое море.

На море с утра по-прежнему туман. Капитан и боцман вернулись на судно в 11 часов, на берег в 13.00 поехали Аронс, Захаров, Павленина и люди

с «Днестра». Вернулись на «Одиссей» в 18 часов с подарками. На катере нас провожал Артемов.

В 20 часов отошли от борта «Днестра». Курс 97 КК. В 21.30 прошли маяк «Колгуевский — Плоские Кошки».

В 22.30 легли на курс 248 КК. По транзисторному приёмнику хорошо слышны сигналы радиомаяка. Ветер западный, давление атмосферы 740 мм р. ст.

15 АВГУСТА

Рейс: Бугрино — Белое море.

В 00.15 повстречали караван судов. Они прошли мимо нашего левого борта. Двигались в кильватерном строю, очевидно, военные суда. В сумерках ярко светили носовые прожекторы.

В 1.55 на траверзе правого борта показался маяк «Колгуев — Южный». Курс 248 КК, идём в открытом море на Канин нос.

В 11.40 изменили курс — 262 КК. На море зыбь, туман, ветер северо-западный.

В 21.15 на подходе к мысу Канин нос вошли в полосу густого тумана. Компасный курс (в рубке) — 260. К концу этих суток, в течение которых мы ничего кроме тумана не видели, подошли к мысу Канин Нос. Вокруг нас густой, белый, как молоко, туман, на море зыбь. Включили транзисторный приёмник «Селга». Очень громко слышны позывные Канинского радиомаяка — КС на частоте 212,5 кгц. Значит, мыс, окружённый опасными каменистыми банками, совсем рядом.

16 АВГУСТА

Бугрино — о. Моржовец.

Видимости по-прежнему никакой, да ещё и стемнело. Маяк слышен всё громче и громче, приняли решение идти по радиомаяку, постоянно оставляя его слева. Для этого пришлось часто менять курс, уклоняясь западнее и даже северо-западнее.

Наконец, в 1.50 сделали поворот на юг, и радиомаяк остался по левому борту. Легли на курс 131 КК. Дополнительный ориентир — расположенный впереди радиомаяк «Шойна» (его позывной — ШН). С Терского берега доносятся сигналы других радиомаяков. Все они работают на одной частоте — 212,5 кгц.

Итак, в 2 часа ночи (16 августа мы вошли в Горло Белого моря) прощай, Баренцево море!

В 2.30 идём Белым морем, видимость 200 м. Туман и зыбь. Курс 137 КК.

В 8.00 измерили глубину — 20 метров, изменили курс — 130 (в рубке).

В 9.30 глубина 13 метров, курс 140 (в рубке).

Наконец, в II часов утра туман рассеялся, и мы увидели маяк «Шойна». Через полчаса легли на куре 180 КК. В 16.00 прошли знак «Богатый» и легли на курс 197 КК. Погода солнечная, тепло, штиль.

Солярки осталось 160 литров. Рассчитываем заправиться на о. Моржовец. К ночи задул ост-зюйд-ост. Поставили паруса. Идём под парусами

и двигателем. Скорость заметно возросла. Наконец-то впервые идём ночью без тумана, видимость хорошая.

17 АВГУСТА

Бугрино — о. Моржовец.

В час ночи увидели маяк о. Моржовец. Встретили сильные течения, от которых местами возникают буруны. Издали их можно принять за банки.

В 2.40 на рейде у о. Моржовца подошли к рыболовецкому траулеру «Лая». Капитан и команда очень хорошо нас встретили, заправили топливом, пресной водой.

В 3.25 отошли от борта СРТ «Лая». Курс — 235 КК на Сосновецкий маяк. По-прежнему корректируемся по радиомаякам.

В 8 утра в дымке показался высокий, прорезанный глубокими ущельями рек, стремящихся к морю, Терский берег. В бинокль очень интересно разглядывать гранитные складки древнего Балтийского щита, ступенями поднимающегося к центру Кольского полуострова — Хибинам. Солнце сквозь просветы в белых облаках яркими лучами освещает этот мрачноватый серый берег.

В 11.00 прямо по курсу увидели о. Сосновец. На море полный штиль. Отливное течение несёт по воде траву, брёвна и мёртвую нерпу. Мы выловили её багром и сняли с неё шкуру. У нерпы по какой-то причине не было нижней челюсти. Наверное, оторвало пулей.

В 11.30 опять сильный туман. Идём в тумане. И хотя ярко светит солнце, ничего вокруг не видно.

В 15.20 пытались определиться, повернули к берегу, при помощи лота нашли изобату 10 метров. В это время отказала форсунка дизеля. Бросили якорь, заменили форсунку и водяную помпу.

В 19 часов, когда мы стояли на якоре, туман внезапно рассеялся, и мы совсем недалеко увидели берег. На берегу лежат брёвна. Вдоль берега идут телеграфные столбы. В это же время мимо судна проплыл косяк белух, видимо, охотятся за рыбой.

В 19.20 подняли якорь. Через час подошли к селению Пялица, где увидели 2 лодки с тремя рыбаками. В одной, маленькой и вёрткой лодочке местной конструкции, сидел молодой парень в роконе и управлял стационарным моторчиком. Вторая, побольше, была на буксире. Там сидели ещё 2 рыбака: молодой и пожилой. Они дали нам с ведро свежей беломорской селёдки.

В 21.00 пошли дальше. На море зыбь.

В 23.00 заглох двигатель из-за того, что кончилось топливо в расходном баке. Закачали, через 15 минут двинулись дальше. Нажарили беломорки. Деликатес! Поужинали. Команда отдыхает.

18 АВГУСТА

Остров Моржевец — Кемь.

Около 00 часов находимся на траверзе мыса Никодимского. С правого борта в темноте хорошо виден Никодимский маяк. Ветер зашёл с востока на

северо-восток. Сняли паруса. Волна небольшая, но качка. Воздух тёплый. Душно. Возле бортов и за кормой в воде яркие зелёные фосфоресцирующие пятна, очевидно, светящиеся морские микроорганизмы, некоторые из этих «светлячков» залетают с волной на палубу и катятся к корме. Позади нас, как Млечный путь, длинная яркая зелёная дорожка. Из-под винта выбегают яркие струи зелёного огня. Барометр быстро падает. Захаров, который ходил в Атлантике, сказал, что эти «светлячки» называются у рыбаков «пьяницами» и появляются перед штормом. Вероятнее всего, это сгустки планктона.

В 1 час ночи ветер вдруг зашёл на ост-зюйд-ост и резко усилился метров до 20 в секунду. Засвистели снасти. Наш изодранный ветрами флаг ДОСААФ бился на ветру, издавая звук, похожий на треск. В борт пошла большая волна, и нас понесло к берегу. Боцман и старпом поднялись на палубу и помогли вахтенным укрепить имущество и паруса.

Развернулись носом на волну и стали уходить дальше от берега. Но по Никодимскому маяку, который вспыхивает сзади слева и то появляется, то исчезает за большими волнами, видно, что «Одиссей» идёт очень медленно. Добавили оборотов на диске. Натужно стучит 20-сильный двигатель, но судно почти стоит на месте. Уходили от берега до 4 часов утра. Волна стала не такая крутая, но ещё больше. Ветер не ослабевает.

После того как рассвело, развернули судно, и пошли лагом к волне курсом 250–260 КК, намереваясь пересечь Белое море в самом широком месте и выйти к Карельскому берегу. Глубины под нами более 300 метров. Качка от того, что идём лагом, увеличилась. Крен достигает 21 градуса, но судно держится хорошо. Днём временами проглядывало солнце, ветер то ослабевал, то усиливался. Вокруг нас ничего не видно, кроме бесконечных серовато-коричневых валов с длинными полосами пены и белыми барашками, срываемыми шквалами ветра.

Постоянно барахлит дизель из-за того, что в топливном баке с палубы через негерметичные заливные пробки попадала вода, смешивалась с соляркой, временами приходилось глушить двигатель и очищать расходной бак и фильтры от воды. В такие моменты шли под парусом. Ставили вооружение на фок-мачте. Вокруг судна стремительно проносятся буревестники.

В 16 часов ветер ещё более усилился, в ушах грохочет шторм, приходится почти кричать, чтобы что-то сказать друг другу. Волна 6–8 баллов, бороться с ней трудно, поэтому нам пришлось идти по волне в сторону Кандалакшской губы.

В 19 часов справа показался берег. Мы сперва приняли его за полуостров Турий, но, когда прошли совсем близко, ошибка выяснилась — на берегу стоял совсем другой знак, какой, мы не смогли разобрать.

Капитан приказал поднять на палубу всю команду, надеть спасжилеты и приготовить к спуску спасательный плот. Каждый взял документы, деньги, боцману было поручено сохранить киноаппаратуру и отснятые плёнки. Снова уходим от берега против волны. Справа вдалеке увидели небольшое старое судно, шедшее нам наперерез. Мы дали красную ракету. Нас замети-

ли и легли в дрейф. Довольно долго, более получаса мы шли к этому судну, которое временами совсем скрывалось от нас за волнами. Близко подойти не удалось. Пришлось кричать, т. к. наш мегафон сломался.

Нам сказали, что ближайшее укрытие — п. Умба, что шторм 6–7 баллов, и спросили, не нужно ли нас взять на буксир. Мы отказались, потому что переправить буксирный конец в такую погоду было очень сложно, да к тому же мы вполне рассчитывали и на наше судно, и на наши силы. Двинулись к Умбе. В это время ветер зашёл к югу, и всё время пришлось идти лагом. Как записал в вахтенном журнале капитан: «Ревел шторм в **7** баллов».

В это время обнаружилось, что наши помпы не справляются с водой, которая накопилась в корпусе судна. Уже почти сутки волна била в борт, на котором расположено отверстие для выхлопной трубы. Через него вода и попадала в корпус. В машинном отделении она уже ходила по полу. Ручная помпа всё время забивалась плавающим мусором, мотопомпа не работала, поэтому было принято решение отчерпывать воду из кормового кубрика. Комиссар разобрал на камбузе пол, черпал воду ковшом и подавая ведра на палубу. Там их принимал А. Захаров. Таким образом, из корпуса было вычерпано 400 литров (40 вёдер) воды, после чего с помощью ручной помпы, которую за это время починил В. Скопинцев, продолжали откачку. Осадка уменьшилась. Всё в порядке.

На судне, которое перед этим нам повстречалось, видимо, решили, что положение наше не самое безопасное, и через некоторое время они повернули обратно и пошли следом за нами. Когда совсем стемнело, они обошли нас и повели за собой. Если бы не огоньки на их мачте, которые уверенно вели нас к цели, трудно пришлось бы нашему ботику в ночном бушующем море. С вечера до утра за штурвалом «Одиссея» стоял капитан.

19 АВГУСТА

Стоянка в губе Сосновая Умба.

В 3 часа ночи, наконец, зашли за Вольостров. Впереди, в губе Сосновая Умба, увидели множество огней стоящих судов. Все они: большие и маленькие, включая и подводные лодки, укрывались здесь от шторма. А ветер, который развёл это волнение, называется на Белом море «полунощник», потому что начинает дуть он ровно в полночь и ровно через сутки прекращается. Так было и на этот раз.

Встали к борту водолазного катера. Около 5 утра позавтракали, так как больше суток многие из нас ничего не могли есть. За завтраком решили отдохнуть в этом месте, порыбачить.

В 7 утра пошли вглубь залива и встали на якорь у самого берега. На берегу цветы, трава, густой еловый лес — даже не верилось, что больше месяца мы ничего этого не видели. Стоит непривычная тишина. Лишь по качающимся верхушкам елей догадываешься, что над морем ещё проносятся шквалы стихающего ветра.

Команда легла спать, а начпрод с коком спустили лодку и отправились на берег за грибами. Грибов в этих местах превеликое множество, ведро

набрали очень быстро и без особого труда. Из даров Кандалакшского леса приготовили превосходный обед.

В 13.00 Аронс и Никулин отправились на рыбалку, Павленина готовила ужин, Скопинцев и Дмитриев занялись ремонтными работами. Захаров, который, видимо, простудил на палубе спину во время откачки воды, лежал в кубрике.

Поздно вечером на судне собралась вся команда. После ужина долго обсуждали итоги нашего плавания. Была критика в адрес организатора и руководителя экспедиции В. Дмитриева. Вероятнее всего, эти пристрастные разговоры были в тот вечер следствием психологического конфликта, который наметился на судне ещё в начале плавания, а возможно, на многих сильно повлияло нервное и физическое напряжение, которое все мы испытали во время последнего большого и трудного перехода. Было решено, что на «Одиссее» останутся двое: капитан и старпом. Остальные выйдут в Чупе и сядут на поезд на станции Лоухи. Никулин с Захаровым должны были возвращаться на работу, Аронс и Павленина решили в Чупе тоже сойти на берег.

20 АВГУСТА

Село Умба — г. Кемь.

Около 5 утра Аронс и Никулин отправились проверять сети. В них кроме одной камбалы да 2–3 бычков ничего не было, т. к. стояли они (по указке местных рыболовов) совсем не там, где нужно. Рядом нашли хорошую реку, по всей вероятности, лососёвую, но спиннингами безрезультатно ловить. Попробовали ловить прямо в губе. Медленно поднимали белую блесну со дна. И пошла треска! Наловили несколько килограммов. Были довольно крупные экземпляры.

В 8 часов привезли рыбу на судно, зажарили. Получился прекрасный завтрак.

В 11 утра пошли в Умбу. Поселок расположен на берегу р. Умбы среди высоких, поросших лесом берегов. Перед входом в реку много крутобоких еловых островов, похожих на шапки. Умба — сплавная река. По ней идут — пыхтят буксиры с плотами леса. На берегу штабеля брёвен. В посёлке множество сарайчиков для катеров.

В 11.50 — встали к причалу лесозавода. Осмотрели живописный посёлок (давно не видали столько людей!), прошлись по магазинам, отправили на почте телеграмму в Лоухи, откуда за частью экипажа должна была прийти машина в Чупу. Купили необходимые продукты, хлеб, арбузы (попробовать) и в 15.30 вышли в направлении п. Чупа. Погода солнечная теплая. Курс 206 КК.

В 15.50 вышли из Б. Порьей губы.

В 19 часов прошли мимо затонувшего многомачтового судна, оставили маяк «Кемь луды».

В 19.30 вошли в Чупинскую губу. Очень красивые места!!! Прошли мыс Картеш. В 21.10 прошли паромную переправу.

В 22.30 пришвартовались к причалу Чупинского рыбокомбината. Отметили прибытие на родину, в Карелию. Ровно в 24.00, как и было указано в телеграфе, подошла машина. Четверо из команды «Полярного Одиссея» (Аронс, Захаров, Никулин, Павленина) попрощались и уехали.

Запись в журнале: «Остались мы вдвоем: капитан и старпом».

Остальная часть дневника написана капитаном В. Дмитриевым.

21 АВГУСТА

Переход из Чупы в Гридино, Кемь.

Встали в 6 часов 30 минут. На судне необычная тишина. Сразу же, чтобы не терять времени, завели дизель и отошли от причала. Взяли курс на мыс Картеш, где мы рассчитывали встретиться с нашими знакомыми ребятами из ЛГУ. Погода как по заказу: полный штиль и яркое утреннее солнце, на палубе, надстройках и такелаже роса. Разделили обязанности по камбузу: старпом стал шеф-поваром, а капитан судомойкой. Володя сразу приступил к приготовлению завтрака, а капитан на вахте у руля. Пока шли к мысу Картеш, успели позавтракать, вымыть посуду, а заодно и палубу.

В 9 часов пришли на мыс Картеш. Подошли к судам Зоологического института, стоящим у причала. Одно из них типа ПТС как раз собиралось отходить, и мы спросили у людей, столпившихся на палубе, где находится биостанция ЛГУ. Нам объяснили, что она расположилась на острове Среднем в устье реки Кереть. Сразу же пошли к острову Среднему. Места, среди которых мы оказались, поразили нас суровой северной красотой, высокими скалистыми берегами, поросшими лесом. К морской биологической станции ЛГУ подошли в 10 часов утра. Сразу же у пирса нас встретил знакомый по судоверфи Володя Дьячков, состоялась оживлённая беседа. Договорились, что после обеда мы сходим с ребятами из Ленинграда, занимающимися подводными съёмками, к одному из островов, за морскими звёздами, а заодно и в лес за грибами. Володя приготовил обед, а я в это время проверил дизель и топливо в баках. После обеда в 13.40 к нашему борту подошла лодка, и нас предупредили о том, что спортсмены-подводники на судне типа МСП-40 сейчас отходят, и нам надлежит следовать за ними. Мы завели дизель, отдали швартовы и после непродолжительных манёвров в гавани пошли вслед за МСП-40. Вскоре через 30 минут судно встало на якорь у одного лесистого острова в 30–40 метрах от берега. Мы подошли к их борту и пришвартовались без отдачи якоря. Познакомились с экипажем МСП и с судном.

Как оказалось, все они представители Ленинградского клуба любителей подводного плавания «Нерей» и занимаются подводными съёмками, и сбором ихтиофауны по заказу ЛГУ. Нас на их лодке отвезли на берег, где Володя вскоре набрал корзину грибов, которых в лесу очень много. Ребята достали со дна много морских звёзд и любезно поделились с нами своей добычей. После этого мы пошли на склад ГСМ и заправили два пустых бака дизтопливом. Вечером Володя поехал на рыбалку, но неудачно: рыба не клевала. А я в это время хорошо выспался.

22 АВГУСТА

Встали в 6 часов 30 минут, умылись, приготовились к отходу. Отошли от пирса в 7 часов. Погода изменилась, небо хмурилось, свежий ветер от северо-востока. Как только вышли в море, началась неприятная бортовая качка, волна 4–5 баллов, идём вдоль берега. На подходе к губе Гридино обломился выпускной патрубок осушительного насоса, вода из глушителя стала поступать в корпус. Володя полез в машинное отделение и поставил заглушку. В 15 часов пришли в Гридино, встали у пирса, быстро приготовили обед, устранили неисправности, откачали ручной помпой воду из корпуса, привели в порядок машинное отделение.

В 16.30 после скромного обеда отдали швартовы и вышли из Гридино. Видимость ухудшилась, идёт дождь. Прошли маяк Нохколуда в 19 часов.

В 20 часов налетел сильный шквал, разразилась гроза, и начался сильный ливень. Видимость не более 10 метров.

В 21 час прошли маяк Самбалуда. Компасный курс 177. Видимость — 0,5 км.

В 23.30 — появился по правому борту маяк «Хенекоргский стальник». В небе разъяснело, появились звезда, но ненадолго. Ветер зашел к западу и принёс туман. Тёмная ночь, и ничего не видно. Волна бьёт в борт, но судно идёт хорошо.

23 АВГУСТА

Г. Кемь.

В 3 часа 40 минут — впереди справа появились огни порта Кемь, а прямо по курсу в темноте появился остров Северный Ромбак. В 4 часа подошли к острову Южный Ромбак и пошли по фарватеру к г. Кемь.

В 6 часов вошли в п. Кемь и пришвартовались у причала лесозавода. Ждём Валерия Верхогдядова, он обещал приехать. Валера разбудил нас в 11 часов 30 минут, быстро соорудили роскошный завтрак, во время которого текла дружная беседа. После завтрака пополнили запасы пресной воды из ближайшей водопроводной колонки. В 14 часов 20 минут отошли от пирса и взяли курс на о. Русский Кузов.

В 16 часов 30 минут пришли на Кузова, встали на якорь возле о. Немецкий Кузов. Спустили резиновую мотолодку «Орион» и поехали на берег. Володя пошёл в лес собирать грибы, а мы с Валерой, излазив окрестности, встретили на берегу ребят из Москвы, познакомились, и они пригласили нас в гости. Вечером съездили на лодке и поставили одну сеть в надежде на утреннюю уху. Поздно вечером Володя и Валера приготовили ужин. Ужин прошёл в задушевной беседе, легли спать в 1 час ночи.

24 АВГУСТА

Стоянка на Кузовах.

Подъём в 11 часов, используем возможность выспаться, погода совсем испортилась, дует сильный ветер и льёт дождь. Капитан с помощником отправились к сетке, надеясь на уху. Попалось немного камбалы, корюшки,

наваги и керчака. Сильный ветер сорвал судно, якорь не держит, пришлось запустить дизель и подойти ближе к берегу.

В 14 часов пошли в гости к ребятам из Москвы, как позже выяснилось — членам секции любителей подводного плавания «Дельфин». Встретили нас хорошо, и вскоре мы узнали, что некоторые из них были вместе с Дмитрием Кравченко на Новой Земле, а также участвовали в некоторых его предприятиях. Пробыли у них до 17 часов. Потом пригласили ребят к нам в гости на блины и чай из самовара. Много интересного рассказали они нам об организации экспедиции Кравченко. Вечером Валера приготовил уху из пойманной рыбы. Быстро бежало время за разговорами, спать легли за полночь. Так прошёл ещё один день нашего пребывания на о. Немецкий Кузов.

25 АВГУСТА

Рейс о. Немецкий Кузов — г. Беломорск.

Подъём в 7 часов, короткий завтрак. Подняли якорь и отошли в 8 часов. Погода совсем испортилась, дует ветер от северо-востока. Наш компасный курс — 166. К поворотному бую Сорокской губы подошли в тумане и при сильной волне, но вышли точно в расчётное время, сделали поворот. Пошла сильная бортовая качка. В расходном баке разболтало осадок, и опять заглох дизель. Быстро подняли кливер, который позволил держать судно на курсе и бороться с волной. Продули топливную систему, и дизель опять заработал.

В 14 часов пришли в Беломорск, встали к пирсу в рыбном порту. Привели себя в порядок, и пошли в город в поисках бани. К сожалению, все бани не работали, и пришлось мыться в душевой в рыбном порту.

26 АВГУСТА

Переход из Беломорска в Повенец.

В 7 часов утра отшвартовались от стенки рыбного порта и пошли к 19 шлюзу. Запросили по телефону разрешение на вход в ББК. Нас впустили в камеру 19 шлюза. Вместе с нами в шлюз вошла яхта из Прибалтики «Алкане-3».

Прощайте, моря Северного Ледовитого океана! Прощайте шторма, отливы и приливы!

В 9 часов прошли 18 шлюз.

В 9.36 вышли из 17 шлюза.

В 10.30 вышли из 16 шлюза.

В 15.55 вышли из 15 шлюза.

Пока всё идет нормально: обычная работа в шлюзах. С нею справляемся по двое, третий отдыхает.

В 17 часов прошли 14 шлюз.

В 19.20 прошли 13 шлюз.

В 20 часов вошли в 12 шлюз.

В 20.20 минут вышли из 12 шлюза, впереди 34 км Парандовского плёса.

В 23.30 подошли к 11 шлюзу. Пока ожидали разрешения на заход в камеру 11 шлюза, посетили яхту «Алкане-3».

27 АВГУСТА

В 1 час нас пустили в камеру 11 шлюза, вышли из 11 шлюза в 1.30. Появился сильный шум реверса. При осмотре выяснилось, что вылетела ось рычага выжимного подшипника, и при этом из реверса сыпались искры.

В 2.30 подошли к 10 шлюзу, встали у быка и произвели ремонт реверса-редуктора.

В 7 часов вошли в 10-й шлюз.

В 8 часов прошли диспетчерскую в Надвоицах и вышли в Выгозеро. На вахту заступил Володя, а мы с Валерой легли спать. В это время подул свежий ветер, и яхта под парусами обогнала нас. Володя стал один за другим поднимать паруса, и вскоре мы догнали яхту. К 9-му шлюзу подошли в 15.20.

В шлюз вошли в 16 часов, а из шлюза вышли в 16.10.

Прошли 8 шлюз в 17.45.

В 20.15 прошли 7-й шлюз.

В 20.20 вошли в 6-й шлюз.

В 20.45 прошли 6-й шлюз.

В 21.40 прошли 5-й шлюз.

В 23 часа прошли 4 шлюз.

При подходе к 3-му шлюзу при расхождении со встречным судном яхта «Алкане-3» села на мель и, как впоследствии выяснилось, поломала винт. Мы вошли в 3-й шлюз, но увидев, что огни яхты горят на месте и не движутся, вышли из шлюза и подошли к ней. Узнав, что они сидят на мели, мы закрепили буксирный трос за кормовые кнехты и, стащив её с мели, повели на буксире в шлюз.

В 24 часа прошли 3-й шлюз.

28 АВГУСТА

В 1.30, ведя на буксире яхту, прошли второй шлюз.

В 2.10 вошли в 1-й шлюз.

И вот, наконец, наступил долгожданный момент. В 3.20 вышли в Онежское озеро. Беломорско-Балтийский канал остался позади. Ведём на буксире яхту.

Видимости никакой, чёрная ночь. Решили идти к барже «Пижма», стоявшей у волнолома. Идём самым малым ходом, и вот фонарик выхватил из темноты корпус баржи и название «Пижма». Но расстояние в темноте было оценено неверно, да ещё на буксире была яхта, и в результате, отработав задним ходом, мы всё-таки уперлись бушпритом в борт баржи. Бушприт, уже надломленный, не выдержав удара, сломался, а яхту «Алкане-3» навалило на кормовой релинг и погнуло его. Пришвартовались к борту баржи и легли спать.

Проснувшись в 10 часов, обнаружили у борта баржи, прямо у носа нашего судна, судно-заправщик ОС-313. Стармех судна согласился пополнить наши запасы дизтоплива. В 11 часов заправили соляркой I бак и устранили повреждения, полученные этой ночью. Но наши испытания на этом, как видно, не закончились. Наш покой был вдруг нарушен сильными ударами и треском корпуса. Выскочив на палубу, мы увидели, что при отходе от баржи судно ОС-313 сильным ветром навалило на борт «Одиссея», раздался сильный треск, но корпус выдержал. Если бы на месте «Одиссея» оказалась яхта, она, наверняка, была бы раздавлена, а мы отделались лишь погнутыми релингами и ободранной краской на полубаке. В 14 часов капитан пошёл на почту звонить в Петрозаводск Сергею Никулину, чтобы сообщить о времени прихода, а старпом пошёл в лес собирать грибы. Разговор состоялся, и капитан вернулся в 16 часов. Команда яхты «Алкане» нанесла нам визит, и мы тепло попрощались с нашими коллегами. Отошли от баржи и взяли курс на Петрозаводск в 18.00.

К острову Мег подошли в 22 часа. В 23.40 прошли красный буй у острова Хед и легли на компасный курс 159.

29 АВГУСТА

Переход в г. Петрозаводск.

В 4 часа утра прошли на траверзе правого борта маяк Лей-наволок, КК-284.

В 5 часов 30 минут, когда солнце уже встало, мы подошли к Кижскому погосту. В 6 часов встали на кормовой якорь у Скалистого острова напротив Сенной губы. Володя сходил на остров пособирать грибы, а мы с Валерой немного вздремнули.

В 8.30 подняли якорь и пошли дальше. На выходе из Кижских шхер нас ожидал Борис Аронс на своем МРБ-20. Мы остановились, он подошёл к нашему борту, поприветствовали друг друга. Затем Борис перегрузил свои вещи и сувениры на своё судно, и мы пошли дальше, оставив его в Кижах. В Петрозаводскую губу вошли в 13 часов. Нам навстречу уже спешил «Икар», где были наши друзья Валерий Дмитриев и Владимир Емельянов со своими жёнами и детьми. Пришвартовались бортами, и пошли борт к борту курсом на гавань морской школы ДОСААФ. Вскоре к нам подлетел катер председателя секции дальних спортивных плаваний Леонида Николаевича Федорова. На борту вместе с капитаном был Г. Кабиров. Они встретили нас салютом из ракетницы, мы ответили им тем же.

А на берегу нас встречали родные, знакомые и друзья, а также члены нашей команды Сергей Никулин и Александр Захаров. В 14.05 подошли к причалу морской школы. Пришвартовались к пирсу морской школы, рядом встал «Икар». Женщины быстро приготовили праздничный обед, и все мы собрались за столом в кубрике «Икара» в кругу друзей.

Наше первое плавание в моря Северного Ледовитого океана закончилось. Парусно-моторное судно «Полярный Одиссей» и его команда выдержали все испытания.

ИТОГИ ПУТЕШЕСТВИЯ, ВЫВОДЫ, РЕКОМЕНДАЦИИ

I. Плавание на «Полярном Одиссее» завершилось успешно.

Оно продолжалось 49 суток. Протяжённость маршрута от Петрозаводска до Амдермы через Белое, Баренцево и Карское моря, а затем в обратном направлении составила около 2800 миль (примерно 5500 километров).

Экипаж судна дважды преодолел сложные в навигационном отношении районы плавания: горло Белого моря, мыс Канин Нос, Канинско-Колгуевское мелководье, Гуляевские кошки и Печорскую губу, пролив между островами Долгий и Большой Зеленец, пролив Югорский Шар.

Кроме того, судно и команда хорошо показали себя за время плавания в трудных гидрометеоусловиях Северного Ледовитого океана.

К ним следует отнести:

— течения — особенно сильные встречные течения (сулои) в Белом море и Печорской губе;
— туманы — видимостью 50 м и менее. На них приходилось 25–30 % всего времени плавания, большой частью на обратном пути. Причём в тумане пройдены наиболее сложные участки: подходы с запада и востока к о. Колгуев, обход ночью м. Канин Нос, плавание возле Кольского п-ова между о. Сосновец и м. Никодимским;
— льды — 1–3 балла в Баренцевом море, до 4 баллов в Карском море;
— шторма — до 5–6 баллов в Баренцевом море и до 67 баллов в Белом море.

II. Основные задачи I этапа научно-спортивной экспедиции «По следам Эдуарда» выполнены.

Шхуна «Полярный Одиссей» прошла часть маршрута экспедиции Э. В. Толля в 1900–1902 гг. В ходе экспедиции обнаружены и осмотрены исторические памятники освоения севера:

1. Поморские кресты на о-вах Немецкий и Русский Кузова.
2. Обнаружены кладбище, развалины строений, а также обломки старинного судна возле устья р. Вельт.
3. Остатки зимовья и могилы в устье р. Песчанки.
4. Большой поморский крест 1900 года на мысе Створном о. Вайгач в проливе Югорский Шар.

Этот крест упоминается в книге Белова «По следам полярных экспедиций», там же имеется небольшой рисунок креста. Автор пишет о том, что крест обнаружен в 1972 году. Это маловероятно, так как крест стоит возле светящегося знака «Створный» на высоком берегу и виден издалека, вероятнее всего, лишь в это время он зарегистрирован историками. В книге Белова говорится также и о том, что «надпись на кресте прочесть невозможно». При подготовке этого отчёта были отпечатаны снимки креста, сделанные в вечернем освещении, когда надпись, действительно, невозможно было разобрать. Через несколько месяцев, подобрав фотобумагу и экспозицию, нам удалось прочесть на отпечатках: «Пустозерской волости. 1900». Вероятно, специалисты смогут прочесть и верхнюю часть надписи.

Во время экспедиции группой Карельского телевидения и оператором студии «Центрнаучфильм» отсняты киноматериалы:

1. Киноочерк «Полярный Одиссей» — цветной, хронометраж 33 минуты, 16 мм (автор С. Никулин, оператор А. Захаров). Демонстрировался в передаче «Клуб кинопутешествий» Центрального телевидения в августе 1982 года.
2. Киносюжет «Полярная Одиссея» для журнала «Альманах кинопутешествий» № 167 киностудии «Центрнаучфильм» — цветной, хронометраж 4,3 минуты, 35 мм (автор и оператор — А. Горчуков). Вышел на всесоюзный киноэкран в феврале 1982 года.

По поручению областного комитета ДОСААФ и обкома ВЛКСМ в ходе экспедиции были проведены встречи с жителями в населённых пунктах Бугрино, Варнеке, Хабарово, а также с экипажами судов в Амдерме, где участники плавания рассказали о целях экспедиции, об истории освоении Арктики русскими и советскими мореплавателями, о задачах оборонного общества.

III. Судно выдержало проверку в условиях арктического мореплавания.

В самых различных ситуациях (см. выше) испытаны мореходные качества судна, его оборудование, парусное вооружение, двигатель, ледовая обшивка, навигационные приборы.

Основной вывод — судно типа МРБ (малый рыболовный бот), переоборудованное и усовершенствованное для длительных морских походов, способно совершать плавания в арктических широтах при благоприятной метеорологической и ледовой обстановке.

При этом были обнаружены следующие конструктивные недостатки, подлежащие последующему устранению:

1. Необходима производительная палубная водоотливная помпа. Штатные помпы засорялись и выходили из строя.
2. Обнаружена плохая герметизация уплотнения глушителя в борту судна. При длительных переходах лагом в корпус поступает вода.
3. Теплообменная способность водомасляного холодильника недостаточна, вследствие чего отопительная система не работала.
4. Неправильно изготовлен расходной топливный бак. Необходим отстойник и кран для слива воды и отстоя.
5. Неудовлетворительная герметизация заливных топливных пробок. В баки с палубы попадала вода.
6. Транспортировку разъездного катера необходимо осуществлять на палубе судна. (Мы разместили «Орион-8» на крыше кормового кубрика в надутом виде. На спуск лодки уходили считаные минуты).

Буксировка на прицепе, вероятно, возможна только в том случае, если катер хорошо задраен. В Белом море при небольшом волнении залило водой наш катер «Обь-М». Все попытки спасти его были безрезультатны, и он ушёл на дно вместе с мотором.

IV. Средства навигации.

Перед выходом была устранена девиация главного компаса.

В качестве главного компаса был использован 127-мм компас с пеленгатором. В ходе плавания девиация проверялась по видимым ориентирам.

На судне имелся полный комплект карт, лоций, необходимые справочники.

Практика показала, что одних только магнитных компасов и карт для плавания в этих условиях недостаточно. Особо ответственные участки пути (в туманную погоду) были пройдены по радиомаякам. Для их пеленгации использовался бытовой транзисторный радиоприемник «Селга».

Необходимо особое внимание уделить радионавигации и использовать более совершенные средства пеленгации для повышения точности ориентирования. (Возможно применение и любительских конструкций.)

V. Питание и камбуз.

1. Рацион составлялся по справочникам для туристов с необходимыми поправками без ограничений веса продуктов.
2. Питание экипажа было разнообразным и калорийным. Во второй половине плавания, когда кончились консервированные и свежие овощи, в меню включались свежая рыба, грибы, птица и оленина.
3. Излишним оказался запас муки и сахара, а также картофеля (вместо 3 мешков хватило бы 2).
4. Большой популярностью пользовался консервированный суп «Васара».
5. Хлеб закупался большими партиями (по 20 буханок) и хранился в полиэтиленовых мешках около двух недель.
6. Недостаточно подготовлен камбуз:
   — необходимо надёжное приспособление, удерживающее посуду на плите;
   — несовершенна упаковка провианта;
   — при плавании более 1 месяца нужен запасной газовый баллон;
   — запасы воды также невелики (80 литров хватало на 3–4 дня);
   — нужна раковина для мытья посуды и горячая вода.

VI. О составе экипажа.

Нужен более тщательный подбор участников экспедиции. Предельная численность при существующей планировке помещений «Полярного Одиссея» — 7 человек. Оптимальный вариант — 3 вахты по двое и один кок.

Психологическая совместимость — важный фактор в длительных экспедициях, особенно в тяжёлых условиях. В ходе плавания неоднократно возникали конфликты, но в критических ситуациях все без исключения члены экипажа проявляли самоотверженность, коллективизм, взаимопомощь, сообща боролись за живучесть судна.

VII. Рекомендации.

Подобные плавания под силу хорошо подготовленному экипажу на мореходном судне, способном осуществлять большие переходы под дви-

гателем. Парус из-за сильных течений и неблагоприятных ветров вряд ли сможет играть здесь решающую роль.

Осадка судна должна быть небольшой ввиду отмелости всего восточного побережья Белого и Баренцева морей.

Плавание в этих морях в аналогичные сроки, исключая, разумеется, Карское море вследствие обилия дрейфующих льдов, может преследовать как спортивные, так и научные цели.

Для осуществления такого похода необходимы соответствующе разрешения компетентных органов и ведомств.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭКСПЕДИЦИОННОГО СУДНА

I. Тип, назначение:

Деревянный, самоходный, одновинтовой, малый рыболовный бот (МРБ-20) с удлинённым полубаком, предназначенный для транспортировки людей и грузов в трюме судна.

II. Номинальная мощность главного двигателя 20 л. с.

Тип двигателя 2 ЧСП дизель.

III. Судно дополнительно оборудовано парусным вооружением типа «шхуна».

IV. Главные размерения судна:

1. Длина наибольшая — 12,08 м с бушпритом и кормовым выстрелом — 16,18 м.
2. Длина расчётная — 11,32 м.
3. Ширина по мидель шпангоуту — 3,07 м.
4. Высота борта на миделе — 1,4 м.
5. Высота с рубкой — 3,16 м.
6. Высота мачт от ватерлинии — 8 м.
7. Количество мачт — 3 шт.
8. Площадь парусов — 50 м^2.
9. Осадка — 1,15 м.
10. Коэффициент полноты водоизмещения — 0,476.
11. Водоизмещение порожнее — 9 тонн.
12. Водоизмещение в грузе — 13 тонн.

V. Технические данные судна:

1. Скорость полного хода в тихой воде — 6,5 узла (12 км/час).
2. Ёмкость 4-х топливных баков — 800 л.
3. Пассажировместимость — 8 человек.

VI. Спасательные средства:

1. Плот спасательный надувной ПСН-10 м — 1 шт.
2. Спасательные жилеты — 8 шт.
3. Надувная мотолодка «Орион-8» — 1 шт.

VII. Для обеспечения безопасности плавания в прибрежной зоне морей Северного Ледовитого океана судно дополнительно оборудовано:

1. По линии переменной ватерлинии ледовым поясом шириной 1 м, выполненным из листовой стали 1,5–0,8 мм.
2. На судне установлена аварийная радиостанция «Шлюп-М» и навигационный приёмник «Волна».

3. Установлена ручная и механическая водоотливные помпы.
4. Установлен дублирующий штурвал на палубе и основной в рубке.
5. Установлен 127-мм главный компас в кокпите и два 75-мм компаса путевых.
6. Судно оборудовано якорными устройствами:
   2 якоря Матросова — весом по 40 кг,
   1 плавучий якорь,
7. На судне установлена ручная лебедка — 0,5 т. с.

Таблица 1

Снаряжение экспедиции

1	Одно транспортное моторно-парусное судно типа «Шхуна» на базе МРБ-20, оборудованное для условий прибрежного плавания в Северном Ледовитом океане	1 шт.
2	Спасательные плавсредства:	
	а) плот спасательный надувной ПСН-10 м в полной комплектации с аварийным запасом	1 шт.
	б) резиновая надувная мотолодка «Орион-8» и подвесной мотор «Ветерок-12»	
3	Аварийная радиостанция «Шлюп-М»	1 шт.
4	Навигационный приёмник «Волна»	1 шт.
5	Транзисторный приёмник «Солга» для пеленгования радиомаяков	1 шт.
6	Комплект морских карт маршрута экспедиции, лоции Белого и Баренцева морей. Справочники «Огни и Знаки» тех же морей	
7	Штурманские приборы:	
	компас морской 127-мм	1 шт.
	компас морской 75-мм	2 шт.
	транспортир и линейка штурманские	
	лот ручной	1 шт.
	термометр для измерения	1 шт.
	температуры воды	1 шт.
	Анемометр	1 шт.
	Барометр	1 шт.
	бинокль 8 × 30	1 шт.
8	Инструменты:	
	Ледобур	1 шт.
	Ломы	3 шт.
	Лопаты	2 шт.
	Топоры	3 шт.
	лебёдка ручная (усилием 0,5 т)	1 шт.
	плотницкий набор	1 компл.
	слесарный набор	2 компл.
	тиски настольные	1 шт.
	точило ручное	1 шт.
	пила двухручная	1 шт.
	набор гаечных ключей для ремонта двигателя	2 компл.

9	Запасные части к судовому оборудованию и главному двигателю:	
	фильтры топливные	10 шт.
	форсунки	4 шт.
	топливные насосы	4 шт.
	набор подшипников	1 компл.
	запасной масляный насос	1 шт.
	запасная водяная помпа	1 шт.
	ЗИП основных деталей главного	
	двигателя	1 компл.
	набор крепежа, болтов, гаек	
	и другие детали	20 кг
10	Сигнальные средства:	9 шт.
	ракетница	1 шт.
	ракеты к ракетнице	50 шт.
	ракеты сигнальные	50 шт.
	фальшфейеры	20 шт.
	фонари электрические	2 шт.
11	Оружие:	
	охотничьи ружья	3 шт.
	патроны к ним	200 шт.
12	Рыболовные принадлежности	
13	Кухонные принадлежности:	
	печь газовая 2-комфортная	1 шт.
	примус «Шмель»	1 шт.
	лампа паяльная	1 шт.
	набор посуды на 3 человек	1 компл.
	бидоны для пресной воды 40 л.	2 шт.
14	Спальные мешки	8 шт.
15	Одежда штормовая:	
	рокопы рыбацкие	8 компл.
16	Акваланг и гидрокостюм	1 компл.
17	Палатка 4-местная	1 шт.
18	Продовольствие: из расчёта на 8 человек на 2 месяца.	

Таблица 2

Медицинская аптечка

1. Корвалол	2 упаковки
2. Валидол	2 упаковки
3. Сульфадимезин	2 упаковки
4. Анальгин	2 упаковки
5. Аспирин	2 упаковки
6. Димидрол	2 упаковки
7. Таблетки от кашля	4 упаковки
8. Стрептоцид	2 упаковки
9. Мазь Вишневского	100 гр.
10. Синтомициновая мазь	50 гр.

11. Йод	50 гр.
12. Борная кислота	10 гр.
13. Сода чайная	50 гр.
14. Зубные капли	2
15. Нашатырный спирт	10 мл
16. Медицинский спирт	200 мл
17. Лейкопластырь	20 шт.
18. Бинты стерильные	20 шт.
19. Вата стерильная	200 гр.
20. Термометр	1 шт.
21. Жгут резиновый	1 шт.
22. Мензурка	1 шт.
23. Ножницы	1 шт.

Таблица 3

Смета расходов

п/п	Статья расходов	Сумма на человека	Сумма на группу
1	Подготовка судна и приобретение недостающего имущества	140 руб.	840 руб.
2	Питание	120 руб.	960 руб.
3	Прочие расходы	20 руб.	160 руб.
	Итого	280 руб.	1960 руб.

1984 год

Ю. М. НАУМОВ

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ПАРУСНО-МОТОРНОЙ ШХУНЕ «ПОЛЯРНЫЙ ОДИССЕЙ»

Полевой дневник научно-исследовательской экспедиции в акваторию Белого моря на парусно-моторной шхуне «Полярный Одиссей» (порт приписки г. Петрозаводск) составлен М. Ю. Данковым, участником плавания. В то время автор дневника работал старшим научным сотрудником Карельского государственного краеведческого музея.

Дневник представляет ежедневные рабочие записи, которые делались в ходе поискового маршрута, организованного с 8 июля по 22 августа 1984 года. Для фиксации происходящих событий автор использовал метод «живой нити». В работе в хронологическом порядке отмечались события, впечатления, бытовые и курьёзные эпизоды. Особое внимание уделялось взаимоотношениям людей, оказавшихся в сжатом пространстве. Документ несёт печать субъективности. Вероятно, многое не получило отражение, или зафиксировано недостаточно точно. При этом основным достоинством следует считать зафиксированные сведения по теме «Поморское судостроение и мореплавание». Информацию автор получал «из первых рук», от коренных поморов, наиболее пожилых и сведущих жителей. Представляет интерес научное изучение темы, знакомство с историческими документами, подготовка выписок из фондов ГААО (Государственный архив Архангельской области), исследование книжного фонда библиотеки Соловецкого музея-заповедника, включающего часть библиотеки Соловецкого монастыря. Экспедиционная работа позволила сформировать банк данных, который послужил базой при создании в 1985 году научной программы «Поморский коч».

«Полевой дневник экспедиции» 1984 года содержится в 2-х тетрадях, он составлялся в свободной форме и не предназначался для публикации.

При фиксации событий публицистическая или литературная задача не ставилась. Современная публикация сохранила, при малом сокращении, форму и стиль изложения.

Полевой дневник содержит сведения по организации путешествия, о населённых пунктах районов плавания, особенности погодных условий и взаимоотношениях в команде и с местными жителями. Представлены ежедневный график движения и описание маршрута, и информация, записанная у местных жителей, делаются промежуточные выводы и предложения, подводятся некоторые итоги путешествия. В *Приложении* можно познакомиться с другими данными по экспедиции:

— архивные сведения и информация, полученная от местных жителей: «типы поморских судов», «корабелы и мореходы», «локация мест, где произошли катастрофы судов», об источниках, материалах и рабочих контактах и другие.

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕДИЦИИ: с 8 июля по 22 августа 1984 года, за 45 суток пройдено около 2500 километров.

МАРШРУТ ЭКСПЕДИЦИИ (район исследований): Петрозаводск — Беломорск — Кемь — Соловецкие острова — деревни Карельского берега Белого моря — Архангельск — деревни Терского берега и Кандалакшского залива.

Экспедиционное судно — малый рыболовецкий бот (МРБ), переоборудованный в парусно-моторное судно для плаваний по внутренним водным путям и в акваториях морей.

ЦЕЛЬ ЭКСПЕДИЦИИ:

— Формирование банка данных для создания научной программы «Поморский коч».
— Научное изучение темы, ознакомление с историческими документами архивов населённых пунктов Карельской АССР, Архангельской области и фондов Соловецкого музея-заповедника.

ЗАДАЧИ ЭКСПЕДИЦИИ:

— Организация плавания по Белому морю для посещения максимального количества поморских сёл.
— Сбор сведений по теме «Поморское судостроение и мореплавание» от коренных поморов, судостроителей и сведущих старожилов.

УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ (ИЛИ ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА):

1. Дмитриев Виктор Леонидович — руководитель экспедиции, капитан судна;
2. Никулин Сергей Анатольевич — тележурналист;
3. Данков Михаил Юрьевич — научный сотрудник;
4. Железов Сергей — вахтенный помощник;
5. Долинов Стас — матрос;
6. Шмойло Пётр — матрос;
7. Гаврилова Елена — волонтёр.

В экспедиции также принимали участие съёмочная киногруппа студии «Центрнаучфильм» и журналистка из Москвы.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕДИЦИИ:

Экспедиция позволила экспериментально проверить и описать особенности поморского судоходства и навигации на традиционных судах в разных районах Белого моря.

Разработана методика научных исследований и сбора информации, получены новые сведения о лодках и мастерах, об истории и современном состоянии поморского судостроения. Налажены контакты с историками, сотрудниками архивов, музеев и научных организаций Поморья.

Удалось выяснить основные характеристики для постройки поморского коча, связанные с обеспечением живучести: форма и конструктивный набор корпуса, небольшая осадка, размеры зависят от целей и района плавания судна и его экипажа.

Получен опыт работы и налажены деловые контакты с представителями пароходств и власти на местах для организации новых экспедиций.

ПУБЛИКАЦИИ. Не было.

М. Ю. ДАНКОВ[1]

ПОЛЕВОЙ ДНЕВНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА ШХУНЕ «ПОЛЯРНЫЙ ОДИССЕЙ» В БЕЛОЕ МОРЕ И МАТЕРИАЛЫ, СОБРАННЫЕ В ХОДЕ ПЛАВАНИЯ 8 ИЮЛЯ — 22 АВГУСТА 1984 ГОДА

8 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

В 11.00 сбор на пирсе, у которого был пришвартован последние два дня наш «Полярный Одиссей». Пришли родные и близкие уходящих в серьёзное плавание. День прекрасный. Солнце в зените. Меня провожают Мальцев В., Покровский В. и Волгин В. с Маринкой. Они и другие, в том числе С. Никулин, прячась за кормовыми постройками, мелкими глотками тянут брагу. У команды же сухой закон. Думал игра или показуха, оказалось принцип, правда, с мелкими поправками. Оттолкнулись от берега в 14.35. Гордой рысью шхуна отскочила от пришвартованных катеров и лодчонок. Открылась перспектива поэтически-стратегического порядка. Конечно, красота и вольность — порядочная. Началась жизнь на шхуне. Открылся этап нового, бесконечного странствия, который вытягивает из меня силы, но даёт оптимизм и освежающую ясность бытия. Связывая прошлое и настоящее. Подбрасывая в радость, душа замирает, и ты весь, сжавшись, ощущаешь под языком кислинку. Господи, путешествие — это святое...

[1] Данков Михаил Юрьевич (родился в 1954 году), историк, дизайнер, писатель. Соавтор дизайн-проектов и научный руководитель более 70 музейных экспозиционных проектов, посвящённых истории России. Автор более 280 научных и научно-популярных публикаций по истории и культуре Русского Севера. Заслуженный работник культуры Республики Карелия (2014). Лауреат литературной премии журнала «Север» (2016) и Всероссийской историко-литературной премии «Александр Невский». В настоящее время живёт в Петрозаводске.

В 20.00 встал на первую в жизни корабельную вахту. Это что-то из серии оказаться у школьной доски... до 12.00 бдил, возмущая свой организм недосыпом. Ведь очевидно, какая несносная напряжёнка творилась перед этим.

9–10 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Проснулся в 8.00, стоим в бухте п. Повенца. Краны и их расчёски подчёркивают индустриальность темы. Но вот и БэБэКа. На память лезут кровавые истории и жёсткость времени. Колоссальные усилия. Вероятно, надрыв человеческий сдвинул природу. Заставил её прогнуться. Однако поражает замшелость и неухоженность. Неужели это отсутствие коллективной памяти? Шлюзовались медленно, минут по 40. Хотя постепенно сложилась более рациональная система. Вахту сдал в 12.30. В речном порту Беломорска, как говорит кэп, «Полярный Одиссей» за 4 навигации впервые прошёл отрезок от Петрозаводска до Беломорска менее чем за двое суток. Да и другие старожилы шхуны говорят — это рекорд.

Удивительно, когда входили в нижние шлюзы канала, возникало впечатление, что спускаешься на собственной заднице с лестницы в нашей Публичной библиотеке.

11 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

В 3.00 ночи пришвартовались к рыбному порту г. Беломорска. Горит иллюминация. Появилась дрожь в коленях. Впервые зрю простор Белого моря.

Дует не душный ветер. Усталость и солёная вода. В завалку бросились спать. Однако кокша бросилась в сомнительные портовые душевые. Неужели для души? А может как кошка, для чистоты?

Утром вырисовывается программа: баня + пиво + кабачок. На корабле появилась Лена Гаврилова — энтузиаст, человек интересующийся историей мореплавания. Поговорили и отправились в город. Кое-кого вспомнили. Познакомился с ребятами в «Поморье». В конце концов, оказался в незнакомом доме, удивительный способ — беломорский автостоп! История, усталость, трёп и хмель.

12 ИЮЛЯ 1984 Г.

Проснулся в 10.00 и решил не играть с судьбой. Откланявшись, бросился на «Одиссей». Успел. Ночью подъехали ребята с «Центрнаучфильма» — Леня, Юра и дама, классический образец держательницы царского борделя. Днём снялись с якоря и двинули в открытое море. Через 6 часов обалдели от видухи Кремля на Соловках. Вечером ради такого случая и за знакомство усугубили по стопарю и по койкам.

13 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

С рекомендательным письмом от Шилова Н. И., сотрудника отдела фондов КГКМ, с Виктором Дмитриевым отправились к Вострякову Л. Е., директору Соловецкого музея. Переговорили, попросили оказать помощь.

Состоялись встречи с историками Критским Ю. М., Кольцовой Т. М. и другими сотрудниками музея. Договорились с зав. фондами на работу, и даже пересъёмку 14 июля документов для нас важных, из фондов музея. Началась серьёзная работа в библиотеке. Чрезвычайно много интересных материалов. И очевидно, не успеваем. Одновременно составил список персон из руководства, с кем необходимо держать связь. Интересно замечание Критского Ю. М. о том, что в фондах Краеведческого музея в Великом Устюге находится модель неизвестного поморского судна. Много помогает машинописный Отчёт этнографической командировки 1976 года Соловецкого музея в поморские сёла, составленный Шиловым Н. И. Текст документа автор любезно мне передал перед нашей экспедицией.

Оказывается, библиотека Соловецкого музея базируется на собрании библиотеки Соловецкого монастыря, при этом рукописный отдел когда-то был переведён в Публичную библиотеку им. Салтыкова-Щедрина в Ленинграде, есть даже путеводитель. Кроме того, со слов Кольцовой Т. М., в 1923 году часть библиотеки погибла при пожаре. Кроме того, в ходе беседы выяснилось, что на Летнем берегу, на Онежском п-ове, поселки Лопшинга (200 чел.), Яринга и Летняя Золотица издавна являются традиционными районами зверобойных промыслов, как и ... судостроения. Однако на Онежском берегу судостроение бесперспективно, можно отметить лишь Пурнему, хотя здесь активно развивался рыболовный промысел. При этом на Зимнем берегу такой точкой можно назвать п. Куйда.

Со слов Кольцовой Т. М., «первая гавань» или «причал монастырский» находится на Заицком о-ве, вблизи храма А. Первозванного. В фондах Соловецкого музея-заповедника, хранится фигура дер[евянная] А. Первозванного. Кольцова Т. М. рассказала, что «в 1876 году на о-ве Анзер основана «Троицкая спасательная станция», на Секирной горе в 1867 году — маяк-церковь, а на Кий-острове в Онежском заливе также организован маяк в куполе Крестовоздвиженского собора».

14 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Работа в фондах, в библиотеке, сняли видеосюжет с карбасом во дворе Кремля. Записи в библиотеке. Стас Долинов сделал чертежи, плохие карбаса, очевидно, необходимо доработать их. Видимо, после Сумпосада (числа 18–19 июля).

Дал задание Гавриловой Л. Ввиду того, что 15 и 16 июля музей не работает, принято решение идти на Кузова, провести натурные съёмки на воде и, возможно, подводные съёмки.

В библиотеке на основе нескольких источников составил рабочую таблицу.

15 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

В обед снялись с якоря и взяли курс на Кузова. В море немного тряхнуло. Подняли паруса для кино. Сразу не получилось, до пота дрючились несколько раз. К вечеру встали на стоянку в проливе между о. Вороньим

и о. Немецким Кузовом. Совершили самопальную экскурсию на самую высокую точку Белого моря на о. Немецкий Кузов.

Весь хребет острова в каменных сейдах, удивительных языческих памятниках саамов. В натуре видел в первый раз в жизни. Когда спускались с вершины, считается 148 м над уровнем моря, обнаружили разломы в скале, наподобие пещеры, попытались даже спуститься.

16 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Пришли в Кемь. Короткая встреча с удивительным мастером Гришей Белым, поморским судостроителем, держащим в своих корявых, но талантливых лапах древнейшее ремесло шитья лодок.

17 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Кемь, директор музея Гена Сонников, Успенский собор, новый вид на Белое море. Отправка операторов «Центрнаучфильма» в Москву. Вновь в с. Выгостров посетили Г. Белого.

Белый Григорий Андреевич, 1907 г. р. Потомственный помор. В Сороке с 1934 года, когда начали строить канал. Судостроитель до 1970 года. Адрес: Кедроручевая, 4, д. т. 1-16 (30-ка).

С 1916 года с отцом Андреем Прокопьевичем Белым ходил в море на судах норвежского типа — елах. Сам начал строить суда с 1929 года (в лучшие года «срабатывал» до 6 лодок за навигацию), работал с 5 утра. Рассказ о строение елы. У корабля «мачтá сдвинута к носу». Ела, судно гребное, паруса бывают и прямые, и косые, имеет реи, нос у неё прямой, а длина — до 8 м; ширина — 2,2 м. «Судно килеватое, идет на несколько румбов от ветра». При строительстве «доска использовалась тонкая, «внакрой», а борта высокие». Но дора не похожа на елу. «На берег елу человек 10 вытаскивали вручную». Неторопливый рассказ Гриша Белый продолжил о шняке. Это поморское судно без палубы, на воде более устойчивое, чем ела, и по корпусу более длинное. Часто длина около 9 м. В носу и в корме на ползунах «запалублено» место для кормщика и хозяина. Мачтá находится на середине корпуса. Во время шторма мачтý не поднимали, иногда пользовались полумачтой. В центре судна устроена перегородка для балласта (использовался камень). Для управления шнякой поморы использовали 4 весла. Внутри корпуса, в центре, между бортов в перегородках находился короб для рыбы. При этом рыбу за борт «отбивали», когда много. На вопрос, почему одна мачта, получен ответ: «Две мачты в рыбацком деле более мешают». Тем не менее на шняках много тонули. «У нас раньше много вили на вице тоже», при этом такое судно поморы считали «гладкобортовым» или «шитое гладью». Интересно, что спицы были треугольные, что позволяло «расклинивать» отверстия при шитье. Кстати, «вица использовалась вересовая», по толщине она приближалась к диаметру карандаша. Для использования вицу «распаривали»: свивали в кольца и бросали в кипяток. Иногда в чан добавляли горячее пиво. Перед шитьём «на бортовой доске» делали отверстия 16 мм, а шпангоуты или опругу ставили потом. Доски «потолше», в них делали «потай», и доска к доске соединялась через смолу. Поморы брали

«болотный мох», он играл роль прокладки. В последние годы «доски крепились к штевням гвоздями». А ведь «лодки на вицах «стояли» до 30 лет»!

Отметим, что «спица держит вицу, даже если она сгниёт». Тут Г. Белый перешёл к другому сюжету: «Очень опасен «сувой», далеко «не каждое судно пройдёт». Между тем в бухте Кемского порта затоплено парусное беломорское, из Шижни, судно «Сатурн», а у трёх островов «Зимние орлы» замыт целый пароход.

Между тем «суда строили и по моделям (деревянные копии), и по чертежам», при этом поморы всегда предпочитали одномачтóвые суда». «В 1920-х годах наделали ботов в Нюхче. Узкие. Двигатели нефтянки», но «через 2 года списали», ведь были «неустойчивые на ногах».

«Для откачки воды из судна» обычно «использовали четырёхугольные деревянные трубы. Поршень делался из кожи». На завершающий вопрос: «Кто-нибудь ещё, кроме вас, может рассказать о старых поморских судах?», Григорий Белый ответил: «Не знаю, стариков не стало».

В этот же день встреча с II секретарём Кемского райкома КПСС Плехановым Александром Васильевичем (I секретарь — Корнеев). Партийный босс рассказал о Михаиле (А)Охлым(н)ове из с. Шуерецкое. «Это древний род корабелов (XVIII–XIX вв.). Михаил имел двух или трёх братьев. От них пошла династия Андреевых. В Кеми живёт внучка, раньше работала в локомотивном депо. В с. Шуерецкое живёт дочь внучки Михаила (А)Охлым(н)ова, Калиева Любовь Андреевна (Павловна?)». Необходимо отметить, что в собрании современного НМРК в Петрозаводске хранится коллекция раритетных чертежей 1900, 1901, 1903, 1908 годов, выполненных в 4-х проекциях Михаилом Григорьевичем (О)Ахлым(н)овым. КГМ 4895-4899. Акт № 32 от 29/III-1972. Коллекцию собрал в с. Шуерецкое сотрудник фондов музея В. А. Скворцов. На вопрос, где поморы строили корабли, получили ответ: «Суда строили в Керети, Поньгоме, в Гридино, а у Едострова имеется остов судна, который обнажается во время отлива. Остов небольшой, находится у Едострова, это первый остров, в 6 км от берега, в устье р. Шуя».

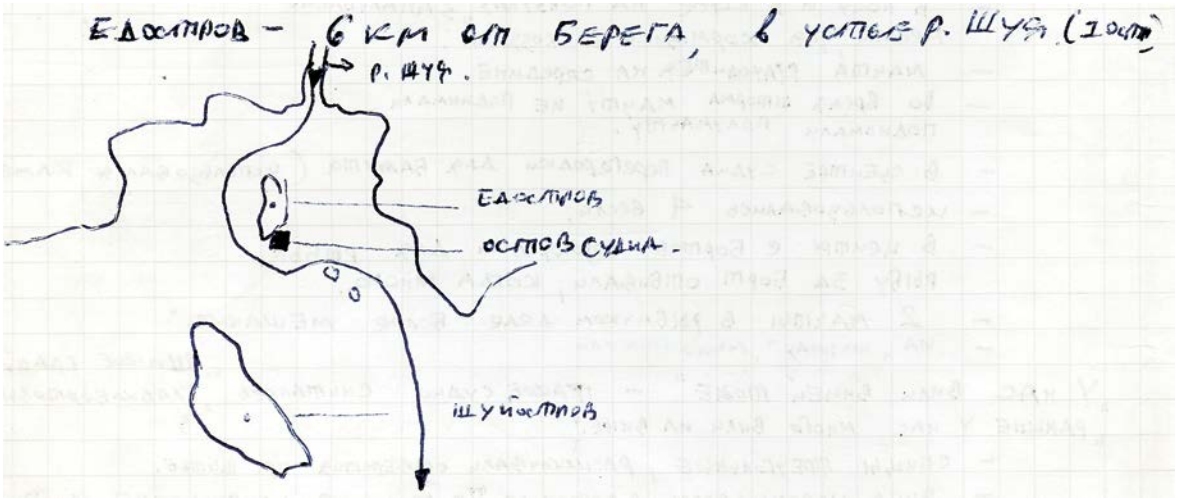


Схема нахождения затонувшего судна. Рис. автора

Встреча с Симоновым Александром Николаевичем, I секретарём Кемского райкома ВЛКСМ. Встреча с Сонниковым Геннадием Степановичем, директором Кемского краеведческого музея. Сонников рассказал о Якове Кононове, шкипере из кемских мещан. «В зимнее время Кононов постоянно содействовал поморам в постройке новых судов, в размерении рангоута, кройке парусов».

В Кеми на ул. Подужемской (по левой руке) живёт мастер Васильев, который занимается постройкой моделей или макетов судов.

18 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Перед выходом на Соловки встреча с Сонниковым Геннадием Степановичем, директором Кемского краеведческого музея. У жителей Кеми в XVIII–XIX веках было свое становище, называлось Харловка. Со слов Г. Белого сделал набросок **елы** в 2-х проекциях.

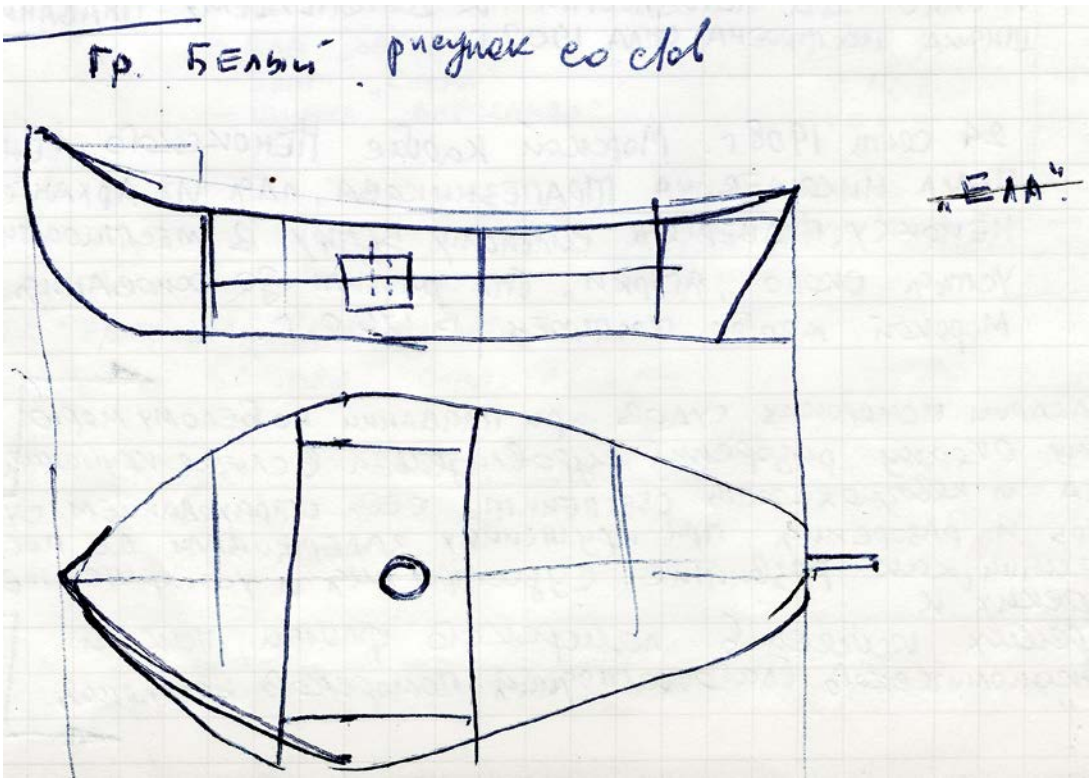


Схема ёлы со слов мастера Г. Белого. Рис. автора

В 16.00 шхуна «Полярный Одиссей» отбыла к Соловецкому архипелагу. Швартовка у пирса Бол. Соловецкого острова. Вновь работа в фондах музея и в библиотеке бывшего монастыря. Записал занятные статистические данные по судостроению кон. XIX — нач. XX века. Сотрудники музея показали компáс Миронова Захара Ивановича (1872–1942), получен в собрание через его сына Миронова Михаила Захаровича (1914 г. р.).

19 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Работа в библиотеке, на улице дождь и мгла. На душе спокойно. Благодаря встречи с Критским Ю. М. получил «наводку» для дальнейшей работы в архангельском архиве (приложение):

ГААО. Ф. 1. Оп. 1, т. 1, № 545 а. Прошение судовладельцев о разрешении постройки судов и выходе в море. 19.VI.1729 — 19.IX.1729.

ГААО. Ф. 1. Оп. 1, т. 1, № 655. О разрешении Холмогорцу Матвею Одинцову на своем карбасе перевозить людей на богомолье в Соловецкий монастырь.

Более того, Критский Ю. М. дал месячную статистику за 1903 год аварий поморских судов в Белом море. Январь — 2, Февраль — 1, Март — 1, Апрель — 8, Май — 9, Июнь — 5, Июль — 10, Август — 19, Сентябрь — 33, Октябрь — 9, Ноябрь — 1, декабрь — 1. Всего за 1903 год на Белом море погибло 99 судов. Но как это можно проверить?

После библиотеки знакомство с девушками из Москвы, одна — переводчица современной американской поэзии, сама поэтесса, похоже гумилёвского покроя, другая — корреспондент приложения «Собеседник». Приглашён на вечерний ужин в келью с толикой самогонца.

20 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Вновь «до посинения» вкалывание в музейной, бывшей монастырской, библиотеке. Нарыто довольно много, но разрознено и не ярко (приложение).

День оказался очень тяжёлым. Замучился работой с книгами. Под ночь вечерние беседы с Кольцовой Таней — искусствоведом, назвал «дама с домом» + с двоюродной сестрой. Девоньки попытались читать стишата, но получилось плохо. Впрочем, могло показаться, подмывало самому зачесть, но сдержался.

21 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

В 10.30 отданы швартовы и взят курс на Сумпосад. На море поболтало. Подход оказался суперсложным. Подойти к берегу почти невозможно. Принято решение идти к полузаброшенной деревне Юково на Карельском берегу. На якорь встали в ночь на 22 июля.

22 ИЮЛЯ 1994 ГОДА

С утра на «разъездном катере» отправились в деревню Юково. И сразу удача. Я, кэп и С. Железов на пороге покосившегося дома встретили и разговорились с Андроповой Е. И., с одной из немногих живых жителей деревни.

Ее отец, если так допустимо сказать, «автор деревни». Её первый житель и строитель.

Андронова Евгения Ивановна (1903 г. р.) Родилась в Юково и сейчас самая старая жительница деревни. Карелка. Вспомнила, что здесь строили боты промысловые. Помнит, что строили ботики, беспалубные, длиной метров 12, «как ваша шхуна», указав на «Полярный Одиссей». До войны ботики строили однопалубные, вёсельные в 2 весла. Паруса были косые, а ботики — «килеватые». Гребли, стоя во весь рост, «сама плавала до Онеги, до Лямцы, на Кондостров». Но «название кочмара не помню, такого не было». В этот момент она поднялась с крыльца, сходила в дом и вынесла

фото «Строительство в Сумпосаде шхуны «Елизавета» в 1913 году». Хозяином и капитаном корабля являлся Махиньков Александр Матвеевич, дальний родственник семьи Андроновых, она добавила: «с простыми людьми из одной миски ел». До войны в Юково лодки «шили вицей», о крупных судах, «шитых вицей», не помню». До начала 1970-х годов Юково относилось к колхозу «им. Калевалы». Сейчас деревня полузаброшена, «молодёжь отправилась в армию или на учёбу. На выборах в 1957–1958 года в ней числилось человек 150». К старейшим жителям относится и Носова Аксения Ивановна (1907 г. р.?). Выяснилось, что Юково с карельского языка переводится «в честь Ивана». Она была основана в 1901–1902 годах отцом Евгении Ивановны, Андроновым Иваном Дмитриевичем (1857–1937) и Семеновым Константином, которые первыми расчистили от деревьев место и срубили самые первые избы. «А семьи переехали потом».

По воспоминаниям Евгении Ивановны, шхуну «Елизавета» разбило и «на песку раскатило» в 1920–1921 годах у Летней Золотицы. Про зажиточность селян-поморов она сказала: «Раньше амбары стояли большие по 40 мешков», а про море у нас «иной раз поддаёт ветер». Мол, в «сей год морянка была и наклала много грязи». Даже сейчас «рыбаки приезжают в Юково из Гридино, Поньгомы в декабре» а «в феврале уезжают». Интересно, что «на скале у деревни сохранился большой деревянный ворот», однако мы его не нашли.

На север от Юково, как передает Андронова Е. И., ещё сохранилась «Петрова пристань». Это же самое подтвердил и Сабуров Виталий Григорьевич, летом живущий в Юково: «Знатный человек наш родитель». Кстати, в народных преданиях также упоминается, что в Юково существует пристань, «сварганенная» Петром Великим. В действительности, это ошибка. Царя никогда в этом месте не было, да и пристани мы не увидели.

О внешнем виде и устройстве беспалубной поморской шняки с одной мачтой Евгения Ивановна уточнила, что на судне в носовой части существовала каюта для 2–3 человек, «а борт обшит «горбушком» внахлёст». О ситуации, когда судно может терпеть катастофу, она сказала, «когда припадёт морянка, тогда и ранит».

Учитывая «Выписку из Метрической книги. Часть первая. О родившихся на 1857 г. Выданную причтом Шуезерского прихода Кемского уезда, Архангельской епархии», можно говорить о сохранившихся сведениях об отце Евгении Ивановны: «Родился 15 октября 1857 года. Крещен 8 декабря. Имя Иоанн Дмитриевич Андропов. Место: деревни Летнего конца. Крестьянин Дмитрий Иванов Андронов и законная жена его Акимина Макарова, православные. Кто совершил таинство крещения: священник Андрей Кимкин с дьяком Филиппом Краснянским. № 38 февраля 9 дня 1918 года».

К вечеру вернулись на шхуну и взяли курс на Колежму. Попали на корги́. К вечеру, на «разъездном катере» с Виктором Дмитриевым, отправился в Колежму. Добрались до «Красного щелья», вытащили «Орион» на берег и пешком двинули к поморскому селу. Всего км 3 по карте, но мы заплута-

ли, как ни смешно сказать, заблудились в болоте. В Колежме встретились с самыми древними дедами, расспросили, кое-что записали.

Прежде всего посетили Бабкина Рудольфа Михайловича, председателя колхоза «Заря Севера». Он порекомендовал встретиться со старейшей жительницей Кубасовой Татьяной Михайловной, которая родилась в 1918 году в Колежме. При встрече она отметила: «Шняки здесь строили ещё в 30-х годах. Это были палубные, двухмачтовые суда, на них ходили в Баренцево море».

При встрече с Егоровым Иваном Степановичем (1912 г. р.), старейший помор рассказал, что «отец мой помер, но судов не строил», а «на Баренцево море стал ходить на шняках с прямым парусом, с девяти лет в 1920–1921 годах. Гребли три человека». Одновременно он утверждал, что «древнее **ел** судов не помнит», а название кочмара в этих местах не бытовало».

При этом Пономорев Сергей Иванович, пожалуй, самый пожилой житель с. Колежма, который родился в 1903 году, сообщил: «Пошел в Баренцево море поваром с четырнадцати лет», что «в 1922–1923 годах в Колежме строили яхты-шхуны». Колежемцы «ходили на становища Териберка, Малый Олений, Гаврилово, где ловили треску и зубатку, на ярус ловили до 3–4 тонн». Между тем в селе «до 1949 года строили шняки и ботики, а про кочмары ничего не слышал». Интересно, «суда строили в основном мастера из Кушереки, особенно после Германской войны. В Колемже был свой мастер Василий Иванович, но фамилию не помню».

Главное, что «в 1920-х годах бросили карбаса и шняки», начали строить «ботики промысловые для трёх человек». Говоря о местах, где терпели бедствие поморские суда, назвал «Кильдин остров, самое опасное место на Белом море», а также «три острова, в горле Белого моря, у Терско-Орловского маяка». Якобы «до революции, до времени как «пала война», всего около 40 парусников осталось». Кроме того, «у Жижгинского маяка тоже опасное место», в 2,5 мили от северо-западной части Летнего берега. Маяк начинал работать в июле после белых ночей и до снега, конца навигации.

Ещё одним интересным собеседником, который родился в с. Колежма, оказался Легкий Александр Алексеевич (1919 г. р.), дальний родственник знаменитых поморских корабелов «Ивана и Саши Легких». Он сообщил, что «мать рассказывала о старинных судах, лодиях, под прямым парусом», хотя «сам лодки не строил». Подтвердил, что традиционно в Колежму «мастера-судостроители приезжали из Кушереки», они «строили шняки на островках в устье реки. Сейчас там склады». Мастера «для шняк доски пилили из ели, отбирали кокоры, также из ели». Поясняя внешний вид судна, он утверждал: «Шняки делали килеватыми на трёх человек», при этом «каюты на шняках нет».

Более подробно о карбасах и судостроительных традициях рассказал директор клуба с. Колежма, Отавин Иван Осипович (1931 г. р.), из рода знаменитых поморских корабелов Отавиных. «Карбас, мой дед шил карбаса смоляными нитками. Отверстие в бортовой доске было около 4 мм.

Особыми клещами («жимком») зажимали доски, прокладывали их мхом и пропитывали смолой». Для этого судостроители на Белом море «брали ель, потому что доски не берут влаги», а «сосновые доски впитывают на себя воду». К тому же «поморы не любили трансовую корму, так она тянет за собой воду». Кстати, на наше возражение о том, что кочи строились как раз с трансовой кормой, он ответил: «Это сомнительное дело». Вскоре была названа фамилия знаменитого корабела Синицина Григория Михайловича и его супруги Синициной Зинаиды Кирилловны. По памяти И. О. Отавин сказал: «жители Колежмы издавна ловили навагу. Они уходили на Баренцево море на всё лето, на становище на шесть месяцев». «Много судов разбивались на банке о. Мягостров «с крышу хорошего дома», видна хорошо в полводы, круглая — глубина 4 метра. Суда раскатывались. Были здесь разбиты шняки, боты». Поморы называли ветра по-разному. Опасна морянка. «В сей год её ещё не было. Говорили, что взыграет на Федосью». Тут же И. О. Отавин подсказал, что в г. Беломорск по теме «поморское судостроение» нам могут помочь:

Князев Владимир Игнатович, зам. председателя рабсовета и Доколова Мария Афанасьевна, секретарь ВООПИКа.

Передвигаясь по с. Колежма, на нас заинтригованно поглядывали местные девушки, шокированные нашей видухой. Обратно к шхуне шли на отливе, прямо по «няше», илистому дну Белого моря. Поверьте, испытал ощущения астронавта на Луне. Вернулись на «Одиссей» в 1.30. Ребята бегали по палубе и что — выкриками демонстрировали заинтересованность в нашем благополучном возвращении. Колежма — красивая и богатая деревня, во всяком случае, какой-то суперразрухи, с которой мы регулярно сталкиваемся в забытых Богом закоулках, я не увидел.

23 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Ремонт мотора «Ветерок». Снялись с якоря в 12.00 и ещё раз в 12.30 подошли к мифическим «Железным воротам» и встали на якорь. На «полуводе» разведка глубины фарватера. Место во многом для поморов Карельского берега Белого моря сакральное. Дно представляет скалистую впадину в виде «корыта». Мореходы издавна, чтобы сократить путь вдоль берега, использовали «на полуводе» этот участок. Однако кэп решил одолеть «Железные ворота», не дожидаясь «малой воды», и всех убедил — «проскочим». А зря. «Полярный Одиссей» своим днищем со скрежетом стал царапать каменный панцирь. Действительно, шваркануло несколько раз и раскатило к левому краю «Железных ворот». Шхуна накренилась. Кажись, сели! И ни туда, и ни сюда. Возникла «комическая» ситуация, по команде, всей гурьбой, это человек восемь, стали носиться от левого борта к правому, чтобы «раскачать» корпус в камнях. И на приливе, когда вода стала прибывать, всё-таки «слезли» с камней и со всего маху «дунули» метров на 350 по курсу! Все вздохнули. А если бы оказались в плену на «большой воде»? До окончания экспедиции каждого свербила мысль, а сколь серьёзно пострадало дно шхуны. Страшно представить. На эмоциональном подъёме решили

«катить до Нюхчи», а может, и до Усть-Онеги. Проскочили исторические острова Кондостров и Абакумиха.

24 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Нюхча оказалась также почти непригодной для фарватерного прохода, поэтому отказавшись от мысли нанесения лишних травм судну, а также психики экипажу, взяли прямой курс на портовый город Онега. Впечатлений от Онеги «полные штаны». Уж никак нельзя было предположить, что в порту нет пирса, пытались встать к причальчикам несколько раз, но безуспешно, или мелко, или на нас цыкали. В конце концов, пришвартовались носом к линии брёвен, точнее к помосту, ограждающему плавающие брёвна, и с кормы бросили якорь. Сразу же, подхватив бумаги, решили идти в город.

В филиале Соловецкого музея встреча с Логиновой Татьяной Евгеньевной (с 1976 года и. о. зав. музея). Спокойная дама, где-то напоминающая своей невозмутимостью пианиста Рихтера.

Она немного рассказала о строительстве «Персея», первого советского судна, на котором планомерно стали вестись научные исследования Арктики. Т. Логинова сказала, что «на Кий-острове, по сообщениям, кто-то видел «долблёную лодку», но сама, собравшись на остров, её не нашла», тут же с хрустом заломила руки и потянулась, ей хотелось зевнуть, но она сдержалась.

Сотрудники краеведческого музея в г. Онеге прежде всего начали рассказ о династии Кучиных, знаменитом роде онежских корабелов. Кучин Григорий погиб в море.

Кучин Степан Григорьевич (10.11.1867 — 1942, в блокаде Ленинграда), сын, уроженец деревни Кушерека; Кучин Александр Степанович (28.09.1888 — 1913). Участник экспедиции Ф. Нансена на «Фраме». Погиб в 1913 году с экспедицией Русанова. Был капитаном «Геркулеса». Одновременно была получена информация об остатках погибших кораблей, которые находятся недалеко от Кий-острова у Крестной луды. Одно из них судно-долблёнка, в 1983 году не найдено.

Кроме того, удалось встретиться с Котоловым Александром Григорьевичем, работал на строительстве «Персея», который живёт на пр. Ленина, д. 127, и Завьяловым Петром Максимовичем на Октябрьском пр., современником строительства «Персея».

Бачина Мария Фёдоровна (1906 г. р.), из Кушереки, начала рассказ о своём отце Афонине Фёдоре Ивановиче, известном мастере-судостроителе, и Бачине Михаиле Ивановиче, своём свёкре, также судостроителе. Одновременно она посоветовала: «У д. Тамицы могут быть деды, которые знают древнее ремесло».

Находясь в музее г. Онеги, нам сообщили, что в фондах хранятся модели яхты и бота, компас-маточка и фото Вавчуговской судоверфи. Впервые удалось увидеть машинописный вариант книги В. Я. Боровой «Онежские корабелы и мореплавание», частично опубликованной в журнале «Север», № 10, 1976 год.

В рукописи отмечается, что «Центрами деревянного народного судостроения Онежского края, конечно, являлись не только устье Онеги, но также главные «поделы» (верфи), которые располагались в Кушереке, Нименьге, Лямце, Унижме, Малошуйке. Поразил куплет поморской старинной песни:

«Корабли у нас будут сосновые
Нашесточки, лавочки еловые
Весельщики яровые
Гребцы-молодцы удалые».

Также важно, что «по мере освоения Белого моря и вовлечения новгородцами в орбиту своей обширной торговли всего Заволочья развивалось строительство первых больших мореходных судов, лодей, раньшин, кочей».

25 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

С утра с Виктором отправились по «дедам». У нас сложился тандем. Он задаёт вопросы, чаще самые необходимые, я успеваю записывать ответы. Вот так и строится наша работа.

Первая встреча состоялась с Кузьминым Александром Павловичем, известным краеведом и очевидцем строительства «Персея», родился в 1908 году. В Мурманске работал в аптеке, проживает в г. Онега, пер. Некрасова, д. 4., д. т. 28-28. С 1934 года в возрасте 29 лет служил в РККА, участник боёв под Халхин-Гол. С 1962 года главный врач профилактория-санатория.

Дедок разговорчив и подвижен, но помнит мало. Показал несколько вырезок из местной прессы. Мы же подарили в знак взаимности газету «Комсомолец» с напутствием в день выхода «Полярному Одиссею». Поставили автографы. Я оставил адрес музея в Петрозаводске. На том мирно и разошлись.

Вторая встреча с Бачиной Марией Фёдоровной, дочкой мастера Фёдора Ивановича Афонина, уроженца п. Кушерека. По её словам, отец был толковый, «теперь так не мозгуют». Он «голова и был», при этом «сам остался без отца в 14 лет».

И хотя Мария Фёдоровна призналась: «Сейчас плохо помню, слово скажешь, а другое выпаривает», об отце рассказала подробно. Он «с четырнадцати лет взялся за дело», не выпивал, но умер в 1943 году. Когда-то жил в «плавучке», 3-этажном общежитии, типа парома. «Имел год учёности», «а голова»... писал, «нынешние инженера не могут». Отец умел «делать всё»: и «ушат, и костюм, и телегу, а нас осталось пять остолопов». Про корабли: «сначала делал модель, потом — чертёж», несколько раз «разбивал чертёж трёхмачтовых судов». И потупив взор: «нищий как короб, а раскулачили».

О своем свёкре Бачине Михаиле Ивановиче говорила немногословно, он старовер, «чтоб кружку кому дал». Однако «строил суды, лодьи и боты», а «последний сделал плохой — перевернулся». С горечью в голосе подытожила: «Сейчас в Кушереке судостроителей нет», был, «правда, кора-

бел Лёва Бородинкин». А ведь «в 30-х годах в Кушереке жило 700 семей, это 470 дворов». Любопытно, что в 1979 году Мария Фёдоровна передала в музей модели яхты. Экспонаты находятся на вспомогательном фонде Онежско-Кийского филиала ОГИАПЗ, г. Онега. Акт № 26 от 30 июля 1982 года, № 2253-1, №2253-2. Однако увидеть модели нам не удалось. Свой рассказ Бачина М. Ф. завершила упоминанием о своём сыне — рабочем ЛДК, г. Онега, Бачине Иване Павловиче, родившимся в 1931 году в с. Кушерека.

Третья встреча состоялась с Носковым Павлом Ивановичем, который родился в 1907 году в Вологодской обл., с. Устье-Кубенское. Мужичок интересный и интересующийся историей, но такое ощущение, что «сдвинут по фазе». Сообщил, что «на берегу реки Онеги строили в 1920–1930-е годы лодьи, плоскодонные суда, а шнеки были килеватые и одномачтовые». В 1902 году в Онеге строилась шхуна «Андромеда». Далее немного путано поведал о Е. В. Могучем, видном рыбо- и судопромышленнике Поморья. Именно Епимах Васильевич в 1916 году в Онеге начал строить зверобойное судно «Персей», которое 120 футов по килю, это «его затея». При этом «дело знал рыболовное» и «в Архангельске имел не один дом». Как-то в письме Кучину С. Г. из Кушереки Епимах Васильевич Могучий наставлял: «Бери людей совестливых, пусть судно будет хорошее». Кроме того, поведал об эпизоде, когда пароход «Поньга» отбуксовал «Персей» в г. Архангельск.

Одновременно Павел Иванович сказал, что «вся поморская Кушерека в Мурманске» и что «коча» — название из Мезени, «а у нас шхуны, яхты и кутера с 2-мя мачтами». При этом дал координаты двух братьев, капитанов, один на пенсии, Афонин Андрей Фёдорович (1908 г. р.), живёт в Архангельске, ул. Водников, д. 10, кв. 8, д.т. 4-11-82; другой, Афонин Григорий Фёдорович, живет в Кандалакше, ул. Набережная, д. 123, кв. 63. Тогда же Носков Павел Иванович сообщил о знаменитом капитане Ульянове Иване Никифоровиче, с Унижмы, умер до войны, который участвовал в спасении экспедиции И. Д. Папанина.

Интересна ремарка якобы И. Н. Ульянова о своём доме: «Вот вам дом, сукины дети, возьмите под школу, а не то заберу обратно». Любопытно, что в Ворзогорах известна фамилия Поспелова Григория, который ещё в 1807 году составил карту Новой Земли. Кстати, Нименьга, переводится «мысовая река», является родиной корабелов Пономаревых. В начале 1980-х годов в Северодвинске скончался Александр Иванович Пономарев.

В краеведческом музее в г. Онеге рассказали о модели яхты, которая поступила в фонды. Акт 224 от 23 сентября 1979 года, получена в 1979 году № 1785 от Мищенко Надежды Павловны, внучки Кучина Степана Григорьевича. Адрес: Ленина, 143, Онега.

В музее нам передали «рабочий» список мастеров-корабелов, уроженцев поморских деревень Унижма, Кушерека, Малошуйка:

— Гостев Василий Фёдорович,
— Чучин Иван Фаддеевич,
— Чучин Егор Фаддеевич,

— Чучин Михаил Николаевич,
— Максаков Иван Семёнович,
— Гурьев Евсей Никитьевич,
— Котолов Пётр Фёдорович,
— Жданов Павел Степанович,
— Бачин Михаил Иванович,
— Хохлин Осип Степанович,
— Зайцев Андрей Иванович,
— Фелин (Фомин?) Алексей Григорьевич, ныне проживает в д. Нименьга.

26 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Ночью отдали концы и взяли курс на Пушлахту. В 11.00 прибыли в бухту. Встали на якорь. На «Орионе» подъехали к берегу. Встретились с бригадиром колхоза «Беломор» Агафоновым Анатолием Абрамовичем, родившимся в 1938 году в Онеге. С 1939 года вместе с семьёй живёт в Пушлахте. Вспомнил, что «карбаса шили сами и сейчас шьют». Старейшим мастером являлся «Агафонов Никандр Федосеевич 1914 года рождения, который знатные лодки шил». До войны «пятитонные карбаса из Пушлахты ходили на Кемь и Сороку». А в XIX веке «Пушлахта сгорела полностью, английская эскадра разбомбила». Речь идёт о Крымской войне (1853–1856). Тогда «англичанины попросили быков, ну а мы не дали».

Позже разговаривали с Устиновым Алексеем Евстихеевичем, директором «Беломора», который сообщил, что колхоз существует с 1932 года. Сейчас «план на бригаду 900 тонн», имеется в виду заготовка ламинарии и анфельтии, род красных водорослей.

Всего в Пушлахте 40 домов, из местных жителей «по выборам» 80 человек, почти все старики, едва передвигают ноги. В 13.00 взяли курс на оконечность Онежского п-ова, море взыграло. О штормовой погоде, поглядывая на небо, предупреждали старые поморы. «Одиссей» сразу же стал «проваливаться» в водные ямы. В 17.30 укрылись в бухте. Впереди мыс Ухтнаволок. Решили в открытое море пока не идти. Буруны там с одноэтажный дом, плюс туман...

27 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Шли в жёстких условиях шторма. Никогда бы не подумал, что страх так круто травмирует организм и сознание. Ребята же говорят, что это всего лишь полушторм. Лежал кашалотом, подобрав нижнюю губу: и видуха, и впечатления неусреднённые, «врагу не пожелаю».

28 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Рано утром часа в 3–4 вошли в Северную Двину. Думал, будет иллюминация от наступления большого города. Ничуть не бывало. Утром проснулись уже у пирса яхт-клуба. Баня, пивко, но я успел записаться в две городские библиотеки. На первый взгляд просмотрел город. Вечером решили всей командой, кроме вахтенного, идти в аустерию. Как писал

о дамах города Е. Евтушенко, «она была первой, первой бабой в архангельских кабаках».

29 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Целый день были в яхт-клубе. Время посвятили пиву, загару и трёпу. Море даёт, но и забирает много энергии. Парни, видимо, на меня обиделись. Хотя на что и за что, неведомо.

30–31 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

Началось деловое движение. Музей. Обком. Фонды. Главпочтамт.

Прежде всего, удалось встретиться с Колтовым Фёдором Петровичем, капитаном, который долго работал на парусниках, д. т. 3-09-80. Много позже несколько раз с ним в Архангельске пересекался на научных конференциях, где он выступал с интересными докладами на исторические темы. В этот же день удалось познакомиться с Бильковым Иваном Михайловичем, капитаном шхуны «Запад». В 1934 году он окончил семилетку и поступил в Мореходный техникум, окончил мореходку в 1939 году. В этом же году призван в ВМФ, воевал на Северном флоте, на американских катерах-«охотниках». Демобилизовался в 1947 году и поступил на службу в Архангельское арктическое пароходство. В 1951 году — капитан на «Пинеге» и «Ржеве», а с 1956 по 1975 года — капитан дизель-электрохода «Волховгэс», который снабжал полярные станции. С 1976 года — капитан «выставочной» шхуны «Запад» и зам. председателя Совета ветеранов моряков-полярников.

Знакомство с морским историком Брызгаловым Виктором Васильевичем и Юдиным Петром Афанасьевичем (1917 г. р.), ст. хранителем экспонатов и директором музея Северного морского пути, который в 17 лет впервые в 1934 году угольщиком вышел в Арктику. В 1937–1938 годах П. А. Юдин зимовал на Земле Франца-Иосифа и был «поражён полярной ночью». Позже в 1955–1957 годах стал участником первой экспедиции в Антарктиду в п. Мирный. Делясь впечатлениями, отметил: там, где побывал, «это другая планета, с сиреневым оттенком снега», от которого «оборкался», так поморы говорят об удивлении или испуге. Выяснилось, что Пётр Афанасьевич встречал удивительных людей, дружил с физиком Андреем Капицей.

Он же рассказал, в Соломбале обнаружены останки «Св. мученика Фоки», а раскопки ведёт какой-то москвич. Как позже выяснилось, это был авантюрист-исследователь Кравченко Дима. Встреча с Прокопьевым Юрием Павловичем, директором Архангельского краеведческого музея, р. т. 3-66-79, 3-63-79; договорённость на совместную работу с Авериной Галиной Сергеевной и ленинградским археологом из ЛОИА РАН Овсянниковым Олегом Владимировичем, о котором ранее заочно вели разговоры с Носовым Евгением Николаевичем, его однокурсником и руководителем Новгородской археологической экспедиции.

31 ИЮЛЯ 1984 ГОДА

В собрании Архангельского музея показали модель промысловой лодки на полозьях для «битья» тюленей, имеющей № 3349. Звонки и до-

говорённость на встречу на шхуне «Запад» с Турусиновой Ларисой Владимировной, инспектором по музеям и Фёдором Ивановичем(?), директором Ломоносовского музея. Ребята с «Одиссея» работают в библиотеке. Встреча в Архангельском обкоме ВЛКСМ с Гурьевым Евгением Тимофеевичем, I секретарём, и Ефремовым Анатолием Антоновичем, II секретарём, для получения рекомендации на научно-исследовательскую работу в архиве. Одновременно после вечернего разговора с кэпом решили подготовить материалы о нашей поисковой экспедиции в газетах. Для этого пришлось связаться с журналистами Беловым Николаем Григорьевичем и Якуниным Николаем Николаевичем. Кроме того, разговаривал с Мозговым Александром Ивановичем из отдела информации и Чечель Петром Дмитриевичем, отдел С/Х газеты «Правда Севера», а также с Антрушиным Юрием, сотрудником отдела спорта и туризма газеты «Северный комсомолец».

1 АВГУСТА 1984 ГОДА

В 7.00 с Виктором Дмитриевым отъезд в Холмогоры (Ломоносово) на обкомовской машине ГАЗ. Посещение музея Ломоносова, разговор с директором. Выяснилось, что рисунок поморского коча в экспозиции неправилен и тенденциозен.

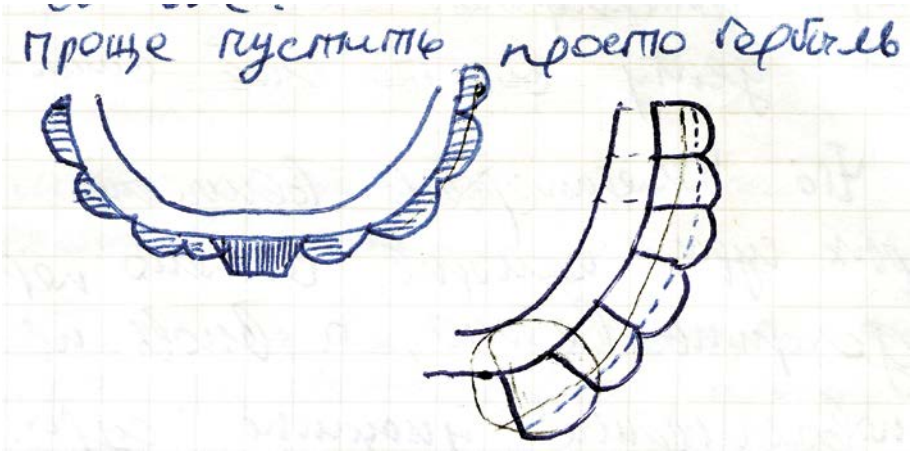
Вернувшись в Архангельск, встреча с Колтовым Ф. П. не состоялась, он продлил свой отпуск. Однако были получены координаты Кишунова Кима Ильича (1934 г. р., из Ярославля), фанатика парусников, капитана, который заводил п/с «Седов» в Архангельский порт. В ходе беседы с ним многие вопросы, связанные с конструкцией поморских судов, прояснились.

Ким Ильич, философский мужик, который серьёзно рассуждает о судостроительной идее. Он завершил 3 курса Архангельской мореходки по классу «судовождение». До переезда на Русский Север, «с восьми лет плавал на Волге». Его опыт подсказывает, что «якорь и течение для поморов, это первое дело», иногда «важнее, чем паруса». Тем более что «поморских судов с хорошим лавированием», по его мнению, «быть не могло», а у шняк и карбусов прежде всего «должна быть хорошая живучесть в разной среде и условиях». По мнению К. И. Кишунова, основные характеристики поморского судна: «Небольшая осадка; малый тоннаж; скромный вес и осадка 1,5 м». При этом «20-метровых судов у поморов быть не могло», а одесская шаланда такая же, как торосная лодка». Поморы учитывали, что в море «баз снабжения» не будет, поэтому «надо всё брать с собой». При этом «десяток малых судов лучше, чем один большой корабль». В торосной лодке интересная грузоподъёмность. В этом смысле «полубак» или «полуют» нужен ли поморам, ведь это увеличение бота на этаж».

Показав копию гравюры старинной лодьи, он прокомментировал: «Или это яхта, или плоскодонка», о «парусах и говорить нельзя», а «якорь на бушприте использовался не так».

Рассуждая о поморской лодье, заметил: «Вся прочность судна держится на обшивке», поэтому «проще пустить просто горбыль», который

даёт «местную прочность», «повышенную плавучесть» и «предохранение на обдир».



Обшивка бортов вторым слоем из «горбыля» для ледовой защиты.
Рис. автора

Рассуждая о коче, заметил: «Мог быть и больше, чем 12 метров», но главное — «необходим был научно-экономический анализ постройки судов, включая расчёт по объёму питания, времени плавания, количеству членов экипажа, целям похода».

В этот же день, учитывая наши проблемы работы с документами, по моей просьбе П. А. Лединин позвонил директору областного архива Н. С. Титову. Действительно, после личного контакта в архиве с директором я получил полный карт-бланш.

Сначала стал просматривать фонд Губернатора и фонд Губернского статистического комитета и после работы с путеводителем по архиву заказал интересные дела. Одновременно смотрел и делал тематические выписки из «Архангельских губернских ведомостей» за XIX век с тем, чтобы на следующий день плодотворно работать в библиотеке.

С Овсянниковым Олегом Владимировичем договорился на встречу 02.08.1984 в Краеведческом музее. Вечером попытался неудачно связаться с Кишуновым Кимом Ильичом.

2 АВГУСТА 1984 ГОДА

С утра встреча с Мозговым Александром Ивановичем, корреспондентом газеты «Правда Севера», и договорённость на публикацию статьи об «Одиссее».

В музее пересеклись с Овсянниковым О. В. и достигли определённости в деле соединения усилий в поисках и археологических раскопках на побережье Белого и Баренцева морей. Я рассказал, что уже более 10 лет каждое лето под руководством Е. Н. Носова участвую в работах Новгородской областной археологической экспедиции на Мсте, Рюриковом городище, в Поозерье.

И наконец, к обеду добрался до Гос. архива. По совету Ю. Критского заказал «Дело о разрешении холмогорцу Матвею Одинокову на своем

карбасе перевозить людей на богомолье в Соловецкий монастырь. Начато 4 июня 1729 г.» (ГААО. Ф. 1. Д. 1. Ед. хр. 655). В деле под 1729 годом упоминается тип судна «кочмара». Удалось скопировать текст.

Вечером 2 августа встреча на шхуне «Полярный Одиссей» с О. В. Овсянниковым и представителем Архангельской студии TV. Олег Овсянников несколько скептически встретил образ будущего судна, о котором так пылко говорил кэп.

3 АВГУСТА 1984 ГОДА

С утра продолжаю знакомство с делами и делаю выписки из материалов в архиве.

4 АВГУСТА 1984 ГОДА

По предложению Виктора Дмитриева, до обеда вместе со штурманом «Полярного Одиссея» Петей Шмойло посетили Гемп Ксению Петровну, старейшего историка, фольклориста и исследователя Поморья. Она лежала в больничной палате Архангельского облздравотдела. С нами была приветлива и рада приходу, но обездвижена и говорила с трудом. По её словам, «поморским судостроением занималась попутно», но «кое-что помню». Рассказала об Алексее Михайловиче Митькине, «потомственном поморе с Повракулы, который сам построил десятки судов». Он учил вместе с ней своеобразию и красоте «певучей» поморской речи актёра, который в фильме «Россия молодая» сыграл роль героя И. Рябова. Например, когда «гребень пену загибает и срывает её, тогда жизни нет», или о штормах: «когда засвистит шалыш, тогда держись».

Ксения Петровна убеждена, что «коллективизм поморов отражал их жизнь», а «при строительстве лодок мастера привлекали родственников и знакомых». Удивительно, но «с 1905 года совершала поездки по побережью Белого моря», а сейчас «работает над сборником «Поморских речений». Узловыми сюжетами станут «море, жизнь, ветер, лёд».

Она убеждена, что «отдельные речения раскрывают смысл поморского бытия». В своих экспедициях «по судостроению собирала данные», интересовали «география и типы судов, длина, ширина, осадка, а также количество мачт и тип парусов». Тут же с гордостью подчеркнула: «Поморы ходили на крепких судёнышках до самого Груманта». Говоря о мастерах, упомянула «Аркадия Степановича, но фамилию запамятовала», он прекрасный модельщик судов, работник «Красной Кузницы» и коллекционер якорей.

И после небольшой паузы: «Белое море по физическому состоянию имеет более ста оттенков». При этом «поморы пьяницами не были никогда. Но перед отправкой иногда кутили». Сама слышала, перед выходом на зверобойный промысел говорили: «Всё своё возьмём, а потом оставим». А «после возвращения кутили ещё». Даже «жёнки» им говорили: «Сколько можно пить, мы брагу уже разбавляем». Но поверьте, «чтобы пропили свой пай, такого не бывало». При этом «ориентация в Белом море у поморов была не хуже, чем сейчас», у меня «был поморский компас, с треугольником в середине, и по углу тени определялось время для измерения пути».

Сейчас моя «маточка находится в музее Арктики и Антарктики» в Ленинграде. Перед уходом Ксения Петровна пожелала успеха, а мы второпях подарили газету «Комсомолец Карелии» со статьёй о нашей экспедиции.

В этот же день встретился с Афониным Алексеем Фёдоровичем (1914 г. р., Онега).

Очень живой рассказ: «Отец мой, Афонин Фёдор Иванович, занимался постройкой шхун, карбасов, барки, яхты», но «был малограмотным крестьянином и до всего доходил сам».

Он был «умельцем, мог делать всё — от обуви и кончая судами». Сам «разбивал плаз на свой манер» и «построил за свою жизнь 60 парусников для купцов».

«Я же впервые вышел в море в 1919 году», а «в 1921–1927 годах в Мурманске ловил треску, в 1929 году работал в торговом порту береговым матросом». Зато в «1929–1930 годах ходил на Новую Землю, Землю Франца-Иосифа, промышлял гренландского тюленя в Белом море», испытал много. В 1937–1938 годах на буксире «Поной» принял участие в Обской экспедиции, позже работал на тральщике». В годы войны «с морем не расставался», служил «на военном буксире М-39, гражданское название «Муссон». Много позже с 1966 года, до выхода через год на пенсию, являлся капитаном танкера «Карталы».

5 АВГУСТА 1984 ГОДА

Определённо засиделись на суше, стали тосковать по морю. Из Архангельска шхуна вышла в 2.00 ночи, а уже в 13.00 мы подошли к историческому и легендарному Пертоминску. Купались, загорали.

В 14.20 пришли в порт Пертоминска. Впечатления размеренной провинциальности.

У моря Беломорский рыбокомбинат, рядом «Красная гора», «Луда» и «Уна», где находится колхоз им. Калинина.

За Летним Наволоком в Яренге и Лопшенге живут 10 семей, есть и старики, там стоят «торосные лодки». Наиболее пожилые жители Лопшенги, Пунанцев Егор Андреевич (1926 г. р.), на рыбокомбинате Сырцев Андрей Иванович (1926 г. р., родом с Кировской области).

Подошёл Бронников Георгий Александрович (1928 г. р.), житель Летнего Наволока, рассказал, что недалеко на берегу лежит «тройник» из 7 досок и «зверобойка».

Впервые помор употребил термин «струговая лодка» о судне с осиновым дном, которое обычно делают мезенские судостроители. При этом заметил, что тип судна «шняка не помнит», но знает «ёлу». Георгий Александрович «начал выходить на промыслы в Белое море с 1942 года».

Обычно поморы на судно «ставили по две мачты на носу», и лодка «служила до 15 лет». Время промысла «начиналось в конце января и завершалось в начале июня».

При «шитьё» лодки сказал, что брали «берёзовую молодую вицу», которую мастер «вьёт в одно, иногда 2–3 кольца». При этом «вица накру-

чивается и для потребы вымачивается». Тут же пояснил, что используется «толстый конец вицы», им «шьёшь как спицей».

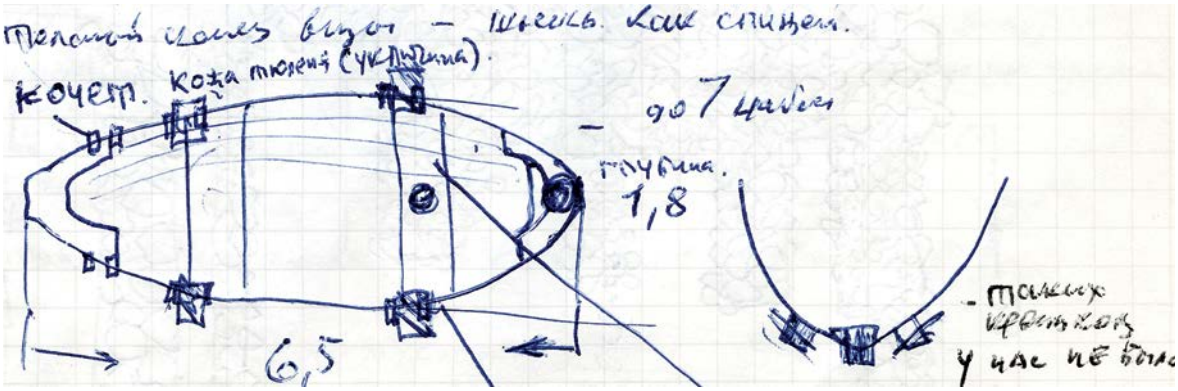


Схема установки уключин-«кочетов» и мачты на карбасе. Рис. автора

Интересно, что в карбас «полагалось 6–7 зверей», а «когда много», то «за корму или за борта».

«Сельдяной карбас достигал 2,5 тонн, длина — 7,5 м, ширина — 2,5 м, глубина — 1,8 м». Однако сейчас «самостоятельно не делаю, с батькой давно шил «зверобойку».

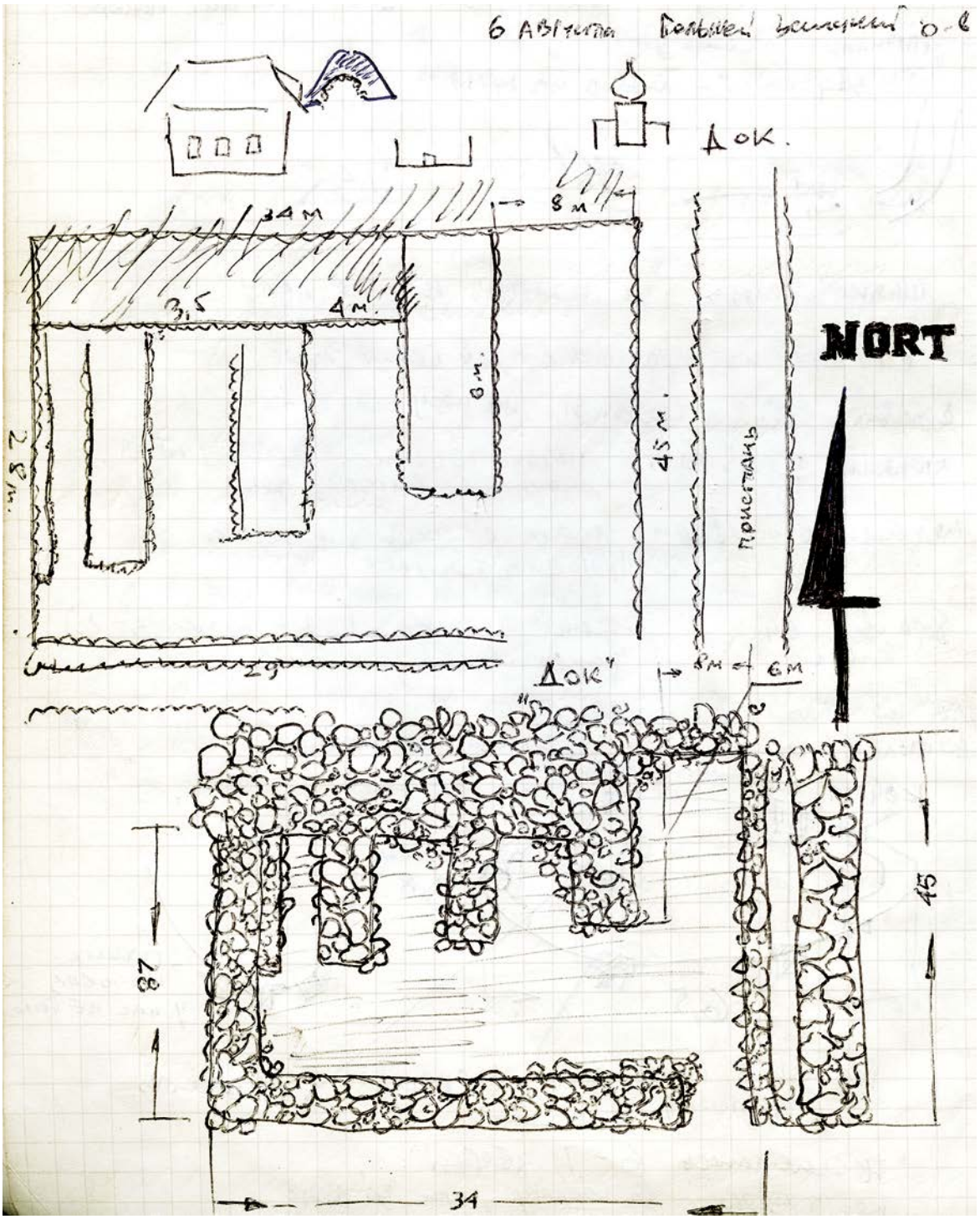
Кстати, «в Летнем Наволоке» уже «никого нет, зимой 9 бабусь». Мне приходилось нелегко, «11 человек поднял на ноги», но «белый хлеб хоть будь, хоть нет, а без чёрного за стол не сяду».

6 АВГУСТА 1984 ГОДА

В 16.00 пришли на Соловки. Всё по-старому. В 13.00 остановились на Большом Заяцком острове, где много саамских лабиринтов и каменных курганов. Грибы собирали между валунных грядок в лабиринтах.

7 АВГУСТА 1984 ГОДА

Решили идти к Терскому берегу. Густой, белый, как утренние сливки, туман заволок судно, не видим даже друг друга на палубе. Сбавили ход. Холодно, оделся по полной форме + свитер. С 8.00 на вахте. Стою на носу у бушприта и смотрю вперёд, но действительно, как говорил когда-то А. Пушкин, не видать «ни зги». К 11.00 солнце мало-помалу растопило белую поволоку. Очень много медуз различной формы, я насчитал их уже 4–5 типов, которые в свою очередь разнятся по видам. Рядом нырнул больших размеров тюлень, метров на пять в длину. Сбавили газ, потом совсем остановились, ребята полезли купаться. Мы же занялись ловлей медуз. Выбрал одну из самых маленьких и красивых, решил довезти до Беломорска, посмотреть, как долго живёт и вообще может ли жить в банке. Воду буду менять раза три в сутки. В 9.45 море спокойно, лишь белые гребни малых волн. Идём вдоль берега на Кандалакшу. Видимый Карельский берег Белого моря зрительно ничем не отличается от других «берегов». Прямо по курсу висит прекрасный апельсин закатного солнца, цвет фантастический, да и кадровка тоже. На сером фоне неба, переходящем от синего к свинцовому оттенку, подброшен красный мяч, вот только где баскетбольная сетка?



Карбасная гавань на Большом Заяцком острове. Рис. автора

Отправляясь в поход, думал, что будет много времени для анализа самоощущений и для расстановки каких-то определённых начал. Всё на уровне поведенческих моделей и общефилософского понимания проблем коллектива. Всё оказалось куда прозаичнее.

Мне кажется, что на «просторе» у людей где-то притупляется перспектива. Ну да ладно.

На «Одиссее» подняли кливер, чуть быстрее «почапали», как говорит милая Наташка, «в пределах пивных вариантов».

8 АВГУСТА 1984 ГОДА

Утром идём Кандалакшской губой. Прошли Киберинские луды. Справа по курсу высоченные сопки до 350 м с белыми шапками. В 12.00 подошли к порту Кандалакши, бросили якорь.

Я отправился в город. Скорее городок, надо быть скромным. Ленты улиц несутся вдоль залива и немного в сторону сопок, там упираясь в столетнюю растительность. В фоновом обрамлении кряжей городок весело начинает играть. Вечером с Петрухой вновь кинулись с корабля в центр. Потолкались в кабаке гостиницы, а затем двинули в бар и своего не упустили, как пел Высоцкий, «пусть он будет параллелепипед»... На «Полярный Одиссей» вернулись в 1.30. Все уже давно дрыхли.

9 АВГУСТА 1984 ГОДА

С утра притащили 50 литров пресной воды, мужики рванули по лавкам. Кэп купил какой-то тухлой рыбёшки с палец величиной, но гордился тем, что по дешёвке.

В 14.20 вышли в море и только к 21.00 подошли к о. Великий. Места красивые, солнце над головой. Я на первом же катере отправился на остров. Очень много ягод, на берегу целая армада медуз. Ретивые головы предлагают загнать на сковороду. А что?

На катере подъехал ст. лесной инспектор и сразу в наступление: «Вы что же, не знали, что это Кандалакшский заповедник?». Пришлось с Виктором, взяв ворох бумаг, съездить на кордон. Поговорили, нас поняли. Мы убедили, что утром следующего дня снимемся с якоря. Однако нас строго-настрого «заговорили» на берег ни в коем случае не сходить.

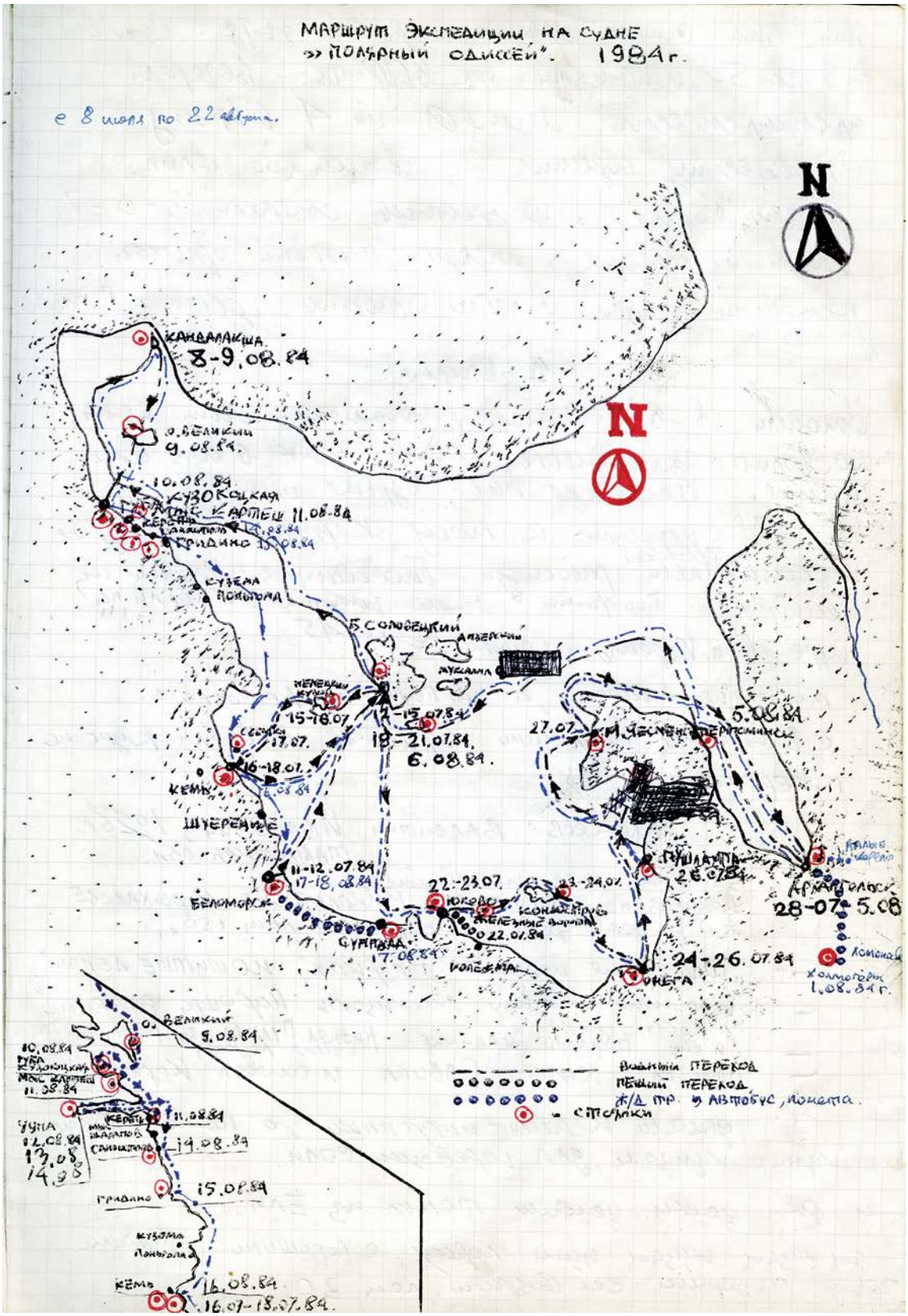
10 АВГУСТА 1984 ГОДА

В 5.00 снялись с якоря и, пройдя четыре часа, встали в губе Кузокоцкой. Солнце, встали и сразу же на берег. Мать моя! Никогда не видел столько морошки. Зарядил желудок литров на пять, даже отказался обедать. Ребята стали ловить морских звёзд. Собрали около пятидесяти и принялись, как когда-то Хемингуэй, их варить. Я же составил карту-схему «Маршрут экспедиции «Полярный Одиссей». 1984 г.».

Вечером срубил крест метра на четыре в высоту. Перекладину соединил без гвоздей, на «поморский» клин. Разожгли костёр, потрепались, сыграли в туристическую игру «3-07». На кресте огнём в одну строку сделали надпись «Полярный Одиссей». Может, богохульство? Поставили рыболовные сетки. И легли спать где-то около двух часов ночи.

11 АВГУСТА 1984 ГОДА

Шхуна отошла в 8.30. Ветер, тумана почти нет, но волна значительная, как в Онежском заливе. Потрясло нас, будьте нате. В 13.00 подошли к мысу Картеш. Там уже несколько десятков лет работает биостанция. Ребята из Ленинграда. Пообедали в этом закутке и легли на курс в п. Кереть, куда пришли примерно в 15.45. Точнее не в древнее с. Кереть, а на бывший лесозавод. С Виктором спустили «Орион-8» и взяли курс в поморское село Кереть.



Маршрут экспедиции по Белому морю 1984 г. Рис. автора

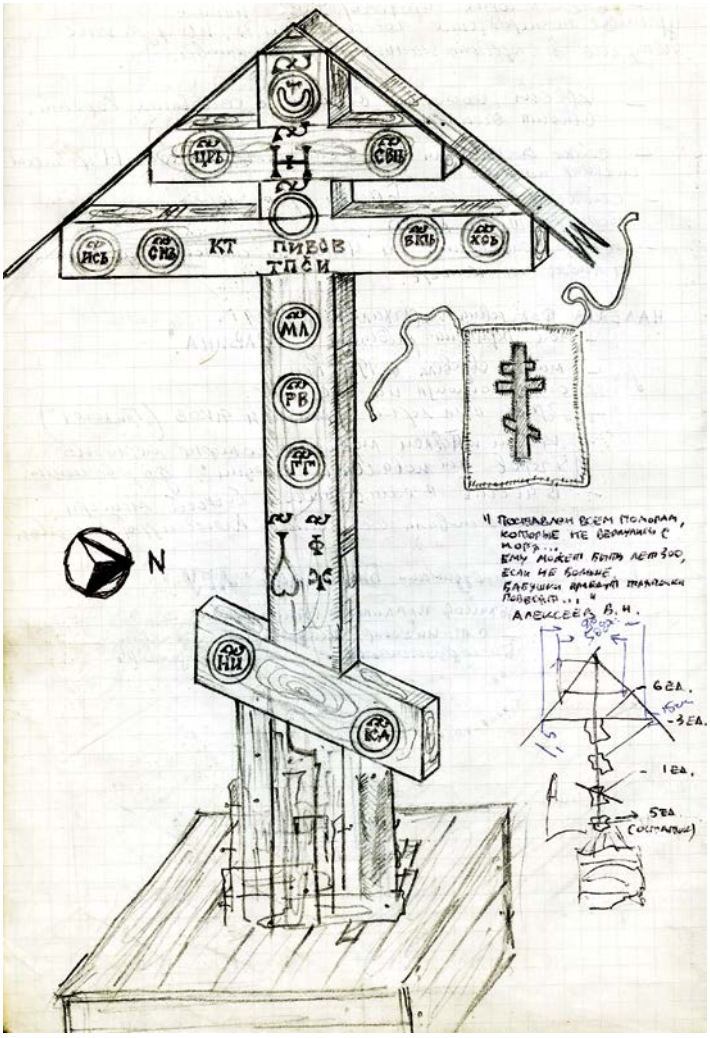
Первым, кто нам «подвернулся», оказался Алексеев Валентин Иванович (1926 г. р.), родившийся под Тамбовом. Сказал, что «в деревне осел после войны, женился на Августине Николаевне Корыхаловой. Жил в доме,

где и сейчас. Стоит лет 150». О судах поведал, что «никто не помнит о лодках, но шитые делали». Во всяком случае, по рассказам помнит, как «делали корабли-парусники, а потом сдавали их купцам для перевозки соли». Что точно «лодки делали только из ели», и показал нам судно на берегу с хорошими разводами, сказав, «ему возраст лет тридцать». Кроме того, упомянул, «в 1920-х годах профессор Жук нашел урановое месторождение» отсюда километра три. «Но руда оказалась лишь в отдельных камнях. «Дело бесперспективное».

О придорожном кресте Валентин Иванович сообщил, что «стоит с основания Керети, очень давно». И завершил рассказ: он «капитан армии в отставке», имеет четырнадцать правительственных наград, живет в г. Горьком с 1963 года, военрук школы № 160. Но в Кереть приезжает каждое лето «из Чупы на автобусе до Пулонги, а там на катере».

Между тем В. И. Алексеев посоветовал: «Кое-что может рассказать Надежда Фёдоровна Корыхалова и ещё Панарин Владимир из с. Нижняя Пулонга, бригадир рыболовной бригады. Он сам делал лодки».

При встрече с Надеждой Фёдоровной Корыхаловой (1909 г. р.), старейшей жительницей с. Кереть, она сообщила, что её «родители работали



Крест «всем поморам, которые не вернулись с моря». Рис. автора

у Савина», но «мать овдовела в 1922 году» когда «отец потонул на лесозаводе». Однако она помнит: «Здесь шил лодки Михнин Яков по прозвищу Гриденец». В этот же момент она рассказала, что поклонный «крест на дороге поставлен мужиками, которые мерли по 45 годов от повальной болезни» ещё «до революции», в «честь Всемилостивой божьей матери».

Одновременно Надежда Фёдоровна посоветовала «встретиться с Александрой Морозовой». Однако поговорить нам так и не удалось.

Зато вечером добрались до биостанции ЛГУ и пили чай с сотрудниками. Нас встретил Дьячков Владимир Вячеславович, ст. инженер лаборатории зоологии беспозвоночных, который с мая по декабрь живёт и работает на мысе Картеш. На скале напротив одного из деревянных корпусов станции «поставлен крест всем поморам, которые не вернулись с моря». Со слов Алексеева Валентина Ивановича: «Ему может быть лет триста, если не больше. Бабушки приедут, тряпочки повесят». Я сделал карандашный набросок креста, основание которого существенно подгнило, но он возвышается и вызывает трепет.

12 АВГУСТА 1984 ГОДА

Снялись с якоря в 6.00, взяли курс на Соностров. Но у Шарапова мыса прихватила носовая и с левого борта усиливающаяся волна. Стало сильно бросать. Шхуна проваливается в водяные ямы. Слышится треск дерева. Впервые возникла угроза если не катастрофы, то точно аварии. Шарапов мыс, отвесная скала градусов под 60, неотвратимо, как в кино, надвигается. Кэп, не теряя спокойствия и оперативно, принимает решение на волне развернуться, изменить курс на 180° и идти по направлению Кереть — Пулонга — Чупа. Необходимо переждать непогоду и успокоиться. Идём вроде бы ровно. Настроение, правда, упало. Виктор делится впечатлением, при таком шторме солярка и масло поступает неравномерно, и движок способен заглохнуть. А без машины и парусов, это каюк... Пришли в Чупу и, кажется, выскочили на солнце. За обедом отведали мидий. Делал я сам, сначала выловил, потом заварил. Они открылись, вытащив их и расцепив створки раковин, бросил на сковородку, жарил. Чем не книжный Париж или Марсель? Как прошло с граммом водчонки?! Радостно и не печально, но не сытно... Весь вечер команда приходила в себя, отдыхали, читали и трепались.

13 АВГУСТА 1984 ГОДА

Хотели с утра двинуть на юг. Но порывистые ветра оказались мощнее нашего желания. Пока стоим и не рыпаемся. Уже второй день, как выбились из графика. В 12.30 завели двигатель, в трюме шхуны много воды. В общем-то, климат на судне заметно суровеет, люди часто ругаются и не только от усталости. Петруха опустил руки. Говорит, что делает то и то, и что в том и том нет никакой пользы. Тема Андрюши боцмана и кокши Ирины Синявской вроде из больной, но завистливой, перешла в нормально-естественную. Да и пора уж. Сергей Железов, наш старпом, пытается брать голосом, но слабость характера или ещё чего, лишний раз загоняет в затруднительный угол. Мне лично не по душе его подобострастие перед

Виктором Дмитриевым, но, с другой стороны, капитан. Вечером салат из кальмаров и глубокий продолжительный сон.

14 АВГУСТА 1984 ГОДА

Посмотрел на график моего отпуска и ахнул, задержка или опоздание уже кругленько, три дня. Ветер стабильно NORD-OST. Впрочем, задержка лично меня волнует не по-революционному. При этом кэп говорит, что при таких штормах от посудины может остаться в благодарной памяти потомков лишь одно название. Вышли в 18.30. В 10 проскочили Шарапов мыс. Волна высотой метра в два, порой перелетает палубу, плюс сильный ветер, к тому же толчея, а палуба всегда в воде. Качка большая, по требованию кэпа помпой откачал воду из трюма. В 23.30 подошли к д. Сонострров. У бе-

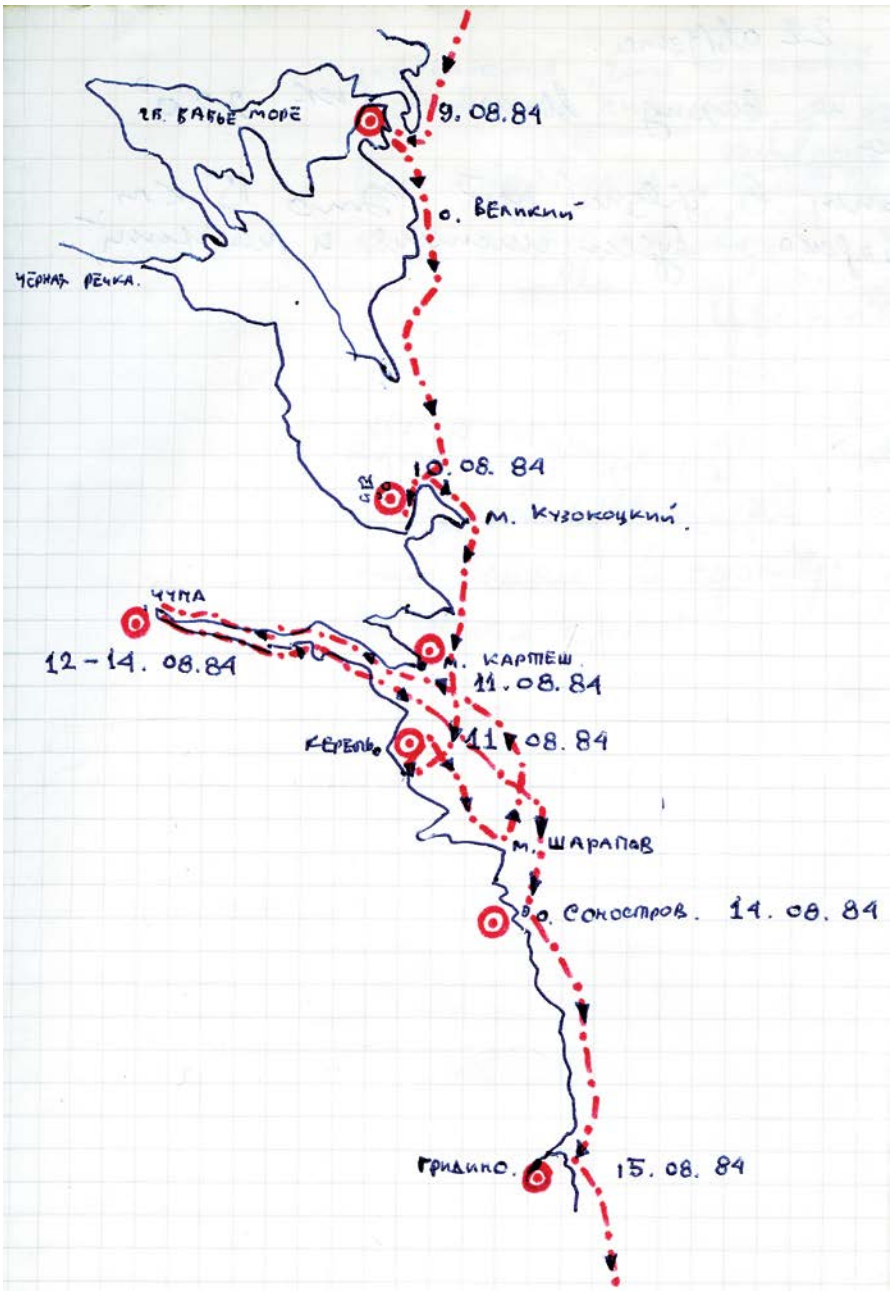


Схема маршрута по Кандалакшскому заливу Белого моря. Рис. автора

рега стоит МРБ и чья-то яхта. Наконец-то кончилась качка и этот дьявольский отсвет на волнах. Как у Стругацких паутинка. Деревня брошена, видимо, в 50-х годах. Сейчас стоит домов 20–25. В некоторых проживают либо родственники бывших хозяев, либо приезжие, в основном, московские или ленинградские отпускники. В одном доме почти постоянно живёт рыбинспектор. Летом до начала августа размещаются косари. В левой части деревни, за мостом, дом Воробьева Петра Александровича, бывшего председателя рыболовецкого колхоза «Красный маяк». Ночью будить его было неудобно.

Встретились с группой московских туристов из 3 человек, совершающих водный марш на двух байдарках, которые представились физиками из МВТУ. Оказалось, что они знакомы с некоторыми тонкостями пропускного режима в районе Новой Земли, кроме того, знакомы с А. Горчуковым, оператором студии «Центрнаучфильм», который был на шхуне.

Однако в смысле сбора музейного материала деревня бесперспективна. Оказывается, деревня Соностров официально прекратила свою историю в 1965 году.

15 АВГУСТА 1984 ГОДА

В 8.30 прибыли к древнему поморскому селу Гридино. На переходе кидало как никогда. Крен судна достигал 45–50°. Я, сползая с верхней полки, в момент крена и качки ударился головой в печку. Волна действительно крута. Очевидно, «взыграла Федосья», как говорят в Колежме. Вошли в губу и встали к борту «Телемаха».



Карта-схема заливов у с. Гридино. Рис. автора

Гридино расположилось почти в одну полоску домов вдоль берега. На окраине в бору поразил старинный погост, для меня открытие. Гелевой ручкой сделал набросок надмогильного столбца. Увидел, что на некоторых земляных погребальных прямоугольных холмах набросан уголь, а рядом с могилой стоят металлические банки, в которых жгли еловые ветки. Средняя часть фигурного столбика с «голубцом», 2-скатной крышей и коньком вырезана оригинально, без повторений по сравнению с другими. Мне показалось, что эти памятные столбы выражают характер усопшего. Кладбище вытянуто N-S. Некоторые столбики имеют гробовины, доски, покрывающие



Резной намогильный столбик. Рис. автора

землю. На некоторых вырезаны короткие надписи, эпитафии. Почти на всех столбиках в верхней части следы от врезанных медных иконок от складней. На более поздних памятниках врезаны дощечки с нарисованным крестом или фотографией. Последние захоронения, очевидно, относятся к кон. XIX в. — нач. XX века. Однако поразило и другое, многие могилы в запустении, они не ухожены, столбики повалены.

В Гридино встретились с председателем исполкома поселкового совета Богдановым Ипатом Кирилловичем (1928 г. р.), уроженцем Сонострова. С уверенностью сказал: «Сейчас лодки строит каждый сам себе», и назвал двух старожилов: «Михнин Северян Васильевич (1912 г. р.) и Коновалов Иван Михайлович, который родился в 1908 году». Одновременно рассказал, как люди добираются до Гридино. «Сначала от ж/д станции Энгозеро на машине, иногда ходят автобусы до п. Барка. Потом по воде на катере через Кивиконды, около 30 км до самого Гридино. Далее можно добраться до Лобского». Сейчас люди занимаются рыбой: «План ловли сёмги около 1,5 тонн. Также добываем треску, сельдь, камбалу». Кроме этого, «собираем морские водоросли: фукус, анфельцию, ламинарию». Правда, «хозяйство нерентабельное, хотя рыболовецкий колхоз «Победа» существует с 1930-х годов». В Гридино «на 1984 год всего 83 двора, это 169 человека». О наличии флота: сообщил об 11 бригадах, которые трудятся на 6 МРБ-40, 7 мотодорах, 8 лодках моторных и 14 гребных лодках. В Гридино есть восьмилетка, фельдшерский пункт, почта, магазин, клуб. Тут же перевёл разговор и сказал, что гридинцы издавна «ветра называют по-разному: «обедник», «летник», «шелоник», «запад». А иногда то ли в шутку, то ли всерьёз: «Ну ветер, задул из-за Марьенной бани. Красивую часовню в Гридино наши деды по слухам построили в 1928 году». В действительности, Никольская церковь возведена во второй пол. XIX столетия. При этом «несколько лет назад» Г. С. Сонникову в Кемский краеведческий музей «были переданы колокол и крест». Правда, «сейчас храм находится под охраной государства», но «ни одной копейки на охрану до сих пор не выделено». А «лет 15 назад москвичи проделали дыру в окне, пролезли в часовню, после этого полностью исчез иконостас». И с горечью: «Поддерживать часовню велят на общественных началах, а как?».

Вскоре мы встретились с Коноваловым Иваном Михайловичем, который начал рассказ о шняке. «Помню, ходили на шняках под прямым

парусом», а «длина лодки метров пять», при этом «ходило по четыре-пять человек». Отправлялись «за раз» на «пяти-шести шняках, у кого парус тоненькой уйдёт вперёд». Между тем «шняка, которая имела 4 весла, и гребли сидя, стояла лет пять». Интересно, что в море «паруса «покося́т», когда ветра «не даёт» (недостаёт). Но «лодки шили гвоздями, которые заказывали гвозди в городах, чаще в Архангельске, с большими шляпками и плоским стержнем». Однако «шитых вицей не помню, но иногда к берегу приносило лодки, шитые кореньями». Что точно, «коч и кочмару не помню, таких у нас изродясь не было».

Тут же старый помор рассказал про елу с гафельным вооружением. Эти суда «мы не строили, а покупали, они лучше шняки и на покос лучше шла», т. е. под углом к ветру. «Мой отец, Коновалов Михаил Иванович, ходил на Новую Землю на больших судах из Мурмана. Часто вспоминал, что на Новой Земле» поморы «брали у кайры яйца». А «погиб» трагически, когда «оторвало лёд, и льдину унесло в море». Кстати, и «дедко мой тоже ходил на Новую Землю, хозяева тогда часто нанимали людей».

Про свой личный опыт рассказал: «Однажды у о-ва Черный (за Поньгомой) разбило наше парусное судно». Когда «волна «вели́ка», мы лили тресковый жир, который брали бочками, чтобы «сбить» гребень». На рыбный промысел «уходили весной на Восточную Лицу», использовали «компас с медным ободком», а «о картах и лоциях не знаю». В море «из Гридино выходили прямо от Тетрино». Интересно, что «рыболовные артели собирались только из гридинцев», а «на промысел зверобойный» выходили «на лодках метра 2,5–3,5». При этом «лодки делали только из ели», ведь «смолёные воду не принимают», а до строительства «еловые доски сохли 2–3 года» Кстати, «если лодка сделанная пролежит один, два года, будет лучше». При строительстве лодки «мох рвали в «лужах», так поморы называют болота. С жалостью сказал, что старинный рабочий инструмент «сверла уже давно увезены, приезжали до вас из Ленинграда и из Москвы». При этом «лодки делали только для себя, на продажу и не думали». Завершая разговор, отметил: «Сейчас я на пенсии, получаю 62 рубля». К сожалению, Михнин Северьян Васильевич оказался в отъезде, был на покосе, и мы его не застали.



Косой замок с клиньями для крепления штевней-кокор с килем. Рис. автора

К 15.30 появилось солнце, но море по-прежнему было бело от волн. Мы знали поэтическую примету, подсказанную стариками-поморами, «если к полудню или обеду разъя́снится, значит шторм на слом идёт, если же солнце выглянет к вечеру, ночью и утром жди беды». Тем не менее капитан, взвалив на себя ответственность, всё же решил покинуть бухту и выйти в море. Хотя была волна с бурунами, сохранялась ясная привязка к берегу и маякам, что подсказывало успех. Отшвартовались от борта «Телемаха» в 18.20, шли всю ночь и подошли к Рабочеостровску в 7.20 утра. Тринадцать ходовых морских часов. Подготовил карту-схему маршрута шхуны «Полярный Одиссей» от Бабьего моря до Гридино.

16 АВГУСТА 1984 ГОДА

В Кеми назрел перечень задач. Надо найти Панкова В., собственного корреспондента газеты «Советская Россия». Если его нет в Кеми, то в отделе культуры (т. 5-45) связаться с Петрозаводском и узнать, уехал он или нет. Обязательно встретиться с директором музея Сонниковым Геннадием Степановичем. Кроме того, через Агееву Наталью Ивановну из ВООПИКа, хочу узнать о внучке Андреева (род Михаила (А)Охлым(н)нова из с. Шуерецкое), якобы работала в локомотивном депо в Кеми.

Кроме того, прояснить вопрос о поклонном кресте на развилке дорог в Керете, более подробно узнать о Гридинской церкви (часовне). Когда построена, кем, в честь чего или кого названа, кто разорил и когда? Выяснить ситуацию с ВООПИКом вообще, какими занимаются историческими объектами и памятниками. 2–3 июня Ивочкина Валентина Ивановна из ВООПИКа была в Гридино и решала эти вопросы.

Состоялась встреча с Михайловым Виктором Алексеевичем, зав. орг. отделом Кемского райкома ВЛКСМ, а в музее директора не застал. Зато зашёл на погост Успенского собора, напротив музея, расположенного в самом древнем каменном здании города, в котором размещался банк. За оградой собора увидел кладбищенский камень с эпитафией знаменитому купцу Фёдору Михайловичу Антонову из династии Антоновых, который в 1830-х годах гонял обозы с рыбой, солью и слюдой в Санкт-Петербург, используя трассу «Осударевой дороги».

«Здесь погребен прах / Осташковского купца / уроженца г. Кеми / Федора Михайловича Антонова / умершего в Москве / 13-го октября 1873 года.

На хладных тундры берегах,
Под мраком северной природы
Провел в заботах и трудах
Своей ты молодости годы.

***

Когда ж и телом, и умом
Окреп ты, сильный и могучий,
Не мог ты жить в краю родном
С своей энергией кипучей...

***

Но не забыл ты край печальный,
Всегда любил его душой.
И в город Кемь, на Север дальний,
Ты прах велел отправить свой».

На обратном пути заехали в Рабочеостровск к Грише Белому, и я задал вопросы о поморских судостроительных инструментах и кое-что о последних лодках, которые он построил. Григорий Андреевич вновь поразил своей эрудицией и знанием дела. По его мнению, топоним Мезень происходит от «молочницы», вида лодки. Про особенности труда судостроителя добавил: «Маленькие доски трудно выгибать». Однажды «я делал модель поморской лодки» по заказу директора Рабочеостровской школы, замучился... «конец вицы закреплял, а потом шил вершинкой». Неожиданно Григорий Андреевич Белый произнёс: «Мой отец, Андрей Прокопьевич Белый, ведь был потомственным рыбаком, вместе ходили». Он и научил «брать с собой «тресковый жир», который называл «борда». Когда прилив накатывал на лодку, его выплескивали против «засычки», так поморы называли гребень волны». Из инструмента показал «жимок», своеобразные тиски и «натяг» для бондарных работ при натягивании железных колец на бочку, и сказал: «Использовались в прошлом веке».

На отливе, в 14.00, при отходе от полузатопленной баржи в Кеми обидно сели на мель под улюлюканье на берегу пьяных, досужих мужиков. Ещё раз убедился, отлив это система, которая работает помимо воли человека. В 17.23 снялись с Божьей помощью и вышли в открытое море, взяв курс на порт Беломорска. Очень занятна на море зеркальная поверхность. Совсем не чувствуется, что идём на полных оборотах. Кромка берега не видна.

Пришвартовались к пирсу Беломорска в 12.00. Донельзя уставшая команда улеглась спать.

17 АВГУСТА 1984 ГОДА

По рекомендации Отавина Ивана Осиповича из с. Колежма дошли до зам. председателя райсовета Князева Владимира Игнатовича, встретились с Доколовой Марией Афанасьевной, ответственным секретарем Беломорского отделения ВООПИКа, Чмыликовым Михаилом, I секретарём райкома ВЛКСМ, директором Беломорского краеведческого музея Фофановой Полиной Савельевной и Борщенко Надеждой Павловной, III секретарём (по идеологии) Беломорского райкома КПСС.

После этого посетили начальника железнодорожной станции и на первом товарном поезде № 421, в кабине тепловоза, вместе с Виктором в 13.00 отбыли в древнейшее поморское село Сумпосад.

По рекомендации встретились с Евтюковым Агеем Фёдоровичем (1919 г.р.), уроженцем с. Сумпосад, сейчас пенсионером, а в прошлом был заведующим рыбного пункта.

Старейший житель толково рассказал про бот, установленный на скале Мельничьего порога р. Сума. Мол, дубовый корабль «разорили до войны,

внутри загорелось», что «была палуба, сиденья, люковицы и одна мачта», кроме того сохранялся руль, ещё недавно валялся». В отличие от распространённого мнения, что сохранившийся бот относится к петровскому времени, Агей Фёдорович утвердительно отметил, судно «сумчанам подарил князь Алексей». Речь идёт о даре Великого князя Алексея Александровича Романова. Однако потомки «борт вырубили, чтобы взять заклёпки». Желая хоть как-то сохранить судно, «8 лет назад» была сделана «крыша, но сейчас дырява, сами ставили, когда мост сорвало». Долгое время «вёсла валялись, якорь был и цепи», а также «люковицы», и на корме стоял рулевой».

Одновременно рассказал о каких-то «каменных глыбах Сумпосада, которые в 1937 году все взорваны». Со временем их «хотели строить, но деньги пропили».

Что касается поморского судостроения и мореходства, его отец Иван Фёдорович, настоящий «рыбак и мореход», не раз «со всеми ходил в Норвегу». До революции «в Сумпосаде строили 70 судов, но коч и кочмару не помню». Зато вспомнил острую поговорку, что здесь жил «Павел Вязьмин, был востёр, и судно строил как костёр».

Не мог не сказать и о другом знаменитом земляке: «Семен Евстифеев из рук императора награждён второй золотой медалью участником в 1902 г. экспедиции барона Эдуарда Толля».

Также поведал о двух поморских судостроителях: Андрее Ивановиче Дурове, мореходе, который с 1906 года «сам шил карбас, но тот завалился немного», и Антипе Ильиче Клевине, который в Сумском Посаде с успехом «шил себе лодки».

Однако суда «вицей уже давно не шьют». И переменив тему: «У нас в 1949–1950 годы была гидростанция», но «сейчас остались турбины, а корпус редуктора кувалдой выбивали, настоящая литейка была».

В 15.30 осмотрели знаменитый сумпосадский бот, сфотографировали и вышли на тройную развилку, Хвойное — Беломорск — Колежма. Стояли около 3-х часов, но ни одна редкая попутка не взяла в город. Немудрено, наш видок был ещё тот.

В 20.00 на автобусе подъехали прямо к городской бане. Виктор отправился мыться, я же, ощутив рублёвку в кармане и не имея мыльных принадлежностей, решил удивить «беломорский» мир и вечером оказался в гостях «у дяди Васи».

18 АВГУСТА 1984 ГОДА

В 13.30 вернулся на «Полярный Одиссей», и почти сразу шхуна по Выгу подошла к 18 шлюзу. Вымотавшись за последние сутки, я бросился на койку.

19 АВГУСТА 1984 ГОДА

Проснулся в 8.00, мы стоим у 13 шлюза. Погода солнечная, но ветер. Ополоснулся, сделал зарядку. Поели. С Петрухой прошли по берегу в расчёте увидеть красивого барашка. Но, слава Богу, не нашли. Точнее видели,

но «тащить» было не с руки, деды ходили, постукивали палками. В 12.30 благополучно проскочили камеры 13 шлюза. Пошёл дождь, мелкий, грибной, довольно неприятный.

Вот и снова канал. Круг пройден. На душе опустошение. Как пустыня. Сколько ни лей H_2O, всё в песок уйдёт. Вероятно, года и прочая чепуха как-то раскачивают организм. Но, несомненно, одно, трипс, как и иные сладенькие конфетки, нельзя пользовать ежечасно. Приестся. И тогда чем-то нехорошим зарастёт. Для меня научный и практический эффект экспедиции абсолютен и несомненен.

О поморских кораблях на дне моря, которые могут существенно реконструировать народную традицию, я размечтался. Однако уверен, что помощь в обследовании участков дна могут оказать аппараты с фото- и телевизионной аппаратурой, локаторами бокового обзора и другими прибамбасами, которые должны буксироваться по дну и вести непрерывный осмотр по маршруту научно-исследовательского судна.

20 АВГУСТА 1984 ГОДА

Ночью прошли 11 и 10 шлюзы, вышли в Выгозеро, широкое как маленькое море. Погода неплохая, волны нет, изредка появляется солнышко. Возвращаемся домой, просто некуда деться. С 8 июля болтаться, всё-таки не фиг с маслом.

21 АВГУСТА 1984 ГОДА

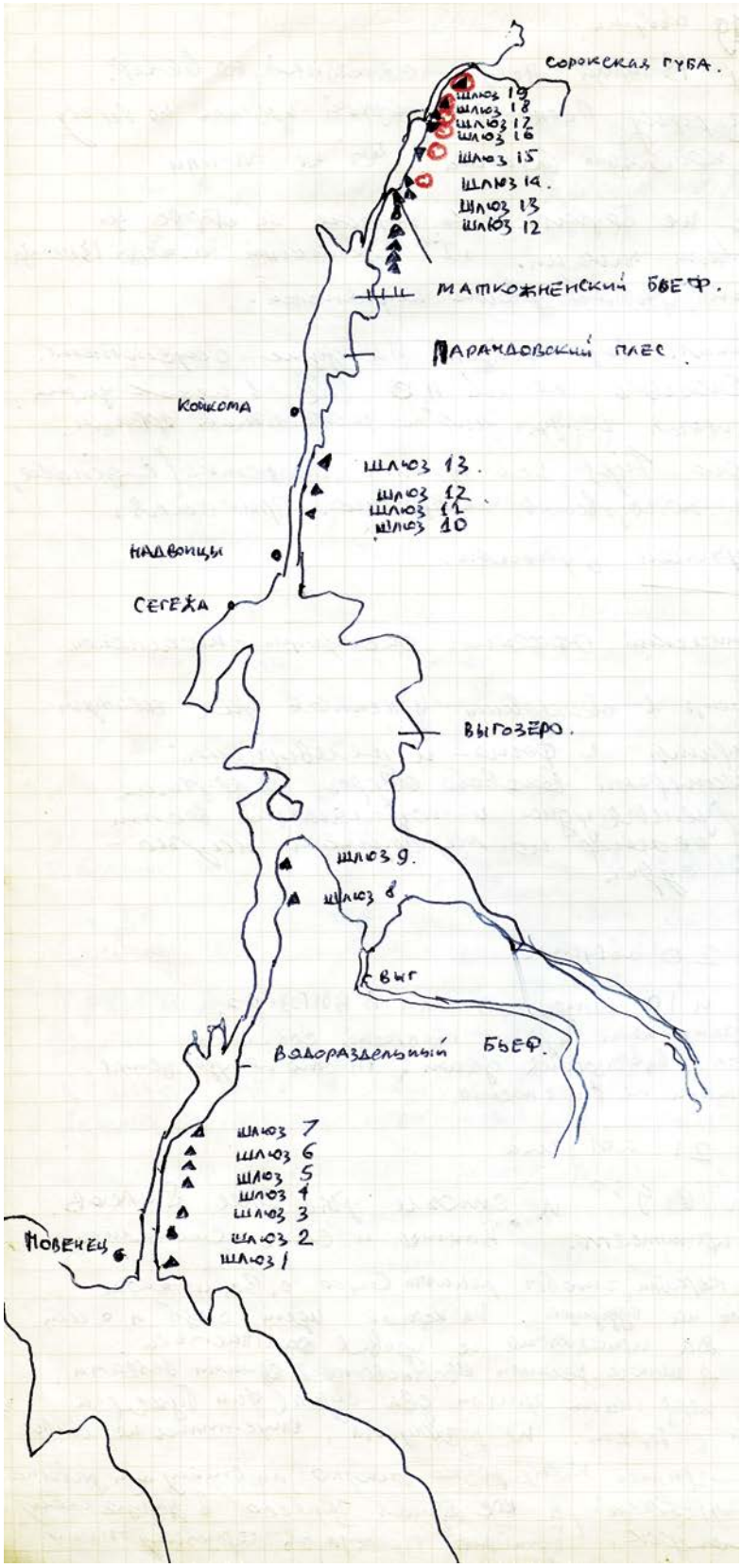
Встали у четвертого шлюза в 9.30 и задержались более чем на восемь часов. Шлюз нас пока не принимает. Виктор и Стас смотались в Повенец и смотрели корабли, чтобы решить вопрос о возможном варианте выкупить судно на будущее. На корабле идёт скуб, а о чём, никто не поймёт. Да, приключение на уровне фантастики. Наконец, зашли в первую камеру четвёртого шлюза. Решили швартоваться одними баграми. Кроме нас, точнее перед нами, зашли два судна, один буксир, а другой «Пудожлес» с баржой. Не развернуться. Опустились нормально. А когда ворота открылись, корму резко кинуло на стену от работающего двигателя «Пудожлеса», а нос «Полярного Одиссея» занесло в другую стену шлюза, встали поперёк, бушприт треснул, а в сердцевину нашу стал вклиниваться «Пудожлес». Ещё пару мгновений и забулькали бы.

В 22.00 вышли в Онежское озеро. Штилевик, ветра нет. Последняя ночь нашего плавания. А ведь немного грустно. Решили праздничного ужина не творить, а сделать 22-го роскошный обед где-нибудь в Кижах. Хоть без барашка, но с бражкой.

Ну а вечером по грамму «чая» с сушёной рыбой, и я заступил на свою последнюю ночную вахту в этой экспедиции. Подготовил карту-схему канала от 19 шлюза до 1 шлюза.

22 АВГУСТА 1984 ГОДА

В 8.00 встал на утреннюю вахту. Вышли на курс 220°. Шхуна мелко дрожит.



Карта-схема канала ББК. Рис. автора

Решили встать в Грязной губе. Это 15 км до Петрозаводска. Будет завершающая мистерия и, возможно, братский обед. Наш поход того стоит.

В Государственный
Комитет СССР по гидро-
метеорологии и контролю
природной среды.

В течение ряда лет Карельский отдел Географического общества СССР совместно с Карельским областным Комитетом ВЛКСМ проводит научно-спортивную экспедицию "По следам русских полярных мореплавателей". Программа экспедиции утверждена Географическим обществом Союза ССР. Цель данной экспедиции - поиск материалов по истори освоения Арктики, изучение роли поморов в истории отечественного арктического мореплавания, сбор данных по загрязнению окружающей среды.

В 1981-1983 гг. участники плавания на моторно-парусном судне "Полярный Одиссей" совершили ряд интересных находок на побережье Белого моря и Баренцева, контролировали загрязненность прибрежных вод. Материалы и отчеты экспедиции находятся в Северном филиале Географического общества Союза ССР.

Обращаемся к Вам с просьбой разрешить продолжение публикаций о ходе научно- спортивной экспедиции "По следам русских полярных мореплавателей". До 1984 г. информация о ней публиковалась в республиканских газетах и журналах, в передачах Карельского и центрального телевидения.

Председатель Карельского отдела
Географического общества Союза ССР,
доктор географических наук

Г.С. БИСКЭ

Письмо Географического общества Союза ССР

СВЕДЕНИЯ, ЗАПИСАННЫЕ В ЭКСПЕДИЦИИ

Корабелы и мореходы

Мастера-корабелы, уроженцы Унижмы, Кушереки, Малошуйки:
- Гостев Василий Фёдорович;
- Чучин Иван Фаддеевич;
- Чучин Егор Фаддеевич;
- Чучин Михаил Николаевич;
- Максаков Иван Семёнович;
- Гурьев Евсей Никитьевич;
- Котолов Пётр Фёдорович;
- Жданов Павел Степанович;
- Бачин Михаил Иванович;
- Хохлин Осип Степанович;
- Зайцев Андрей Иванович;
- Фелин (Фомин?) Алексей Григорьевич, ныне проживает в д. Нименьга;
- Ульянов Иван Никифорович, из Унижмы, капитан, умер до войны. Участвовал в спасении И. Д. Папанина;
- Савва Лошкин, полярный мореплаватель;
- Откупщиков Алексей Иванович, полярный мореплаватель;
- Рахманин Федот Ипполитович, полярный мореплаватель;
- Шухобов Иван, полярный мореплаватель;
- Циволька, прапорщик корпуса флотских штурманов, начальник экспедиции в 1838–1839 годах к Новой Земле;
- Моисеев, прапорщик, участник экспедиции в 1838–1839 годах к Новой Земле;
- Панов Антип Тимофеевич, поморский мореплаватель. Кон. XVII — нач. XVIII века;
- Пашин Иван Иванович, поморский мореплаватель. 1835 год;
- Юшков, поморский кормщик;
- Одинцов Матвей, холмогорец, в 1730 году перевозил людей на богомолье в Соловецкий монастырь;
- Кочнев, крестьянин Холмогорского уезда, в д. Ровдина гора, строил суда;
- Кочины, потомственная фамилия строителей кочей (со слов Критского Ю. М.). «Берем первый расчет, записанный со слов хозяина покрученников Кочина». Очерки жизни на Крайнем Севере. Мурман. Архангельск. 1897 год. С. 104;
- Белый Григорий Андреевич (1907 г. р. Выгостров, Кемь);

— Белый Андрей Прокопьевич, потомственный рыбак из Кеми, отец Г. А. Белого. Потомственный помор. В Сороке с 1934 года, когда начали строить канал;
— (А)Охлын(м)ов Михаил Григорьевич родился в с. Шуерецкое, из древнего рода корабелов (XVIII–XIX века). Михаил имел двух или трёх братьев. От них пошла династия Андреевых. В Кеми живет внучка, раньше работала в локомотивном депо. В с. Шуерецкое живёт дочь внучки Михаила (А)Охлым(н)ова, Калиева Любовь Андреевна (Павловна?). Коллекция чертежей шхуны, руки М. Ахлы(н)мова, хранится в собрании НМРК, инв. № КГМ 4895-54899;
— Зыков Н. и Пругавин П., в сер. XVIII века владельцы судостроительной верфи на р. Маймаксе, на которой строили гальясы и гукары;
— Кононов Яков, житель Кеми, шкипер;
— Носова Аксения Ивановна (1907 г. р.?), поморка, жительница с. Юково;
— Андронова Евгения Ивановна, родилась в 1903 г., старейшая жительница с. Юково;
— Андронов Иоанн (Иван) Дмитриевич (1857–1937), судостроитель, отец Андроновой Е. И., родился в д. Летнего конца;
— Андронов Дмитрий Иванов, крестьянин, и жена Акимина Макарова, одни из первых жителей с. Юково;
— Семенов Константин, помор, один из основателей в 1901–1902 годах с. Юково;
— Сабуров Виталий Григорьевич, потомственный помор, летом живущий в с. Юково;
— Фомин Яков Савельевич, крестьянин Кушерецкой волости. В 1908 году его шняка разбилась в 30 верстах от Лопшеньги;
— Трапезников Павел Николаевич, ненокский мещанин, разбил морской карбас у Подужемского устья около «Ягорки»;
— Воронин Яков Фёдорович, сумский мещанин. «21 окт. 1908 года яхта «Александрия» затерта во льдах на Сумском баре»;
— Кубасова Татьяна Михайловна, поморка, в 1918 году родилась в с. Колежма;
— Егоров Иван Степанович (1912 г. р.), житель с. Колежма, «на Баренцево море стал ходить с девяти лет в 1920–1921 годах», утверждал, что «название кочмара в этих местах не бытовало»;
— Пономорев Сергей Иванович, родился в с. Колежма в 1903 году, а с 14 лет начал ходить «в Баренцево море поваром»;
— Пономорев Александр Иванович, судостроитель из Нименьги. Скончался в 1980-х годах в Северодвинске;
— Легкий Александр Алексеевич, родился в Колежме в 1919 году, дальний родственник знаменитых поморских корабелов, помнит о старинных судах, лодиях под прямым парусом и шняках;
— Отавин Иван Осипович (1931 г. р.), из поморского рода судостроителей, директор клуба в с. Колежма;

— Синицин Григорий Михайлович, знаменитый корабел в Колежме, и его супруга Синицина Зинаида Кирилловна;
— Кучин Григорий, помор из Онеги, погиб в море;
— Кучин Степан Григорьевич (10.11.1867 — 1942), его сын, уроженец деревни Кушерека. Погиб в блокаде Ленинграда;
— Кучин Александр Степанович (28.09.1888 — 1913), Участник экспедиции Ф. Нансена на «Фраме» (?). Погиб в 1913 году в экспедиции Русанова, был капитаном «Геркулеса»;
— Котолов Александр Григорьевич, работал на строительстве «Персея»;
— Завьялов Пётр Максимович, современник строительства «Персея»;
— Афонин Фёдор Иванович, судостроитель из Онеги;
— Афонин Алексей Фёдорович (1914 г. р.), потомственный помор, родом из Онеги;
— Бачина Мария Фёдоровна (1906 г. р.), из Кушереки, дочь судового мастера Ф. И. Афонина;
— Бачин Михаил Иванович, судостроитель из Онеги;
— Бачин Иван Павлович (1931 г. р.), рабочий ЛДК, г. Онега. Родился в с. Кушерека, сын Бачиной М. Ф.;
— Носков Павел Иванович, родился в 1907 году в Вологодской обл., с. Устье-Кубенское, житель г. Онеги;
— Могучий Епимах Васильевич, видный рыбо- и судопромышленник Поморья, в 1916 году начал в Онеге строить «Персей»;
— Кузьмин Александр Павлович, известный краевед, очевидец строительства «Персея»;
— Бородинкин Лёва, корабел из Кушереки;
— Афонин Андрей Фёдорович (1908 г.р.), живёт в Архангельске, на пенсии, бывший капитан, ул. Водников, д. 10, кв. 8, д.т. 4-11-82;
— Афонин Григорий Фёдорович, брат А. Ф. Афонина, живёт в Кандалакше, ул. Набережная, д. 123, кв. 63;
— Бронников Георгий Александрович (1928 г. р.), житель Летнего Наволока, под Пертоминском, изготавливал «зверобойки», «струговые лодки» с осиновым дном. На зверобойный промысел ходил на «слюдяных карбасах»;
— Мищенко Надежда Павловна, внучка Кучина Степана Григорьевича, передала в фонды музея в г. Онеге модель яхты. Акт 224 от 23 сентября 1979 года № 1785. Ул. Ленина, 143, Онега;
— Панарин Владимир, помор из д. Нижняя Пулонга, бригадир рыболовной бригады, сам делал лодки;
— Митрополов, купец, строил суда на заказ в Вологодской губернии в устье речки Коченги, впадающей в реку Сухону;
— Корыхалова Надежда Фёдоровна, поморка из с. Кереть;
— Михнин Яков, из с. Кореть, шил лодки, имел прозвище Гриденец;
— Митькин Алексей Михайлович, «потомственный помор, с Поврakулы. Консультант поморской речи на съёмке фильма «Россия молодая»;

— Воробьев Пётр Александрович, помор, бывший председатель рыболовецкого колхоза «Красный маяк» в Саноострове;
— Богданов Ипат Кириллович (1928 г. р.), помор, председатель исполкома поселкового совета Гридино, уроженец с. Сонострова;
— Миронов Захар Иванович (1872–1942), потомственный помор, жил в г. Кемь;
— Миронов Михаил Захарович (1914 г. р.), потомственный помор, передал в Кемский краеведческий музей компас, который принадлежал отцу З. И. Миронову;
— Евтюков Агей Фёдорович (1919 г. р.), уроженец с. Сумпосад, сейчас пенсионер, в прошлом зав. рыбного пункта;
— Евтюков Иван Фёдорович, поморский «рыбак и мореход», не раз «ходил в Норвегу», отец А. Ф. Евтюкова;
— Вязьмин Павел, судостроитель из Сумского Посада;
— Евстифеев Семён, потомственный помор, житель Сумпосада. Императором Николаем II награждён второй золотой медалью. Участник в 1902 году экспедиции барона Эдуарда Толля;
— Клевин Антип Ильич, помор из Сумского Посада, «издавна шил лодки»;
— Дуров Андрей Иванович, мореход из Сумпосада, часто «сам себе шил карбасы»;
— Васильев, мастер, живёт в Кеми на ул. Подужемской, по левой руке. Занимается постройкой моделей и макетов судов;
— Алексеев Валентин Иванович (1926 г. р.), не помор, родился под Тамбовом, но после войны «осел» в с. Кереть и видел, как «шьют лодки»;
— Поспелов Григорий, помор из с. Ворзогоры, в 1807 году составил карту Новой Земли;
— Агафонов Анатолий Абрамович, родился в 1938 году в Онеге, через год семья перебралась в Пушлахту. Сейчас бригадир рыболовецкого колхоза «Беломор»;
— Устинов Алексей Евстихеевич, директор колхоза «Беломор» в Пушлахте;
— Агафонов Никандр Федосеевич, судостроитель (1914 г. р.), в Пушлахте «знатные лодки шил»;
— Колтовой Фёдор Петрович, капитан, долго работал на парусниках, позже автор ряда исторических материалов на морские темы;
— Бильков Иван Михайлович (1918 г. р.), помор, капитан шхуны «Запад»;
— Брызгалов Виктор Васильевич, морской историк из Архангельска;
— Юдин Пётр Афанасьевич, родился в 1917 году, ст. хранитель экспонатов и директор музея Северного морского пути;
— Кишунов Ким Ильич (1934 г. р.), из Ярославля, капитан, изучает в Архангельске историю парусников;
— Михнин Северян Васильевич (1912 г. р.), помор, строил лодки, старожил с. Сонострова;

— Коновалов Иван Михайлович, родился в 1908 году, помор из Гридино, строил лодки;
— Коновалов Михаил Иванович, потомственный помор, житель Гридино, на больших судах ходил из Мурмана на Новую Землю, отец И. М. Коновалова.

ЛОКАЦИЯ МЕСТ, ГДЕ ПРОИЗОШЛИ КАТАСТРОФЫ

— Со слов Т. М. Кольцовой, на Сельдяном мысе, Б. Соловецкий о-в: «Со стороны моря, а не кремля выброшенное с большими размерами судно монастырского времени».
— По утверждению Г. А. Белого, «в бухте Кемского порта затоплено парусное беломорское судно «Сатурн» (из Шижни), а у трёх островов «Зимние орлы» замыт целый пароход».
— Со слов А. В. Плеханова, «у Едострова лежит небольшой остов судна, который обнажается во время отлива. Едостров — 6 км от берега, в устье р. Шуя, первый остров».
— Ягодовский К. П. В стране полуночного солнца. Изд. «Жизнь и знание». СПб., 1914.

С. 268. «На о-ве Тиманец в экспедиции Н. М. Книповича на «Андрее Первозванном» в 1900–1901 гг.» автор увидел остов парусного судна.

С. 51. «17 авг. 1908 г. шняка кр. Кушерецкой вол. Якова Савельевича Фомина, в 30 верстах от Лопшеньги подверглась сильному шторму, вследствие чего... судно принесло к берегу, о который и било до негодности к дальнейшему плаванию. Шняка построена в 1902 г.».
— 24 сент. 1908 года морской карбас ненокского мещанина Павла Николаевича Трапезникова, идя из Архангельска в Неноксу, подвергся сильному ветру в местности у Подужемского устья около «Ягорки», был разбит до основания. Морской карбас построен в 1900 году.

С. 53. «Частые аварии поморских судов при плавании по Белому морю и Северному океану, разорение судовладельца в случае крушения его судна и невозможность обеспечить себя страхованием судна от потерь и разорения при крушениях, задерживали до последнего времени как развитие судостроения и усовершенствование морских качеств поморского флота, так и рост экономического благосостояния поморского населения губернии».

«21 окт. 1908 г. яхта «Александрия» сумского мещанина Якова Федоровича Воронина, придя на Сумской бар, оказалась во льду».
— В 1908 году в 30 верстах от Лопшеньги разбилась шняка Я. С. Фомина, крестьянина Кушерецкой волости.

— По воспоминаниям С. И. Пономорева (1903 г. р.) из с. Колежма, поморские суда терпели бедствие на «Кильдине острове, самом опасном месте на Белом море», у «Трёх островов в горле Белого моря, и у Терско-орловского маяка».
— По воспоминаниям Е. И. Андроновой (Юково), у Летней Золотицы в 1920–1921 годах разбило шхуну «Елизавета» постройки 1913 года («хозяин и капитан Махиньков Александр Матвеевич»).
— По воспоминаниям И. О. Отавина (1931 г. р.) из поморского рода судостроителей с. Колежма, суда разбивались на банке о. Мягостров «с крышу хорошего дома», видны разбитые суда на «глубине 4 метра», где «суда раскатывались». Здесь «разбиты шиёки, боты».
— По сообщению сотрудников краеведческого музея, остатки погибших кораблей находятся недалеко от Кий-острова у Крестной луды. Одно из них, судно-долблёнка, в 1983 году не найдено.
— По словам Ю. М. Критского, в 1903 году на Белом море суда погибли:

  Январь — 2, Февраль — 1, Март — 1, Апрель — 8, Май — 9, Июнь — 5, Июль — 10, Август — 19, Сентябрь — 33, Октябрь — 9, Ноябрь — 1, декабрь — 1. Всего за 1903 год «разбито» 99 поморских судов.
— По воспоминаниям И. М. Коновалова, потомственного помора из с. Гридино, у о-ва Черный, за Поньгомой, однажды разбило их парусное судно.

ФОТОДОКУМЕНТЫ ЭКСПЕДИЦИИ НА ШХУНЕ «ПОЛЯРНЫЙ ОДИССЕЙ» ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА М. ДАНКОВА



Первая вахта. Матрос М. Данков драит палубу шхуны. Июль 1984 г.



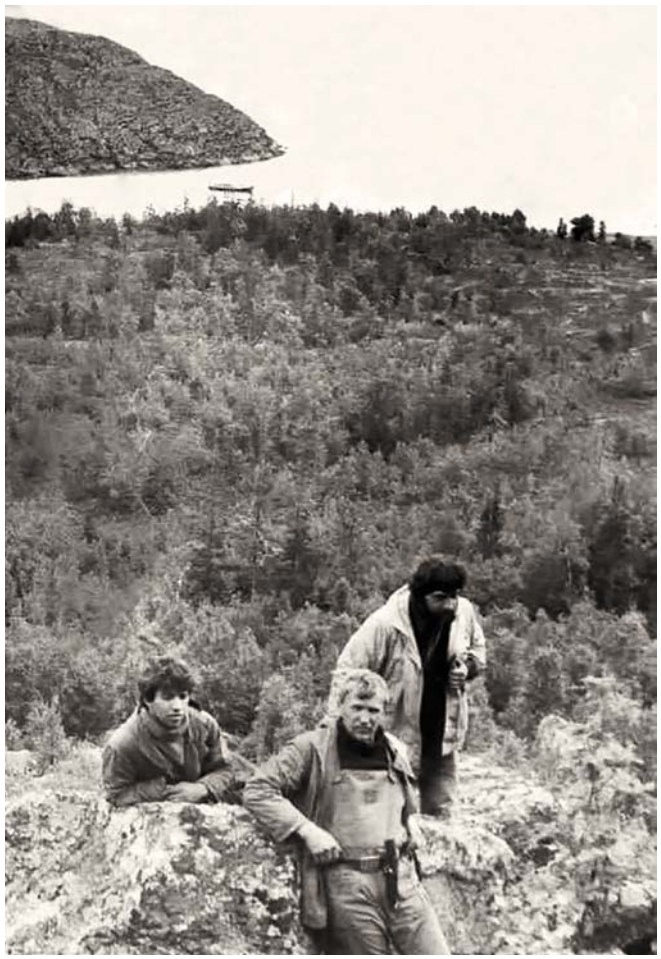
Приём разъездного катера. Вахтенный матрос М. Данков. Июль 1984 г.



Подготовка к подводным видеосъёмкам. В гидрокостюм А. Горчукова, оператора «Центрнаучфильма», перед погружением в море наливают горячую воду. Архипелаг Кузова. Июль 1984 г.



Восхождение на вершину Немецкого Кузова. Июль 1984 г.



Почти на вершине о. Немецкий Кузов.
С. Долинов, В. Дмитриев, М. Данков. Июль 1984 г.



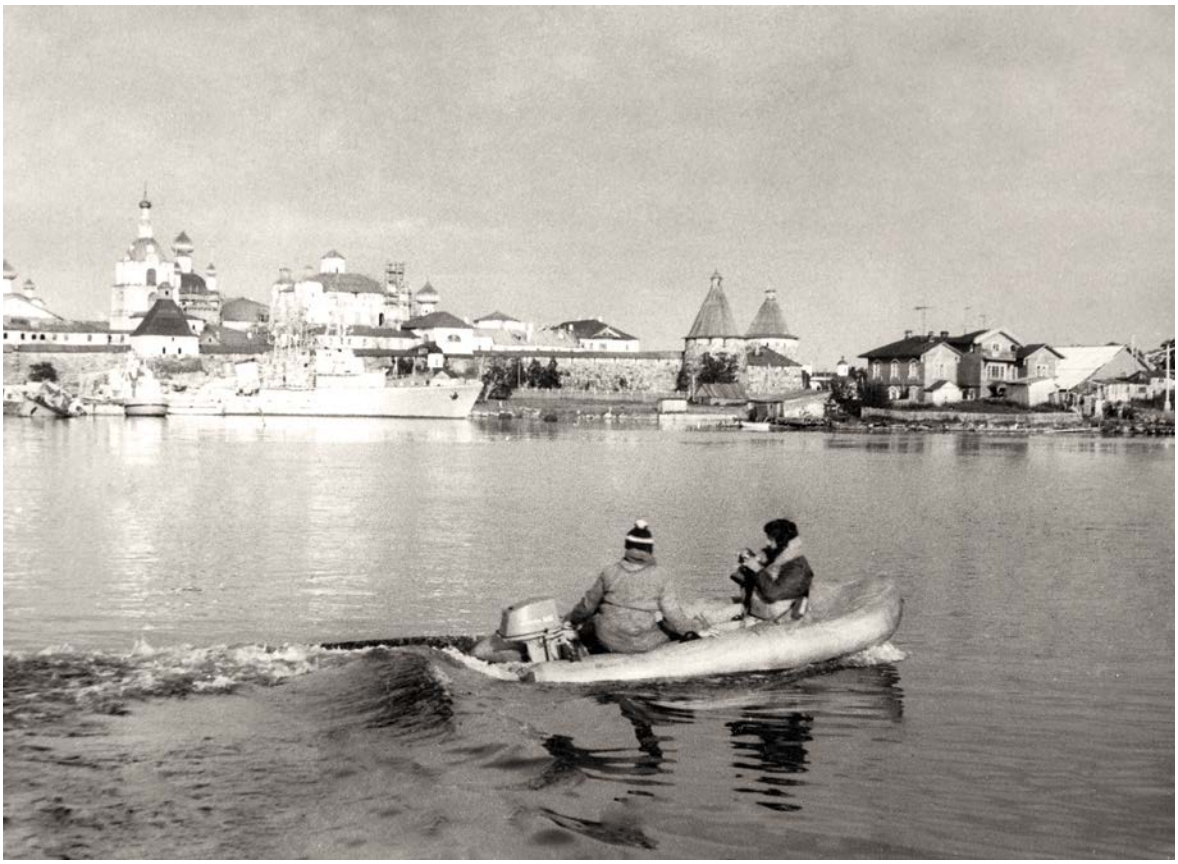
На шхуне «Полярный Одиссей» в Белом море. За штурвалом капитан В. Дмитриев.
Съёмка фильма операторами «Центрнаучфильма». Июнь 1984 г.



Боцман и капитан В. Дмитриев перед спуском в пещеру на о. Немецкий Кузов.
Июль 1984 г.



Парусно-моторная шхуна «Полярный Одиссей» в Белом море. Август 1984 г.



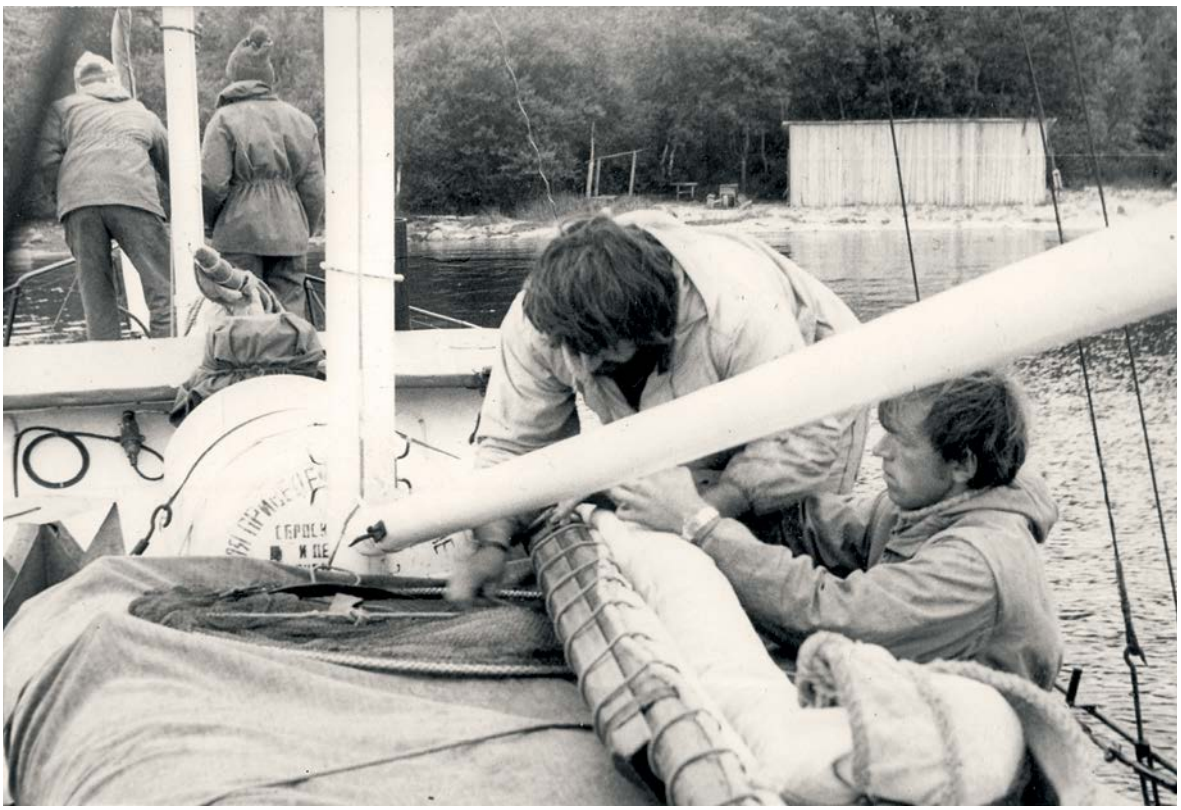
Разъездной катер. В. Дмитриев, М. Данков.
Соловецкий архипелаг. 1984 г.



На берегу у поморского села Кереть.
1984 г.



Установка парусов. П. Шмойло, С. Железов и М. Данков.
Карельский берег недалеко от с. Кереть. 1984 г.



М. Данков и П. Шмойло ставят парусный такелаж.
1984 г.



П. Шмойло, С. Железов и М. Данков. Архипелаг Кузова.
1984 г.



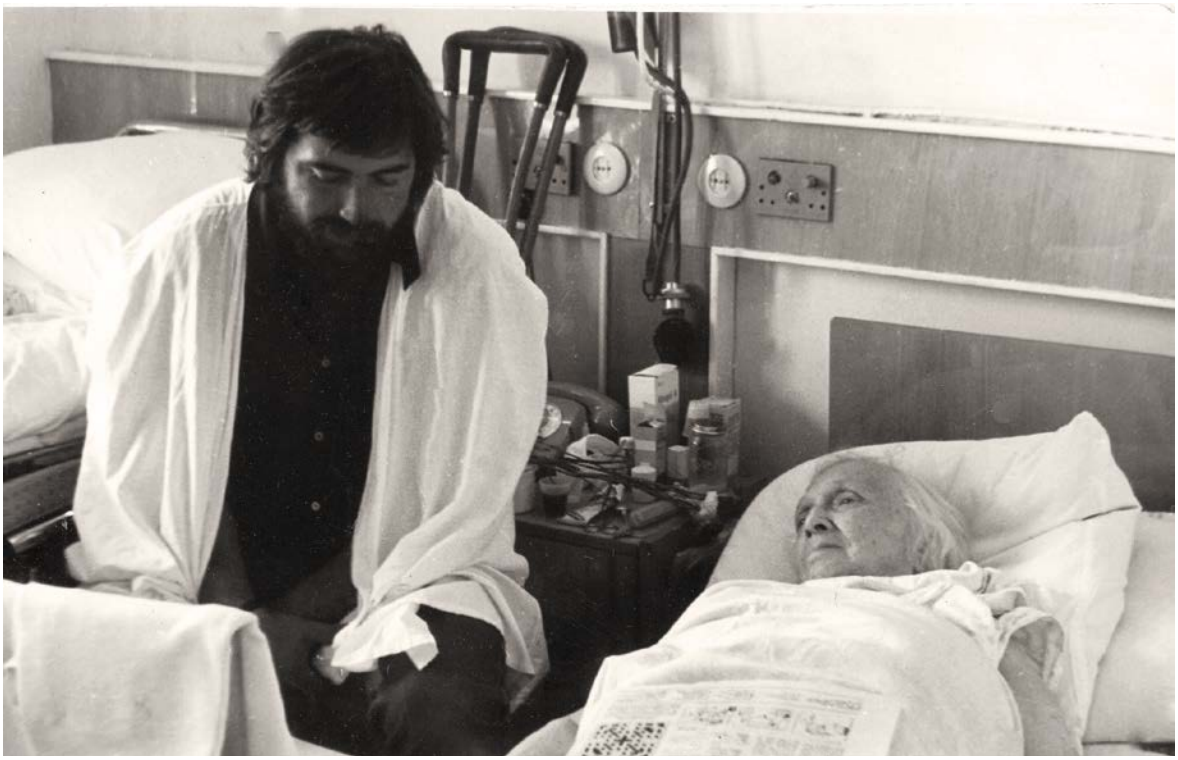
Матрос М. Данков на вахте у штурвала шхуны «Полярный Одиссей».
1984 г.



Запись преданий у Андроповой Е. И., старейшей жительницы д. Юково.
22 июля 1984 г.



Рыбацкое становище на Карельском берегу Белого моря



Посещение в клинике исследовательницы Русского Севера К. П. Гемп. Архангельск,
4 августа 1984 г.



М. Данков и капитан шхуны «Полярный Одиссей»
В. Дмитриев в разъездном катере перед десантом на берег. Август 1984 г.



Члены экспедиции изучают морскую лодку в запаснике Соловецкого музея.
Июль 1984 г.



Судостроительный монастырский док из каменных валунов
на Б. Соловецком острове. Июль 1984 г.



Яхт-клуб. Место швартовки шхуны «Полярный Одиссей».
Архангельск, 29 июля 1984 г.



М. Данков за штурвалом шхуны «Полярный Одиссей».
На траверсе о. Кижи. 21 августа 1984 г.



Стоянка в Грязной губе Онежского озера. 22 августа 1984 г.



На последнем переходе к Петрозаводску. Участники экспедиции:
штурман П. Шмойло, кок И. Синявская с «медалью» и матрос М. Данков.
22 августа 1984 г.



Поморское судно на Карельском берегу Белого моря.
Июль 1984 г.

1986 год

Ю. М. НАУМОВ

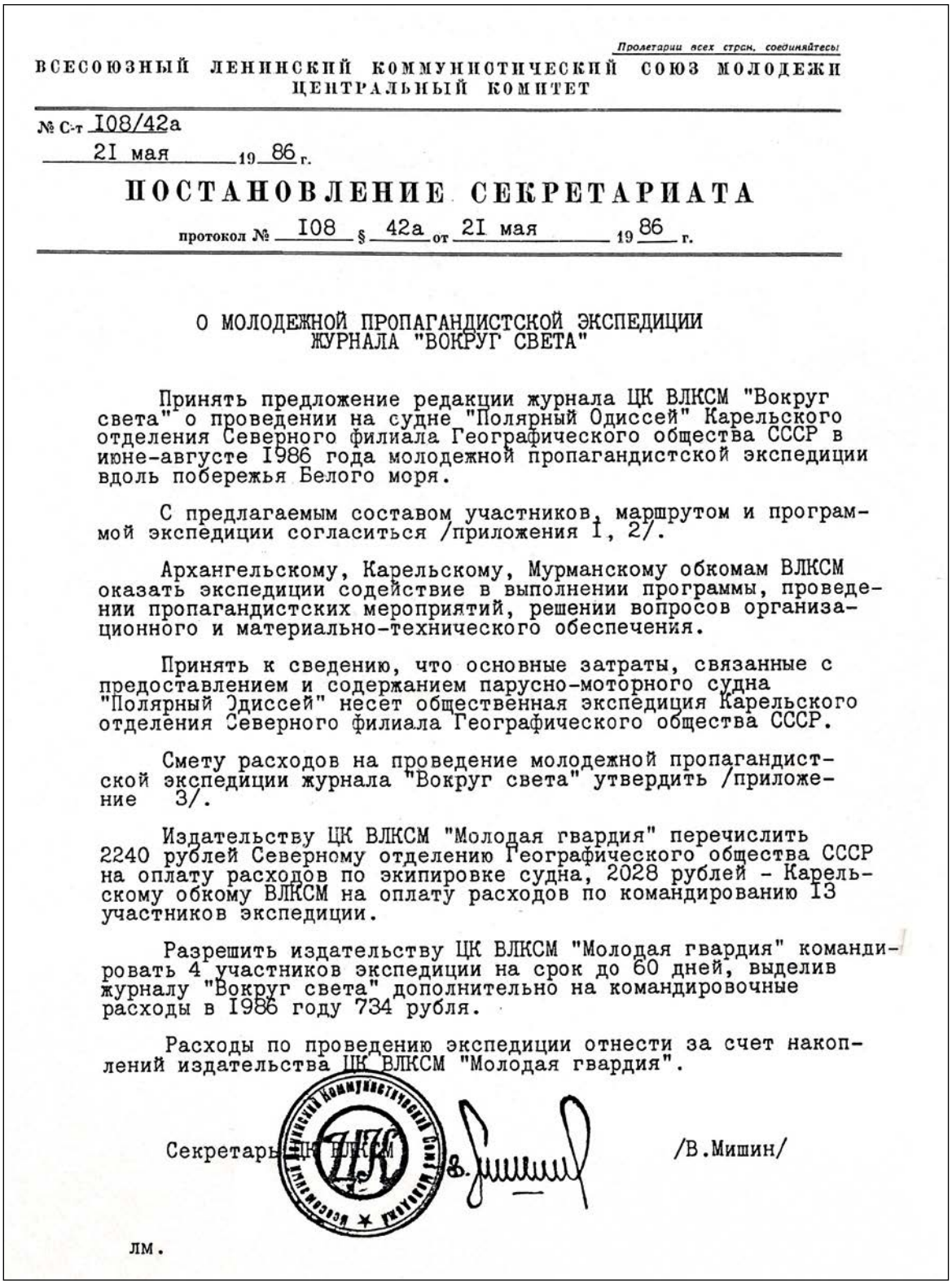
МОЛОДЁЖНАЯ ПРОПАГАНДИСТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ «БЕЛОМОРСКОЕ КОЛЬЦО»

В 1985 году клуб не смог выйти в морские просторы — старому деревянному «Полярному Одиссею» стало уже не под силу выносить трудности дальних походов и штормов. Корпус стал протекать и снизу, и сверху, двигатель и паруса требовали капитального ремонта, вкладывать силы и средства во всё старое не имело смысла, поэтому единственному судну клуба нужно было срочно искать замену. Удалось купить списанный корпус стального приёмно-транспортного судна (ПТС) длиной более 27 и шириной 5,5 метров с осадкой около 2 м и водоизмещением 150 тонн. Судно имело рубку, камбуз, кубрик, каюты на 8 спальных мест и 2 трюма, которые можно переоборудовать для размещения участников экспедиций. Дизельный двигатель мощностью 110 кВт позволял развивать скорость до 9 узлов, генератор ПН-100 обеспечивал электроэнергией все судовые механизмы и радиостанцию. Судно имело высокий (2,5 м) борт и автономность 6 суток по запасам воды в баках, что позволяло делать длительные морские переходы и проводить экспедиции с большим количеством участников.

Дневник участника молодёжной пропагандистской экспедиции «Беломорское кольцо» в акватории Белого моря на парусно-моторной шхуне «Полярный Одиссей» (порт приписки г. Петрозаводск) вёлся М. Ю. Данковым в полевых условиях с 13 июня по 17 июля 1986 года.

Экспедиция была организована клубом «Полярный Одиссей» (Петрозаводск), Карельским отделением Северного филиала Географического общества АН СССР, Карельским обкомом ВЛКСМ, ЦК ВЛКСМ и посвящалась 125-летнему юбилею журнала «Вокруг света».

Дневник вёлся по частной инициативе. Он представляет ежедневные записи, которые находятся в одной тетради в ледериновой обложке.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ВСЕСОЮЗНЫЙ ЛЕНИНСКИЙ КОММУНИСТИЧЕСКИЙ СОЮЗ МОЛОДЕЖИ
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

№ С-т 108/42а
21 мая 1986 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СЕКРЕТАРИАТА

протокол № 108 § 42а от 21 мая 1986 г.

О МОЛОДЕЖНОЙ ПРОПАГАНДИСТСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ
ЖУРНАЛА "ВОКРУГ СВЕТА"

Принять предложение редакции журнала ЦК ВЛКСМ "Вокруг света" о проведении на судне "Полярный Одиссей" Карельского отделения Северного филиала Географического общества СССР в июне-августе 1986 года молодежной пропагандистской экспедиции вдоль побережья Белого моря.

С предлагаемым составом участников, маршрутом и программой экспедиции согласиться /приложения 1, 2/.

Архангельскому, Карельскому, Мурманскому обкомам ВЛКСМ оказать экспедиции содействие в выполнении программы, проведении пропагандистских мероприятий, решении вопросов организационного и материально-технического обеспечения.

Принять к сведению, что основные затраты, связанные с предоставлением и содержанием парусно-моторного судна "Полярный Одиссей" несет общественная экспедиция Карельского отделения Северного филиала Географического общества СССР.

Смету расходов на проведение молодежной пропагандистской экспедиции журнала "Вокруг света" утвердить /приложение 3/.

Издательству ЦК ВЛКСМ "Молодая гвардия" перечислить 2240 рублей Северному отделению Географического общества СССР на оплату расходов по экипировке судна, 2028 рублей - Карельскому обкому ВЛКСМ на оплату расходов по командированию 13 участников экспедиции.

Разрешить издательству ЦК ВЛКСМ "Молодая гвардия" командировать 4 участников экспедиции на срок до 60 дней, выделив журналу "Вокруг света" дополнительно на командировочные расходы в 1986 году 734 рубля.

Расходы по проведению экспедиции отнести за счет накоплений издательства ЦК ВЛКСМ "Молодая гвардия".

Секретарь ЦК ВЛКСМ /В.Мишин/

лм.

Постановление секретариата ЦК ВЛКСМ «О молодежной пропагандистской экспедиции журнала «Вокруг света». Москва. 21 мая 1986 г.

Отмечались личные впечатления, бытовые события, оценивались неожиданные случаи. Одновременно делались зарисовки, набрасывалась карта-схема пути и стоянок с обозначением картографии и местных топонимов. События по большей части отражены отрывочно и субъективно. Текст по-

могал автору в самоорганизации, публикация материала не предполагалась. Однако учитывая историческую перспективу, заметки о морской экспедиции, возможно, помогут расширить представления о неординарном времени и уникальной географии Русского Севера. Интерес могут представлять сведения о народном судостроении, мореходстве и в целом о поморской истории и культуре, полученные от поморов-респондентов, с кем удалось встретиться.

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕДИЦИИ: 13.06. — 18.07.1986 года, за 37 суток пройдено более 2500 километров.

МАРШРУТ ЭКСПЕДИЦИИ: Москва — Беломорск — Кемь — Гридино — Кандалакша — Кузомень — Сосновка — Поной — мыс Святой Нос — мыс Канин Нос — Шойна — Чижа — Койда — Инцы — Архангельск — Пертоминск — Соловецкие острова — Сумской Посад — Беломорск — Петрозаводск.

УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ:

1. Бурлак Вадим Николаевич — начальник экспедиции, прозаик и публицист.
2. Темчин Григорий Евгеньевич — заместитель начальника экспедиции, журналист.
3. Дмитриев Виктор Леонидович — заместитель начальника экспедиции, капитан судна «Полярный Одиссей», преподаватель.
4. Браун Владимир Иванович — завхоз экспедиции, ответственный за испытание хим. пром. изделий, подготовленных Минхимпромом, Минлегпромом, Минтекстильпромом РСФСР, главный специалист п/о «Автомост».
5. Татарский Алексей Романович — врач экспедиции, кандидат медицинских наук, 2-й Московский медицинский институт.
6. Железов Сергей Васильевич — старший помощник капитана, рабочий, судосборщик.
7. Николаев Александр Епифанович — боцман, редактор телевидения.
8. Данков Михаил Юрьевич — матрос, старший научный сотрудник музея.
9. Долинов Станислав Всеволодович — матрос, врач-ветеринар.
10. Полняков Юрий Владимирович — матрос, научный сотрудник музея.
11. Игнатьев Андрей Львович — механик, студент.
12. Ляпихов Николай Владимирович — матрос, рабочий.
13. Никулин Сергей Анатольевич — матрос, редактор телевидения.
14. Захаров Александр Юрьевич — матрос, кинооператор телевидения.
15. Афонькин Олег Васильевич — матрос, мастер по телерадиоаппаратуре.
16. Авдышев Андрей Алексеевич — радист, преподаватель.
17. Воробьева Светлана Александровна — кок, лаборант.
18. Берникова Наталия Ильинична — кок, библиотекарь.

19. Дорохов Константин Евгеньевич — ответственный за выполнение программы «Охрана окружающей среды», научный сотрудник ИХФ АН СССР, кандидат биологических наук.

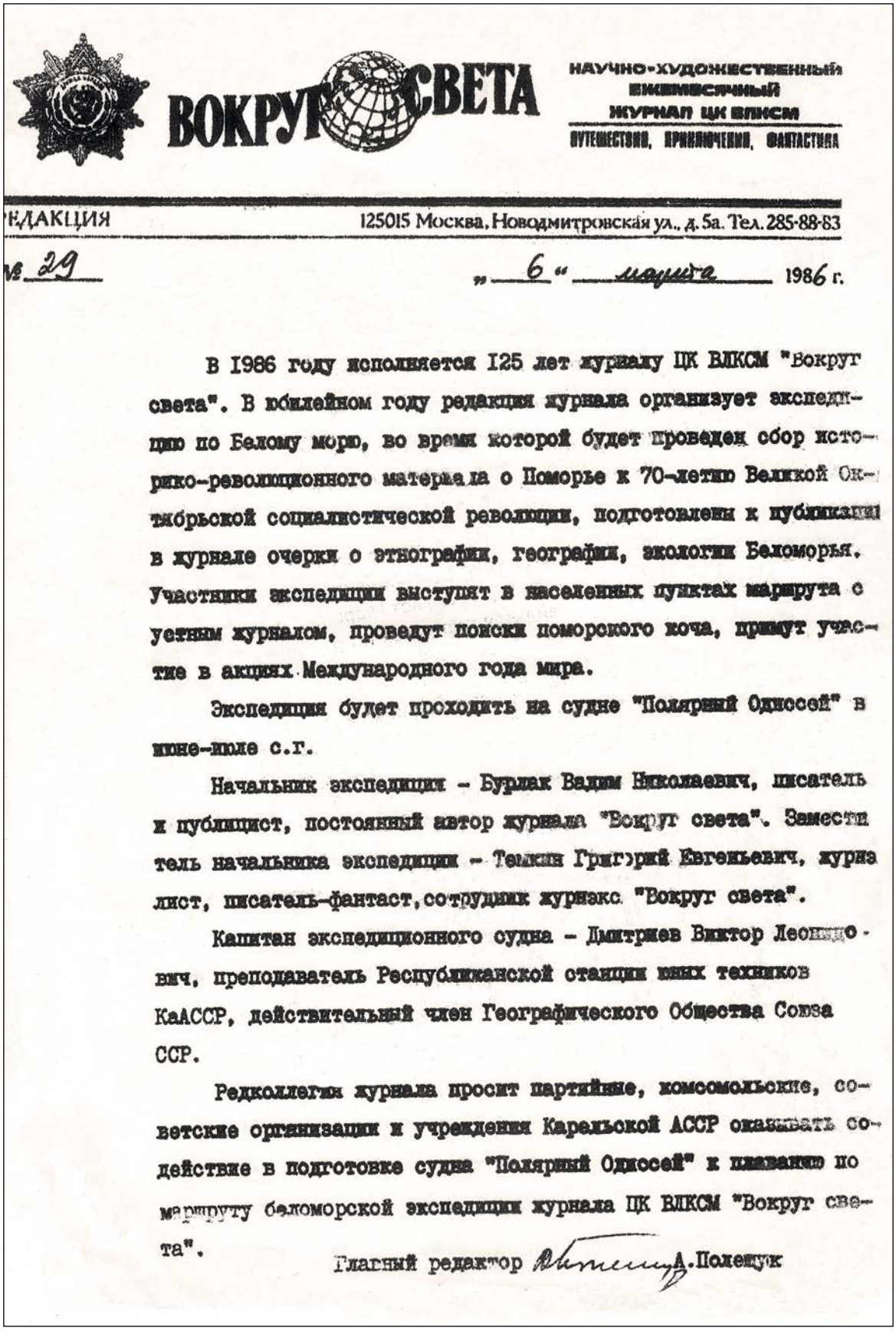
ЦЕЛЬ: провести экспедицию, посвящённую 125-летнему юбилею журнала «Вокруг света», опубликовать собранные материалы о народном судостроении, поморской истории и культуре.

ЗАДАЧИ:

1. Миротворческие:
   - Проведение в населённых пунктах митингов в защиту мира (по согласованию с Советским комитетом защиты мира и обкомами ВЛКСМ).
   - Сбор подписей в защиту мира.
   - Проведение устных журналов.
   - Выпуск в море буев мира.
   - Радиосвязь (по спецпрограмме).
   - Пропаганда и распространение политической литературы.
   - Лекции совместно с Обществом книголюбов РСФСР (в Фонде мира).
   - Подготовка публикаций и съёмка документального фильма об экспедиции.
2. Охрана окружающей среды:
   - Обследование санитарно-гигиенического состояния прибрежной зоны Белого моря.
   - Работы по программе, согласованной с МГУ.
   - Знакомство с деятельностью беломорских заповедников.
3. Медико-биологические опыты:
   - Медико-физиологические исследования участников экспедиции.
   - Изучение внутригрупповой психологической совместимости.
   - Исследования по программам Института медико-биологических проблем.
4. Испытание снаряжения по просьбе Госагропрома СССР, Минхима СССР, Минлегпрома СССР, Минтекстильпрома РСФСР.
5. Сбор научных и журналистских материалов:
   - Этнография Беломорья.
   - Памятники культуры Поморья.
   - Музеи и исторические памятники.
   - Подводные поиски поморских кочей.
   - Сбор историко-революционных материалов к 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕДИЦИИ

В первом морском походе хорошо показало себя отремонтированное и переоборудованное судно клуба «Полярный Одиссей», благодаря которому состоялась экспедиция, посвящённая 125-летию популярнейшего рос-



ВОКРУГ СВЕТА

НАУЧНО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ ЦК ВЛКСМ
ПУТЕШЕСТВИЯ, ПРИКЛЮЧЕНИЯ, ФАНТАСТИКА

РЕДАКЦИЯ 125015 Москва, Новодмитровская ул., д. 5а. Тел. 285-88-83

№ 29 „6" марта 1986 г.

В 1986 году исполняется 125 лет журналу ЦК ВЛКСМ "Вокруг света". В юбилейном году редакция журнала организует экспедицию по Белому морю, во время которой будет проведен сбор историко-революционного материала о Поморье к 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции, подготовлены к публикации в журнале очерки о этнографии, географии, экологии Беломорья. Участники экспедиции выступят в населенных пунктах маршрута с устным журналом, проведут поиски поморского коча, примут участие в акциях Международного года мира.

Экспедиция будет проходить на судне "Полярный Одиссей" в июне-июле с.г.

Начальник экспедиции – Бурлак Вадим Николаевич, писатель и публицист, постоянный автор журнала "Вокруг света". Заместитель начальника экспедиции – Темкин Григорий Евгеньевич, журналист, писатель-фантаст, сотрудник журнала "Вокруг света".

Капитан экспедиционного судна – Дмитриев Виктор Леонидович, преподаватель Республиканской станции юных техников КаАССР, действительный член Географического Общества Союза ССР.

Редколлегия журнала просит партийные, комсомольские, советские организации и учреждения Карельской АССР оказывать содействие в подготовке судна "Полярный Одиссей" к плаванию по маршруту беломорской экспедиции журнала ЦК ВЛКСМ "Вокруг света".

Главный редактор А. Полещук

Письмо главного редактора журнала «Вокруг света» А. Полещука об экспедиции на Белое море на судне «Полярный Одиссей». Москва, 6 марта 1986 г.

сийского географического журнала «Вокруг света», под эгидой Советского комитета защиты мира и газеты ЦК КПСС «Правда». Успешно пройден весь маршрут и прошли ходовые испытания новой железной парусно-моторной шхуны «Полярный Одиссей».

Прошли встречи участников Беломорской экспедиции с населением, лекции, беседы, организован сбор подписей в защиту мира. Собраны новые сведения о народном судостроении, мореходстве и в целом о поморской истории и культуре, полученные от поморов-респондентов.

Эти темы были интересны писателям и журналистам, участвующим в экспедиции. О тайнах древней истории Поморья пишет в газету «Правда» и начальник экспедиции В. Бурлак — известный путешественник, исследователь. Эти письма начальника и фильмы об экспедиции, публикации других журналистов в прессе произвели информационный взрыв о петрозаводском клубе путешественников-исследователей «Полярный Одиссей».

Новый информационный уровень позволил развивать научные контакты и получать поддержку высоких инстанций: через год Виктор Дмитриев построил первую в СССР реплику исторического судна — коч «Помор».

«Экспедиция дала мощный толчок дальнейшим изысканиям и планам Дмитриева, который почувствовал в себе силы взяться за, казалось бы, неподъёмное, непосильное для человека дело, которому в дальнейшем посвятил всю свою жизнь...», — сообщает автор дневника.

ПУБЛИКАЦИИ:

1. *Бурлак В. Н.* Статья в газете «Правда». — 1986.
2. *Тёмкин Г. Е.* Беломорская кругосветка // Вокруг света. — 1986.
3. *Тёмкин Г. Е.* За кормой — 2000 миль (из дневника участника экспедиции) // Вокруг света. — № 5. — 1987.
4. *Золотухина Т. В.* Статья в «Литературной газете». — 1986.

М. Ю. ДАНКОВ

ПОЛЕВОЙ ДНЕВНИК МОЛОДЁЖНОЙ ПРОПАГАНДИСТСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ «БЕЛОМОРСКОЕ КОЛЬЦО» НА ПАРУСНО-МОТОРНОЙ ШХУНЕ «ПОЛЯРНЫЙ ОДИССЕЙ». 125 ЛЕТ ЖУРНАЛУ «ВОКРУГ СВЕТА»

13.06.1986

В 10.30 вышли из Петрозаводска. Провожали только избранных. Это не для брани сказано, а от обиды. Закат был сногсшибателен. Солнце, как коленка голенастой девочки из бара, раскачивалось в сетке облаков. Это единственное, что вызывало воодушевление. Настроение же, словно задница обезьянки, которая запаршивела. Личность раздваивается, раз... два... три. От усталости хотелось кричать, а на самом деле подбирал, что выделяется из носа. Вместо крика — ком в глотке, грушей свисал в сердце, поэтому все внутренности скукожились, и было не по себе. В 2.00 забрался в койку. Узкая, собака..., и донельзя непривычная. Почитал «Советский спорт» без энтузиазма, раз двадцать провернул ВЭФ, Аликовский, но вместо музыки или речи, всё свист дзи-дзай, ю-юа... Вероятно, железная коробка шхуны экранирует радиосигнал. Без желания, особых мыслей и от нагрузки подготовительной суеты закрыл глаза. Через два часа моя первая вахта.

14.06.1986

С квадратной головой встал. Только-только проскочили Кижи. Я увидел их отражение, да и то по памяти. Солнце оказалось жёлтым, как поросячий глаз, а небо под цвет Нинкиной комбинации. Но, Господи, я на Онего! Постепенно очухиваясь, приходил в восторг. Целый час трепались с Энди всё о том, что было когда-то. Смотрел на него вскользь, переводя взгляд с него на иллюминатор над его головой, круглая крышка которого была задрана, поэтому создавался момент нимба. Очень занятно. Мешали

прыгающие цифры часов, которые сдуру ещё вчера отрубились. Смотрел и тосковал.

Лег спать в 8.00. Уснул сразу. Почти легко. Снов не видел, зато ворочался на узкой койке очень бойко. Проспал до 14.00. С хорошим, пусть и уставшим чувством выбрался на палубу. Солнце палило нещадно. «Полярный Одиссей», пришвартованный к ПТС-150 «Александр Попов», плескался в живописной губе Салострова. Я успел проклепать два угла фок-паруса, и последовала команда кэпа: швартовы, отход в Повенец. Ветер налетел и обволок меня и всю шхуну. Лишний раз поддакивая: «Да, ты обломок, маленькая частица чего-то гигантского, и водоворот происходящего, это всего лишь дурь, какая-то прихоть чужака».

В Повенец сам не заходили и сразу пристроились в хвост судна «Анна Лисицина». Андрей Авдышев, которого все звали Энди, по рации связался с радистом корабля и со шлюзом. Был шанс вместе проскочить первую камеру ББК. Но не след. Не удалось. Покрутились, чуть не заклевали бушпритом задницу «Анны» и выкатились обратно. Операция получилась неуклюжей. Эфир был заполнен мусором в наш адрес: мол, «что это баржа с палками». Что ж, как пел Высоцкий: «Меня так просто не возьмёшь...».

У меня от солнца стала кожа на спине сдёргиваться прозрачной плёнкой. Когда её тянешь, организм не покидает чувство кайфа. Кэп переиграл вахты. Теперь у меня режим: с 00 до 6 утра, с 12.00 до 18.00. Вместе со мной на вахте Александр Николаев и Михаил Новожилов. В каюте присандалил над головой, под второй койкой, полку для бумаг, всякого мелкого барахла, которое с удовольствием бы выбросил. Сегодня у Алика Афонькина солидный день, именины, очень круглая цифра на борту судьбы, сороковник. По этому поводу ровно в 12.00 он выкатил фуфырь русского алкоголя. Посидели, потренькали, перебрали, как это водится, в любой мужицкой компашке все открытые темы: вино, женщины, политика. Разговор сдабривался словечками, личностным окрасом и темпераментом. «Полярный Одиссей» стоит на якоре. Тихо. Погода умяла претензии агрессора и повелителя. В три часа ночи решил черкануть пару словечек в дневник. Сидим в кают-компании «Одиссея» вместе с Михаилом и чирикаем на пару свои кондуиты. Очень хочется спать. Глаза закрываются автоматически. Вспомнил Нинку и загрустил, аж хрустнуло. Зарядил свой аппарат «TTL», который взял в музее, а пленку 130 ед. позаимствовал у Саши Николаева. Правда, ещё не сделал ни одного кадра. И не потому, что нечего снимать, просто ещё не приноровился. Да и не в охотку. С Виктором Дмитриевым игра в молчанку. Чем закончится, не знаю. Но, в принципе, эта музыка мне не по нутру. Интересно наблюдать за Светланой Воробьевой, нашим коком. Вижу её привязанность Andy Avdyshev. В 6.00 сон, но без снов. Опять парадокс...

15.06.1986

До 12.00 отходняк. Разбудила «Утренняя почта» и всё тут. «Полярный Одиссей» на траверзе первого шлюза. Никак не можем внедриться в канал. У меня есть примета, если с первого хотения не выпить пивка, скажем, кон-

чилось перед носом, или вообще его нет, а ты гонимый страстью и ветром судьбы двигаешь в другую точку в поисках его..., то уж как пить дать его не достанется. Так и в житухе, не поймал первую машину, таксо или частник, простоишь с час в ожидании. Вот и ещё одна реальность, практически день куковали у входа в канал.

Заступил на вахту, это как на самом деле что-нибудь переступил. Всё остальное забудь. Вновь клепал углы фока. Даже стало фирменно получаться. Солнца почти нет, а спина моя никак не отпускает, зуд, а руки, чтобы чесануть, не хватает. Наконец-то первая камера шлюза. А впечатления нет. Перегорело. Остался один перегар воспоминаний...

За обедом, в кают-компании, Николай отчубучил... Его попросили пододвинуться за столом, а он: «Ух... ну куда же... Ведь у меня в углу яйца». И действительно, как этажерка, здесь стоит стопка рифлёного картона, в который уложены яйца.

В 00 очередная вахта. Кажется, немного нормализуется система сна. Ведь практически месяца 3–4 никак не мог отоспаться. В час ночи, новых суток, швартовались в камере восьмого шлюза. Канал прорывает водную систему Выгозера. А «Полярный Одиссей» воду канала раздвигает, словно шторы. Теперь шхуна катит в Белое море на спуск, с этой немилосердной, но колоссальной лестницы, где на перилах или по бокам, никак не хватает лика правителя тех лет. А ведь дух его, хочешь или не хочешь, видится здесь во всём. И в зданиях персонала канала со скошенными крышами, цвета прожжённой соли, в этих сохранившихся домах когда-то жили персоны... И в удивительной шпалерной убогости ростков народной жизни по берегам. В 5.30 отшвартовались от камеры девятого шлюза. Уже светло. Через 30 минут сдаю вахту Стасу. Хочу днём сделать несколько кадров. Удивительно, но не устал за вахту.

16.06.1986

Проснулся от дикого скрежета. Глянул на часы, 11.05. Шхуна заползла на камни и уютно залегла. Ощущение финиша. Вскочил, быстро стал натягивать штаны. Энди лениво приподнял голову и голоском, не терпящим возражения, пробурчал: «Ну что, Мишель, приехали?». Мы действительно залетели на луду и протащились метров пять по подводному хребту. Однако пробоины, похоже, нет. На палубе маленькая паника, а капитан в трико вытащил из рубки синенькую книжищу «Правила при кораблекрушениях», уселся на крышку трюма и стал усиленно её мусолить, пролистывая сразу по нескольку страниц, но не забывая при этом в такт покачивать ногой. Предложений поступило несколько: пускать ракету, выводить Энди на радиосвязь, заводить на катере конец с брашпиля и т. д. Шестом с меткой простукали по дну вокруг «Полярного Одиссея». «Да, не светит» , – с упадком промолвил Николай Ляпихов, своеобразный и смешной малый. Чтобы облегчить вес корпуса, попытались помпой слить воду из резервуаров, делали это вручную. Из носовой каюты Сергея Железова, старпома шхуны, вытащили 20–25 метров железную цепь.

Вскоре на горизонте появился катер-буксир. С его помощью, да ещё благодаря Господу, в 16.00 наконец-то снялись с этой корги. Настроение поднялось. Убрали палубу и на камбуз. Я по этому поводу написал стишок. И лёг спать. В 19.00 пристали к какой-то деревушке. Почти напротив «ядерного гриба» Сегежи, которая дымит своим ЦБК. Ужин был с маленьким алкоголем.

Правда, Николай Ляпихов куда-то сгонял и приволок ещё целый фуфырь. Мне предложил, и я немного пригубил. После Коля забавно гонялся за Светкой Воробьевой и говорил: «Ух, какая ты красивая», пытаясь приподнять её на руки. Она же, смеясь, вырывалась и молвила: «Нет, нет, нет». Я же с Сергеем и Наташей проиграл весь вечер в карты, одним глазом смотрел футбол СССР — Бельгия и, когда матч закончился 3:4, был даже не удивлен и немного обрадован. Слишком много писали хвалебщины о нашей игре в Мексике. В 00.00 с Михаилом встали на вахту. Покрасили брашпиль, немного борта, трюм, смолой залили стыки, убрали палубу, а после просидели за разговором вместе с Аликом и Володей Брауном, журналистом из Москвы, до трёх часов ночи.

Затем сел записывать сюжеты дня в этот кондуит. Много ранее, на Рюриковом городище, осознал, если пропустишь, всё забудешь... Кстати, снял целую плёнку про благополучную эпопею «на мели». И сюжетно, и, как говорится, «налицо».

Саша Николаев и Энди на катере, который обратно пригнал Алик, смотались на ночь в Сегежу. Эхма, на белых простынях спать будут. В 4.30 утра бужу Стаса заступать на вахту.

17.06.1986

Проснулся в 12.10. Подходим к Сегеже. Ветер, солнца нет. Встали на якорную стоянку километрах в пяти от города. Целлюлозный гигант выдавливает белёсый дым из труб. Вот она, смерть Карелии. Кэп решил за два дня сделать на шхуне все покрасочные работы и максимум парусов. Виктор, Наташа Берникова и Алик отправились в Сегежу. Я Наташе выкатил рублей сорок и попросил её прихватить алкоголь. В наших запасах 0. Сухой закон в действии. Целый день не выпускал из рук малярную кисть. Бил в три цвета (чёрный, красный, белый) плюс добавлял зелёный. Получилось красиво, но надышался донельзя этими ацетатными парами. Покрасил четыре спасательных круга, часть борта, брашпиля и т. д.

К вечеру Никола выскочил на палубу и, не проспавшись, заявил: «А что?», и Ильичёвский прищур. Вахта с 00.00 до 3.00. Выставили антенну TV, а Энди поднял радиосистему на бизань. Чёрт возьми, как «Энтерпрайс». С 3.00 до 4.00 идёт крутой разговор, инициатор Энди. Иду спать.

18.06.1986

С трудом оторвал голову от подушки в 13.00. Все шевелятся. Успели даже сделать генеральную проверку бизани. Смотрится. А если учесть, что над этой мачтой все радио и TV-антенны сложного профиля, то вообще.

С утра продолжил клепать паруса, получается даже очень профессионально. Самому нравится. Саша Николаев съездил в Сегежу для получения водолазного костюма и кислорода. Перспектива Сегежи и утром мрачная. Решено изобразить маленький праздник Виктору. День Ангела соединили с Ангелом Алика. Дамы испекли шоколадный торт. Прошли 10 и 11 шлюз. Со стенки 10-го вытащил еле державшийся железный болт зековских времен, сунул куда-то на борту и посеял. Саша вытащил фляжку спиртяжки и с минералочкой мы вместе с Аликом её усугубили у нас в каюте.

Часа в два ночи увидел колоссальный рассвет. Солнце выползает из воды, как расплавленный кусочек золота. Я даже снял кадров 15 на пленку 32 ед. через бушприт и кливер. Очень теплая и тихая ночь. В 5.30 пришвартовались к шлюзовому 112. Я заштопал носки и постирал. Вот она, радость нового чувства.

19.06.1986

Прошли почти на одном дыхании несколько шлюзов. Швартовались без приключений.

В обед шхуна встала перед 18 шлюзом. Виктор и Саша с Аликом отправились к пристани, чтобы кэп на автобусе добрался до города. Я продолжал клепать уголки парусов. Это как семечки, успокаивает. Где-то часа в три дня решил постирать джинсы и забраться под душ. Воистину это нечто, как из рассказов деревенщиков... Мне душ понравился. Во-первых, гигиена, ну, а во-вторых, удовольствия выше локтя. Вода почти горячая, табуреточка. Да и неделя воздержания от бани это что-то! Душ для души! Напротив, шлюзовой 112 с какой-то бетонной калошей. Мужики там купаются, играют в волейбол. Дело дошло до того, что, когда я дрых, они подарили «Полярному Одиссею» два спасательных круга, новенький спасательный жилет с огоньком и ещё два пуда всякой фигни, которая на берегу никому и на фиг не нужна, а здесь едрёный корешок, ой, какой дефицит!

В 18.00, когда половину дел переделано, всё-таки решил прилечь. В 23.30 проснулся Виктор Дмитриев, злой, в сердцах промолвил, что завтра пресловутый инспектор кое-кому почему-то «будет задирать трусы». Я покрасил две скамейки на палубе и крышку трюма. Закрыли катер брезентом. Сложили паруса. И раскрутили Николая, «тяпнули» бутылочку, затем две 0,4. Попытался примкнуть боцман Саша Николаев, но покрутился и ушёл. Мы крепко вели разговор обо всём. Встаёт рассвет. Туман тянется снизу, очень красиво. В 8.00 должен появиться TV-корреспондент из Москвы, чтобы сделать репортаж для программы «Время». Но из-за этого инспектора номер может не пройти. Кстати, именно в 8.00 должны развести мост в Беломорске, чтобы через него внедриться в предморе. В 5.51 иду будить следующую вахту.

20.06.1986

Проснулся от суматохи. Все бегают, нервничают. Я вытащил голову на свет белый. Рядом плещутся гиганты из Котласа, Красноярска, «Северо-Двинские»... с чёткими красивыми линиями палуб, похожими на этажерки. На борту шхуны полно народа. Комсомол, ГБ, фотограф Баяджиров и проч.,

проч. Мы с Михаилом молодым, так уж сложилось его имя, а я в стариках-беспутных, сошли на берег и двинули по улицам Шижни. Лавка, книжный ларёк, кстати, лежит В. Пикуль, почта. «Полярный Одиссей» закачивается топливом, и для него заканчивается канальная Одиссея. Как по Боярскому: «Ух, каналья!».

Пробегаем последний 19 шлюз лестницы. И вот Белое море. Дует сильный ветер от норда. Шхуна даже кренится. В 20.05 подходим к рыбному порту Беломорска, швартуемся. С Аликом решаем двинуть в «Поморье». Успеваем на автобус, без особых осложнений внедряемся в таверну и заказываем скромный выпивон, хотя кругом зона сухого закона. Показалось мало, выплыла авантюра, у ж/д вокзала, у каких-то «глухарей» пытаемся по червонцу за фуфырь взять ещё на корабль. Но сорвалось...

На корабль вскачь добрался в 2.00 ночи. Здесь «гукозит» целая команда московских гопников. Полубанк, полутрёп, полускандал. Заглянул в кают-компанию, поздоровался. Вадим Бурлак, московский журналист и номинальный начальник всей экспедиции, даже не прореагировал. Один Гриша Темкин, тоже журналист из Москвы, дакнул — Данков!

На борту шхуны «Одиссея» появилось ещё две дамы. Мама Тамара и дочь Таня Золотухины. Мама — специальный корреспондент «Литературной газеты», дочь — бесплатное приложение. Пока разместились в каюте, где Стас и Михаил. Кроме того, с утра на борту трётся какой-то немолодой человек с Северного филиала ГО СССР из Апатитов. Занимается поморскими лабиринтами. Десяти минут мне хватило, чтобы оценить его научный багаж и инструментарий исследователя. Дичь, просто дичь. Мол, «протонаселение» на берегах Белого моря это индоевропейцы, которые на Север принесли культуру «ведов». В общем, какие-то атланты, просто глушь, хотя лично обстоятельно переговорить мне не удалось.

Кончается вахта. Завтра, или точнее утром, мечтаю о парилочке. Ещё о Москве и москвичах. Когда уходил из каюты, какой-то представитель столицы довольно бесцеремонно заикнулся: «Так ты дежуришь?» — обращаясь ко мне. «Да, конечно, до шести утра», и он: «Так я на твоей постели буду». Некрасиво, сейчас иду его гнать на вторую полку.

21.06.1986

Открыл глаза, а на пароходе «море» киношников, чужих и своих, миллионы, тьмы их, тьмы и тьмы. Кто-то «дрюкается» с поднятием парусов, а между делом пытается дать интервью. Занятно. Какой бардак! Парусов, естественно, не поставили. В пылу киношного аншлага двух деятелей из Москвы забыли на параллельной лодке, хотя кэп уже вознамерился двинуть к Соловецкому архипелагу.

Накрылась баня, а жалко. В нашей каюте разместился интересный парень Костя Дорохов, биохимик из Москвы. Начитанный. Помимо всего, у Соловецкого кремля задал вопрос, почему тело Христа не провисает на кресте, ведь гвозди в ногах фиксируют единую точку опоры тела? Обошёл с ним по периметру весь кремль. Меня каменная громада в свинцовых

красках вновь поразила, но дрожи нет. А до этого была пародия общего дружеского ужина.

Ровно в 6.00 утра зазвонили колокола на звонницах кремля. Занятно, никогда ранее не слышал. Иду спать. Утренние Соловки вызывают абсолютно новое чувство. Семьи уток, как торпедные катера, неожиданно носятся по глади воды, солнце упирается в белые линии пароходов и отражает «солидный» разговор с лидером карельского TV, Сергеем Никулиным, «кто есть кто?!».

22.06.1986

Взял в руки ручку, чтобы записать впечатления. Июль, почему-то не гнётся, на термометре +6, а как будет в море, предчувствие которого возбуждает? Сейчас на борту гости. Человек семь, москвичи, говорят, реставраторы. Такое поветрие, за просто так, собраться на краю света, чтобы провести свой досуг на благо старой, точнее новой Москвы. Вечером около часа ночи двинул с Наташей Берниковой и Светой Воробьевой в ночной кремль, в палаты, кельи, подклеты, и насмотрелись и наслушались ночных звуков, сердце, наполняя страхом. А после с врачом экспедиции Татарским занятный, но полупустой разговор с порцайкой вранья о вреде алкоголя и ещё чего-то для нации. Собственно, и не спор, а так.

До 12.00 утра вся публика с «Одиссея» прошла систему кремлёвской экскёшэн. Я же и Михаил дрыхли после вахты. Вырвавшись из пелены сна, умылись забортной солёной водой. Подошла Наташа, и мы подняли два бидона пресной воды с соседнего буксира.

Часов в десять вечера при разговорах почти полностью увидел футбольный матч Англия (ENGLATERRA) и Аргентина, в очередной раз отличился отличный Марадона.

Свету Воробьеву не понять. Ей хочется, когда на неё обращают внимание. Когда же пусть примитивно и грубовато, пытаешься приблизиться, она становится невыносимо серьёзной, и фригидность её даже пробивается через ресницы.

О психологии в коллективе. Что бы я хотел? Слова о равенстве и об одной крови банальны. Но чувствовать себя в роли подыгрывающего жутко! Тем более, что есть убеждение в собственной силе, которая рождает независимость, включая оригинальность решений и самостоятельность подхода. Завтра к вечеру объявлен отход к вечеру на Кузова. Необходимо решить проблему фотоплёнки. Пишу в рубке. На пирсе стоит Серёга Железов и обихаживает двух подружек реставраторов. И его проняло.

23.06.1986

Утром стоим у пирса военных моряков, идёт разговор о питьевой воде, ещё о чём-то, типа они или не дали, или не хотят давать. Появилось солнышко, правда, мимолётом. Серёжа Никулин и Саша Захаров с карельского TV, прихватив москвича Костю Дорохова, отправились на прихват ламинарии. Остальной народ выдвинулся в пеший переход к Б. Соловецкому острову, а когда пришли, стали жаловаться, что неимоверно устали.

Моя вахта в 12.00. Мы с Михаилом намываем палубу. Врубили брандспойт, смыли весь песок. Я залез под душ, вода прямо кипяток.

В 19.20 наконец-то оторвались к Немецкому Кузову. В нашей каюте исследователь из Апатитов закатывает словесные лабиринты о лабиринтах-памятниках. Спасает футбольный чемпионат, выяснилось, что в четвертьфинале играют гиганты: Бразилия, Франция, Мексика, ФРГ, вот ведь.

У Немецкого Кузова встали в 21.25.



Схема архипелага Кузова у г. Кемь. Рис. автора

В 2.00 ночи вместе с Михаилом отправились на «Орионе» на необитаемый остров Немецкий Кузов. Обошли его весь, видели сейды, сфотографировать, к сожалению, не удалось.

А. Захаров и С. Никулин на катере где-то стрельнули утку. Тушку разделали, а рыбы нет. Только ужасные реликты-корчаки, все в шипах. Только во сне не приснитесь.

На Немецком видели любопытную, но поучительную сценку. Куропатка и селезень, как могли, нас отвлекали и уводили вбок от своего гнезда с выводком из 5–6 бегающих и орущих птенцов. Без боязни к человеку, подходили к нам на расстояние вытянутой руки. Каков инстинкт сохранения потомства. Не был бы я футуристом, обязательно растрогался! В 6.25 укладываюсь баиньки. День 24 июня начинает расцветать. Снял пару кадров Кузова в перспективе.

24.06.1986

Всей командой в 12.00 дня вновь десантировались на остров Немецкий Кузов. Снимали Саша Захаров и Юрий Николаевич для журнала «Совет-

ский Союз». Забрались на самую верхотуру, а потом при спуске вышли к пещерам. Спуск, ракеты, ожидание. Слетали с Немецкого Кузова почти на собственной пятой точке. Как человеки с Пятой авеню, после того как умыкали обед астронавтов. Здесь решил познакомиться с москвичами ближе.

Костя Дорохов, биофизик или биохимик, знаток молекулярной биофизики, занимается спектрометрией. Золотухина Тамара Фёдоровна, редактор отдела «Литературной газеты», Транквилицкий Юрий Николаевич, фотограф крупнейшего журнала «Советский Союз», и Владимир Афанасьевич Евтушенко, сотрудник Северного филиала ГО СССР из Апатитов.

В 18.00 часов Вадим Бурлак, Григорий Темкин, врач Алексей Татарский, Наташа и Светка вместе с Аликом на катере решили «дернуть» по островам небольшого архипелага Кузова. Даже зацепили утку. Однако крайне несолидное впечатление связано с тем, что командная верхушка распоряжается общим запасом «космической еды» и алкоголя в «исключительных интересах» некоторых. Вскоре, ни с того ни с сего кэп принимает решение сняться с якоря, и мы «улепётываем в Кемь». Это примерно часа три хода. И всё почему, потому что утром будут повторять программу «Время», где запечатлён наш отход в Беломорск.

Поставили фок-парус. Саша Захаров, уверенно на весу, вяжет сетку под бушпритом.

Маленькая приятная новость, к нам на вахту с Михаилом Новожиловым вошёл и Костя. Между тем хочется спать. Телевизионный сюжет никто так и не видел. Правда, впоследствии Юра Голоднов, мой приятель по ИФФ, на курс младше, который проходил службу в военкомате Кеми, рассказал, что съёмки неплохие, и что понять идею «Полярного Одиссея» можно. Кстати, это были наши первые кадры в программе «Время» на ЦТ.

25.06.1986

Получилось так, что проспал до 16.00. Удивительно, но на шхуне нет снов, но есть вторичное беспокойство. Будто бы проваливаешься в бесцветную жевательную резинку и ощущаешь тягучесть акутогавских зубчатых колёс. Всё вращается, заволакивает и несёт в дыру, сдуру ли?

При подтягивании швартовых, на приливе, работал с Новожиловым в паре. С. Никулин позволил довольно пошлую очередную нелепость: «Мишки на Севере». Это вовсе не обидело, но пришлось ответить: «Что ж, в экспедиции вместо одного Бурлака — целых три».

В 17.25 двинули к автобусной остановке, чтобы ещё один раз освятить историческую местность под именем Кемь. Первым делом добрались до Успения. Собор весь в лесах. Интересно, лес есть, а лесничего нет, то бишь Гены Сонникова. В старой забегаловке, где ещё два года назад продавалось «Жигулевское», сейчас соки и лимонад. Пришлось смириться. Случайно в одном из магазинов встретил Ю. Голоднова в форме и звании ст. лея. Он на радостях, хотя и нехотя, презентовал два талона на vodku. Правда, за февраль и март, поэтому завтра придётся стать актёром и выманить «горящую воду» из торгового оборота.

Он пригласил к себе домой, где мы с полчаса повспоминали стройотряд. Меня поразило, что парень шесть месяцев вне родителей, но до сих пор не устроил даже на минимум свой быт. Я решил ему показать «Полярный Одиссей». Сели на автобус и покатили в порт. По дороге встретили группу наших с В. Дмитриевым, С. Никулиным, А. Захаровым с камерой и С. Железовым. Они встречались в Рабочеостровске с Григорием Белым, мастером, который когда-то шил лодки вицей, и сняли о нём киносюжет. Говорят, ждали около часа, пока он не вернулся с рыбалки, это в восемьдесят-то лет!

Продолжил попытку закрепить сетку под бушпритом, но сделать это оказалось очень трудным делом. Переставили пару блоков на шпринте грот-мачты. Прямо со шхуны ловится навага. Сегодня утро спокойное, ветра нет. Через два часа в Москву уезжает Таня Золотухина, которая всегда держалась в стороне. Оригинальный ход. Чтобы избавиться, московские парни самостоятельно ездили на Railway Station taishan и приобрели ей билет. Однако на замену из Москвы вскоре появится некая личность Браун.

Определил, что Светка у нас тоже сова, хотя в других случаях можно было бы назвать кем-то ещё из пернатого мира. Неожиданно заметил, что если смотреть с берега на море, то Кемские острова, как будто бы парят, гряда оторвана от полосы воды по линии горизонта сантиметра на три. Эффект лета, остров как боинг, но может, такое и зимой?

26.06.1986

Утром пробудился рано. В горле привкус горечи, при этом скоро выйдем в горло Белого моря. Встал, и сразу начали «крутить» проблемы. Необходимо забрать фотоплёнки, которые проявлены в мастерской Кеми, кроме того, найти Инну и разобраться с талонами. Но главное, хотелось бы забежать в музей и перетолковать с Г. Сонниковым. В 11.30, не выспавшись, побежал на автобус, который совершает рейсы Рабочеостровск — Кемь.

С плёнками всё оказалось быстро и хорошо. Гена Сонников, когда я появился, вел экскёшен. Затем он в сопровождении москвичей отправился к Грише Белому. Не позавидуешь, или наоборот, жизни старика. Делегация за делегацией.

Целый день на износ возились с парусами. Ставили стаксель и кливер. Поднимали топсель и грот-парус. Внешне получается впечатляюще. Вроде окончательно приделали сетку под бушпритом. Я даже попытался что-то снять с фока. Под вечер, в 22.00 часа шхуна, у штурвала которой В. Дмитриев, вышла из порта на Гридино — Кереть. Однако я в 22.00 подняться не сумел, усталость и сон скосили. Договорились с Костей, что встану позже.

В 3.30 умылся. И тут начало качать. Собственно волны нет, но болтанка сверхнеприятная. Мутит. Самочувствие хреновое. Знаю, что лекарство одно. Как можно ниже принять горизонтальное положение.

27.06.1986 (ПЯТНИЦА)

Ночью, а точнее, в 8 часов утра встали на рейд с. Гридино. До 15.30 погода мрачновата, затем разъяснилось. Провели тренировку подъёма пару-

сов, получалось не всё. В дневной переход намечено подойти к поморскому селу Кереть. Между тем отойти от ночной болтанки трудновато. В 16.00 все сели обедать. Очень вкусно. Ушица и жарёха из тресочки. В «Славянских базарах» и «Метрополях» такого не видывали. Кэп сообщил, что шхуна совершит переход либо до Керети, либо до Биологической станции на мысе Картеш.

Всё так примерно и получилось. Встали совсем недалеко от биостанции. Вид на море очень гладкий. Полный штиль.

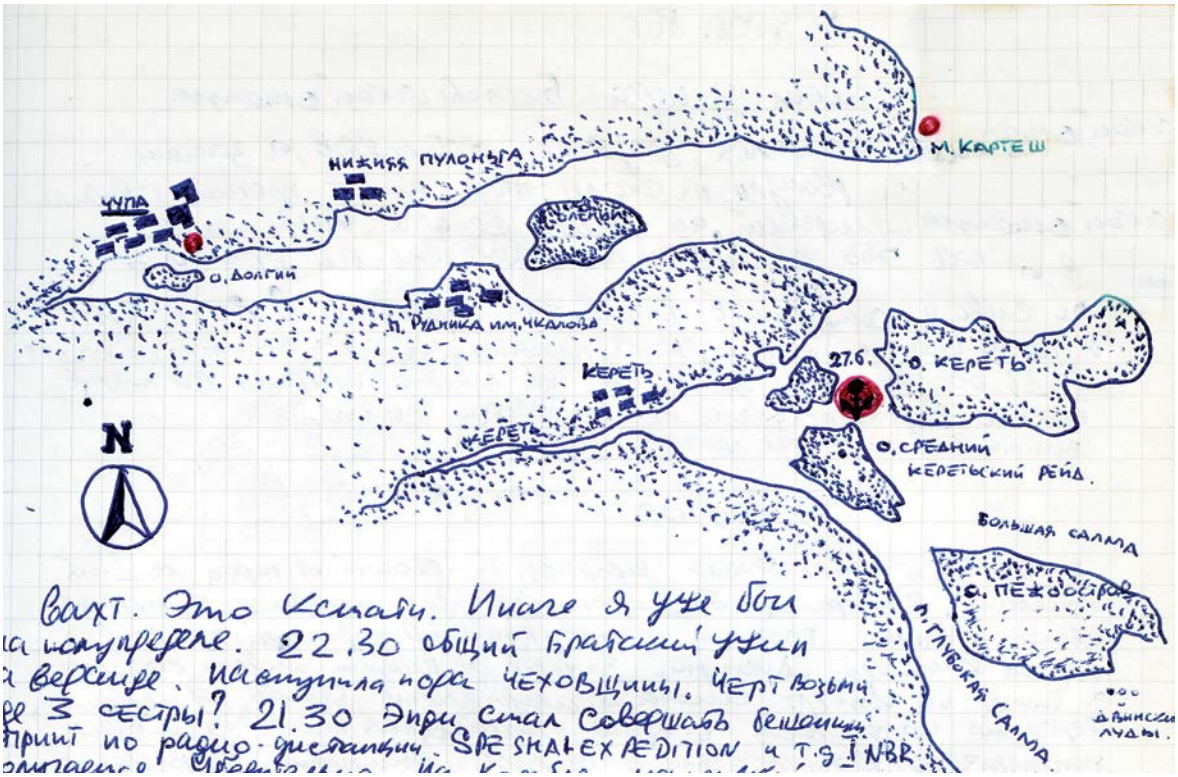


Схема заливов у мыса Картеш. Рис. автора

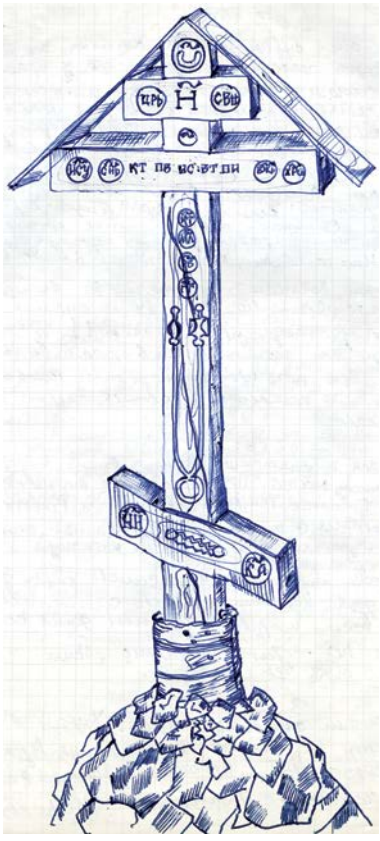
Капитан издал приказ № 1 о новом графике вахт. Это кстати. Иначе я уже был на полупределе от ночных бдений. В 22.30 общий братский ужин на веранде. Наступила пора «чеховщины». Чёрт возьми, а где три сестры? За час до ужина Энди стал совершать бешеный спринт по радиодистанции. Мол, Speshal Expedition и далее INBR, ей-Богу получается убедительно. Между тем на корабле раздается подленький скрип. Речь о том, что кок Света даже захотела откланяться. Её как на грех все мужики обвинили в особых отношениях с Энди и поставили вопрос о переселении в другой кубрик. Мужественную позицию заняла Наташа Берникова. Она, словно боец, защитила беднягу. Хвала ей!

Сейчас весь народ на палубе. Кто ведёт беседы, кто наблюдает в трубы да бинокли. Девчонки готовят гранд-ужин, а некоторые пытаются выудить ну хотя бы какую-нибудь рыбёшку. Хоть такую, а хоть такую. Я сдуру дал посмотреть замечательный отчёт Николая Шилова за 1974 год Владимиру Афанасьевичу из Апатитов. Он заинтересовался и стал выписывать. Это, конечно, хорошо, но кто знает, как информация будет использоваться

дальше. Ужин организовали на палубе. Он был роскошный с вином и пирожками.

Я сидел со свечкой. От зябкости прижимались друг к другу, как пионеры. А затем, когда капитан лёг спать, Светка предложила: «Едем на остров, у Наташи есть бутылёк». Пока я мыл посуду, девчонки приготовили закусон, набрали чайник пресной воды и под завистливыми взорами алчущих мы на «Орионе» мотанули на необитаемый островок. Сделали костёрчик, разложили шмотки и пледы и даже улеглись. Алик Афонькин завел шарманку: «Белый аист летит...». Опрокинули стопочку и что тут началось. Порывы злого ветра приволокли тучи, которые влага на наших глазах пробила насквозь. На нас полилось, мало сначала, а затем целой стеной. Я и Наташа заныли, Костя и Света хорохорились. Но наша взяла. Схватив на руки сначала Свету, а затем и Наташу, я по воде перенёс их на руках в катер, и мы, торопясь, дёрнули на «Одиссей». Почему так бывает? На борту шхуны нас сурово и обиженно встретил боцман: «Вы что же, нас за дураков считаете?». И всё в том же духе. Мы же сели играть в карты и с удовольствием завершили начатый процесс.

В 6.00 показалось, что нас основательно снесло на берег. Поднял сначала Сергея Железова, затем Виктора Дмитриева. Они приняли решение поднять якорь и идти на мыс Картеш, где уже несколько десятилетий существует Биологическая станция Зоологического института Ленинградской АН СССР.



Поморский крест на мысе Картеш. Рис. автора

28.06.1986

Солнечно, стоим у пирса Биологической станции. Я немного постирался, как когда-то это делали аргонавты, и после обеда рванул на скалу. Там стоит крест, я его видел в экспедиции 1984 года, он считается поморским. На самом деле, как мне показалось, это обычный поминальный крест, тем паче, по словам сотрудников Биостанции, сюда перенесён в нач. 1980-х годов и поставлен на скале как памятный знак. Очень похоже, что срублен полста лет назад, но ножка уже основательно подгнила. Я гелевой ручкой сделал его набросок и постарался сохранить вырезанные буквы и знаки. Вечером снялись и в 23.00 подошли к Чупе. На вахте набрали 80 литров пресной воды. Заодно погуляли по территории рыбозавода, но выйти в посёлок не удалось.

29.06.1986

В час дня отдали швартовы и отошли от пирса ко второй пристани поморской Чупы.

Оказалось, присутствие шхуны «Полярный Одиссей» является по мысли Вадима Бурлака программным в праздновании Дня молодёжи. Действительно, к пирсу собралась тьма публики. «Одиссей» превратился в главную фишку в акции по сбору подписей за мир. Играла музыкальная команда «Диспут». Саша Захаров и Сергей Никулин проводили съёмку действа. Я тоже на катере прокатился, чтобы сфотографировать шхуну под парусами. Вероятно, что-то получилось. Однако во время столпотворения на берегу творилось нечто. Раздухарясь, кэп объявил о салюте. Мы со шхуны выпустили три ракеты звуковые, что вызвало колоссальный эффект и аплодисменты. А затем танцы и ещё раз танцы. Алик настойчиво перебивал: «Ну, когда же, когда и мы потанцуем?». Под вечер Витя Дмитриев задумал в скором времени, прямо в Белом море, отметить мистерию пересечения 72 параллели северной широты. Для меня это ново. По требованию кэпа я написал сценарный расклад роли царя морского, которую он предложил мне играть. Но текст получился пошловатым: «Что за утлое судёнышко я вижу. Ну-ка кормщика ко мне. Ты откуда, гордый отрок, и зачем ведёшь на север эту лодию? С кем отправился ты в путь? Свита, ближе». И далее: «Кто тот хитрый, сильный ухарь? Пред глазами мне представьте». И наконец: «Испей сей напиток, настоянный на крови и поте великих кормщиков». Ах, «не знаешь правды ты, так за борт его, в воду и дело с концом!».

30.06.1986

В 7.00 утра оторвались от причала Чупы и пошли на мыс Картеш. Правда, сначала зашли в рыбный порт, где всё, что могли, по разрешению сняли с ПТС-150. Наконец в 11.00 двинули к заповедному Картешу, где простояли целый день. Дуют страшные ветра. Бывалые моряки говорят, что «на море нос не показывай», скорость ветра 25 метров в секунду. Совет экспедиции принимает верное решение переждать шторм и бурю. Воистину мудрый подход. Я вновь понёсся на территорию Биостанции. И в очередной раз поразился аккуратности: дорожки, мостики, перильца, чистота просто кристальная, ни бумажки и спички. Но, с другой стороны, отдаёт крутой армейщиной. Был бы сценаристом, обязательно закрутил полуфантастический сюжет на тему Стругацких и НИИЧАВО. С разбором различных психологических ситуаций. Вечером простились с хорошими ребятами из АПН, известным Володей Чистяковым и Пашей, они утром срываются в Москву.

01.07.1986

Проснулся от будоражащего ажиотажа. Все бегают. Громыхает. Шхуна трясётся. Бросили якорь у Красной Луды. Там, по словам Ивана Михайловича Мулло, историка, археолога и бывшего директора КГКМ, находится интереснейший лабиринт. К сожалению, я не успел прыгнуть в разъездной катер, но ребята, вернувшиеся с Луды, лабиринта не нашли. Не так всё просто в этом мире. «Полярный Одиссей» качает. У всех приподнятое настроение, как-никак есть идея отпраздновать переход Северного полярного круга. Меня официально избрали Нептуном. В моей свите была Света-

русалочка и Валькирия, Серёга Железов, чертяга и Алик Афонькин в роли ангела. Светочка разделась, точнее, оделась в рыболовную сеточку, грудь не просто шла на просвет, а помещалась в ячейку. Залезли в трюм и для смелости, и от возможного холода, ведь были без одежды, малехо махнули. Вылезали один за другим. Шла хохма и прочее. Что-то говорили, какие-то штуки от претендентов, веселились. Морской театр. Хотя сам-то понимаю, что всё выглядело убого, тускло и неповоротливо. После ужина снялись в ночь и двинули на Кандалакшу, в которую пришли в 11.00. Сделали два захода перед тем, как ткнуться в причал. Сильный ветер, нас бросает из стороны в сторону. Опять всю ночь разговоры, как водится, о политике и женщинах. До полного комплекта не хватает спорта и настоящих карт.

02.07.1986

Когда шхуна притулилась к причалу портовой Кандалакши, решили двинуть в город с Михаилом, Аликом и Костей. Прошли все книжные магазины. Я приобрёл Г. Волкова «Три лика культуры» и Рулетта про террориста Агджу. Разобрался с фотозаказом для Наташи. Сходили в бар, щелканули по 150 и по-настоящему кофеёчку.

До самого утра делал газету для Наташи. Ничего оригинального, но всем вроде бы понравилось. Хотел дать стишата, но не решился. Были и серьёзные разговоры...

03.07.1986

Утром сделали попытку поставить паруса. Ходил в баню, но Кандалакши не видел. На прекрасном пароходике «Йодель», который принадлежит клубу «Гандвиг», прибыли журналисты из Мурманска делать сюжет для программы «Время» на ЦТ. Команда поставила все паруса, кроме топселя и бизани. Между тем, когда праздновали Наташкин день, Виктор на что-то чрезвычайно обиделся и пробурчал: «Разберёмся!». Наташа тоже наверняка обиделась, что мы не успели к началу этого дела. С Михаилом задержались в парилке. Виктор же убедил начать церемонию до нашего прихода. К тому же, когда мы вошли в кают-компанию, и я от нас с Михаилом передал через весь стол целлофановый пакетик с красивыми поморскими варежками, произнёс: «Тепло от этих рукавиц не меньше, чем от пьяных лиц», о, как на нас косо посмотрели. Позже Сергей Никулин вспоминал о последствиях празднования. Мол, его коллега Тамара Золотухина утром промолвила: «Весь «Одиссей» сивушным запахом пропах».

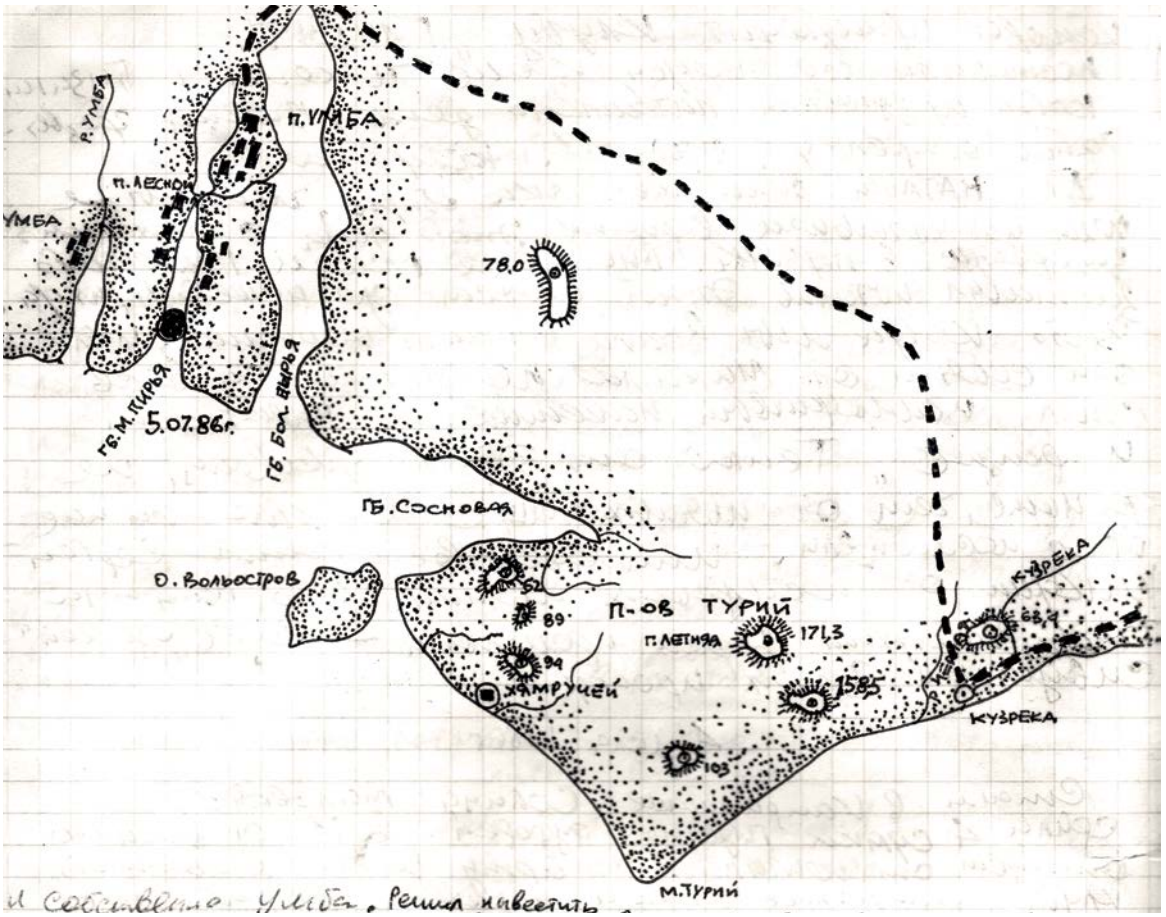
04.07.1986

Стоим в Кандалакше. Солнца маловато. Сдали четыре сумки опустошённых фуфырей. В 18.00, видимо, отойдём от причала. На борт пришли ребята из местного клуба. Мы же надыбали брезент для катера. В итоге в 19.50 шхуна отвалила от пирса Кандалакшского порта. «Одиссей» взял курс на историческую Умбу. В 12.00 капитан сделал попытку встать на якорь у островов в Кандалакшском заливе. Не получилось, это воды заповедника, где стоянка судов запрещена. Поэтому двигаемся дальше.

В. Бурлак предложил мне накропать статейку для «Советской культуры». Причём, видимо, материал должен перерасти в систему каждодневной информации, что, конечно, сложнее. Статью-то сделать несложно, но как не загромыхать по дороге утрирования и, что более страшно, намеренного пафоса. Среди тем очевидно должны быть: 1. Клуб «Полярный Одиссей». 2. Шхуна. 3. Состав экипажа. 4. Журнал «Вокруг света». 5. Целевая программа «Поморский коч». 6. История Поморья. 7. Поморское мореплавание. Вечером встали на якорь в трех часах хода до Умбы.

05–06.07.1986

Проснулся утром, когда шхуна уже была пришвартована у пирса рыбозаводика Умбы. До 16.00 ждал двух старожилов, помнящих и сейчас ещё делающих лодки. Не дождавшись, вместе с Михаилом отправились в посёлок Умба, райцентр, который раскинулся между двумя рукавами реки Пирья, Малым и Большим. Сегодняшняя это деревня Умба, посёлок Лесной и собственно Умба.



Карта-схема побережий района Умба — Кузрека

Безусловно, возникло желание навестить Вовку Асеева, сокурсника по моей студенческой юности. Уже более десяти лет мы не виделись. Он всегда был тихоней, как бы «ниже травы». А тут, год назад в Новгороде В. Конецкий обмолвился, Асеев закончил аспирантуру по археологии. Но, к сожалению, дома я его не застал, поэтому оставил записон.

В 20.00 на корабле все зашевелились. Собираются в древнюю Варзугу, 150 километров по берегу на север от Умбы. Через час должна подъехать военная машина, но я до сих пор не знаю, стоит ли мне ехать. Конечно, интересно, но команда людей напряжная и очень разноликая. И всё-таки решил ехать. Прибыл ГАЗ-66, вариант Василия Голощапова из археологического Новгорода. Мы взяли курс через весь полуостров Турий. Дорога была «что надо», километров тридцать ещё приличная, ну а потом яма сменялась канавой. Через два моста, точнее безмостья, пришлось перебираться пешком, чуть ли не толкая машину вперёд. Сооружали из слег и брёвен, валяющихся рядом, помост, и делали самодельные переправы. В округе, вдоль берега моря, чаще всего смешанный лес. Растут лиственные и хвойные, у дороги очень много можжевельника. Целые поля занимают низкорослые кусты, «мелкие планеты», как говорят некоторые.

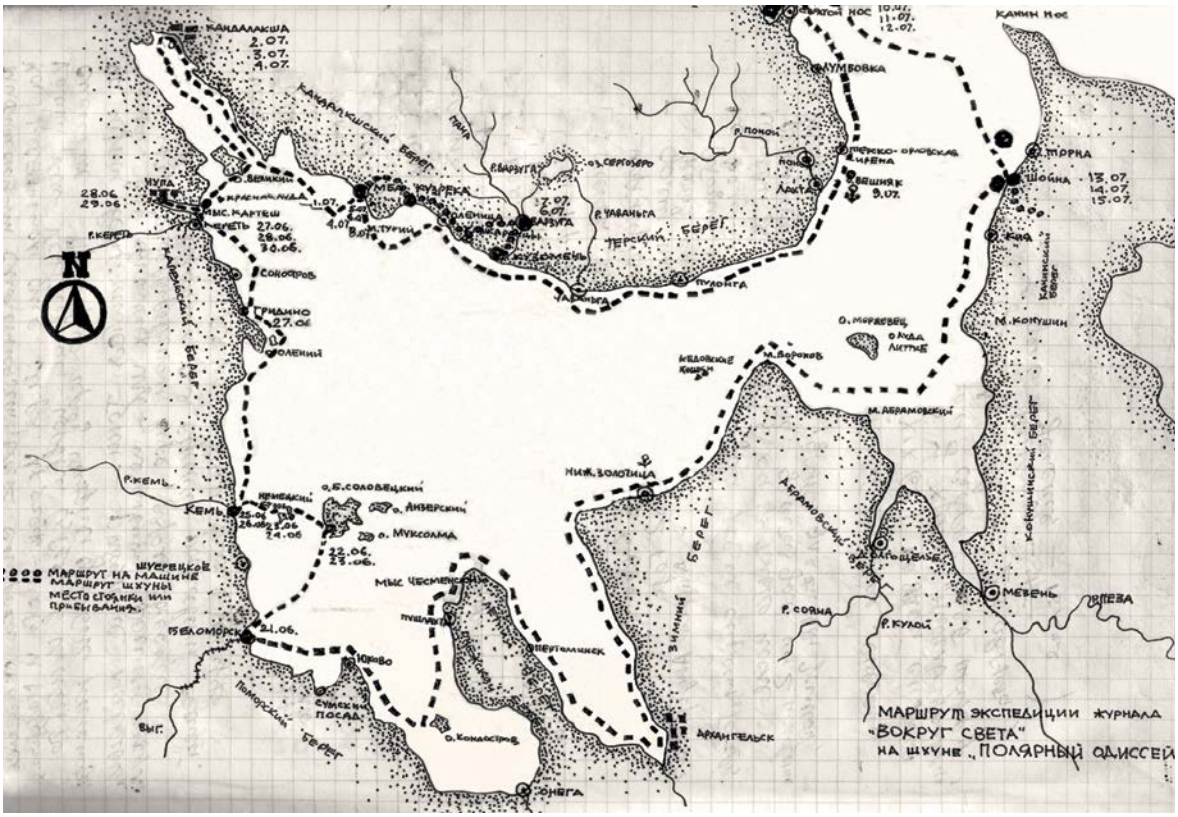


Схема маршрута экспедиции 1986 года. Рис. автора

Проехали старинное поморское село Кузрека, и дорога понеслась вдоль Терского побережья. Впервые видел перспективу морского отлива на целые километры. Камни одинокими мифическими столбиками, как сторожа, остались на песочном дне моря. Их очень много и на первый взгляд находятся в какой-то системе. Примерно через каждый десяток километров на берегу встречаются тони, рыбацкие маленькие посёлки. Вид одиноких изб крайне печальный. Домики находятся в законсервированном виде, рядом высокие шесты, необходимые для сушки рыболовных сетей. Песок подполз прямо к дверям, занеся их уже наполовину. Через три с половиной часа пути сделали у Кашкаранцев остановку. Разделились на две группы. Одна

пошла на рыбалку, специально на ловлю форели. Другие же остались у машины и разгоношили «пионерский костёр». Я же отправился с рыбаками под началом С. Никулина со спиннингом, на форель. Брели вверх по ручью и, естественно, ничего не поймали. Единственную несчастную форельку, величиной с палец, символически зажарили на костерке.

Уже 6 июля в 15.00 прибыли в древнее и знаменитое поморское село Варзуга, которое разделено одноимённой рекой на две части. Издавна они называются Успенская и Никольская сторона. В Варзуге посетил Рогозина Никиту Григорьевича, бывшего сторожа-смотрителя Успенской церкви, который здесь родился в 1913 году. Он является владельцем старейшего дома. Дому насчитывается 132 года, и его начал строить дед Никиты, помор, Андрей Ануфиевич Рогозин, но не достроил. «Отец мой дом уже не строил, говоря, ленивый я», однако «достраивалась усадьба, только после революции, сестрой отца», и «делится дом на две половины»: в «одной живут летом, другая для жилья зимой, когда холодно».

Кроме того, о местных храмах Е. Рогозин вспомнил, что в «Варзуге, на Успенской стороне, снесена церковь Афанасия», построенная в XIX столетии. На «на другой стороне сняты верха», т. е. главки «у храма «Николы Чудотворца», а «на Петропавловском соборе сбит шатёр у колокольни». Отметим, что в поморье, на Терском берегу 28 августа отмечают Афанасьев день и 15 мая день Успения. «Последний раз богослужение в храме Успения было в 1936 году», тогда «поп был арестован за убийство соседки», и что интересно, «а писал поп, как шлифовал». Со звонницы «колокола были сняты в 1947 году», мол, «приезжали специалисты из Ленинграда» и сказали — иначе власть «перельёт колокола на трактора». Да, «снять-то сняли, а в музей передать не смогли», в «Кузомени замыты, песком до сих пор, а может, пропали вовсе». Потом «из Кировска люди пытались их отыскать», но «тщетно, и сейчас один бог знает, где они». На мой вопрос, знает ли Никита Григорьевич что-либо о карбасах, шитых вицей, ответил: «У нас таких не делали». Но «встречать — встречал, иногда у моря выкидывает судёнышко с корнями, или какие части его». Иной раз «выкинет и большое судно, до четырёх тонн. Видел сам, ещё до войны». Бывший сторож-смотритель отметил, что сейчас часть иконостаса Успенского храма находится в Мурманском краеведческом музее, «после реставрации» иконы «взяты у московских реставраторов», а «частично» они «хранятся в сарае в Варзуге в два ряда». Однако мне не удалось увидеть эти иконы, а как хотелось, но не успел.

Интересно, что о корабелах Н. Рогозин вспомнил: «Был в Варзуге мастер, так мастер. Звался Агафоном Мошниковым». Помор «шил карбаса, большие лодки — брамы», их «так тогда называли», а «после него ещё в Кузомени шили». По словам Никиты Григорьевича, «нынче в Варзуге 116 дворов, живёт 380 человек», но «летом народу бывает в два раза больше, родственники, отпускники, дачники».

Далее «смотритель Успенской церкви» сказал, что о старине «много помнит Попов Арсений Григорьевич, сам то ли с 1910, то ли с 1915-го».

Однако встретиться с ним мне [не] удалось. Между тем «реставрация Успенского собора началась в 1974 году», приезжали из «Владимирской реставрационной мастерской». После «некоторого перерыва работы восстановились в 1986 году. Сделано широкое крыльцо и навес на нижнем ярусе храма».

Нам посчастливилось, увидели, как по нашей просьбе идут по деревне, выстраиваются и напевно поют бабули Варзугинского хора. Тронула душу песня «Вниз по реченьке лебёдушка плывёт». При этом одна из старушек, Анна Демидовна, которая стояла рядом со мной, промолвила: «Не пою, не хочу».

Кстати, Варзугинскому хору уже 50 лет. Бабули, человек двадцать, были в новых сарафанах, как оказалось, шитых в Умбе. О праздничном костюме поморки. Он состоит из повойника с варзугинским жемчугом, головного платка, нагрудника, сарафана, раньше назывался «кашимировка», т. е. из кашимовской ткани. А также фартука, пояса-ремня, опорок, изношенных сапог со споротыми голенищами.

Интересно, что все бабули живые и жизнерадостные. Одна из них заявила мне: «Начикал много», про фоторепортера Ю. Н. Транквилицкого из журнала «Советский Союз».

Вернувшись в Умбу, в разговоре у гастронома за углом услышал иную интонацию народной речи: «Кто нашкерит рыбы тачку, тот получит на ночь прачку...». О времена.

07.07.1986

Целый день стоим в Умбской губе и пытаемся сняться с якоря. Из Архангельска для сюжета в программе «Время» прибыл ещё один репортёр. Провели маленькие съёмки, и я дал короткое интервью. Ну а вечером вновь «квасный ужин». Вадим нашёл сёмгу, красная как живая, сама тает во рту. Кэп что-то выкатил, ну а москвич Володя Браун добавил, ну я и раскрутился. В 6.00 утра, когда сдавал вахту и убедившись, что погода хорошая, поднял старпома, уходим, мол. О чём-то поспорил с Костей и выиграл. В 6.20 вышли из Умбской губы.

08.07.1986

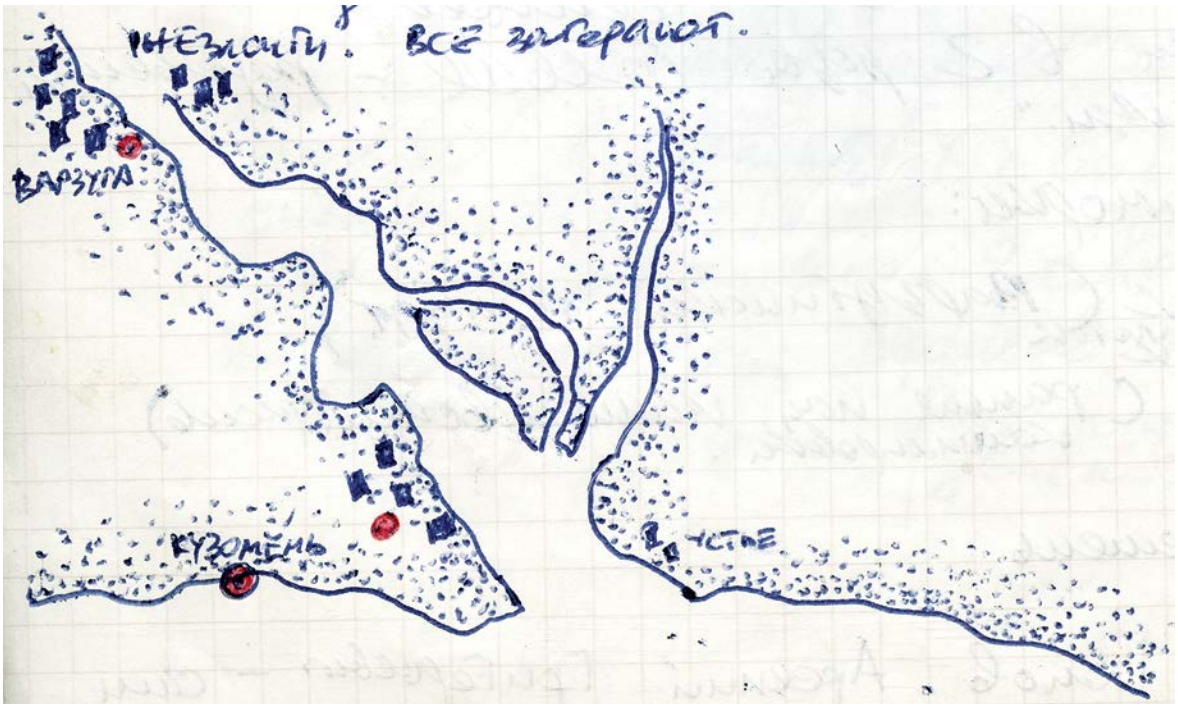
С 12.00 на палубе форум, идём, берегов не видать. Алик Афонькин отремонтировал шезлонги, все отдыхают и балдеют. Солнце над головой, словно белый апельсин. Все загорают.

0.23 — вышли на траверз Никодимского маяка, идём ровно. Качки почти нет, но это-то и плохо. Маленькие, но равномерные качки вытягивают душу, словно дантист тянет зубной нерв.

4.15 — на траверзе Пулонга. Нарисовал плакат «Мы голосуем за мир» и иду спать. А мне вдогонку и говорят: «Спокойной ночи, Мишель».

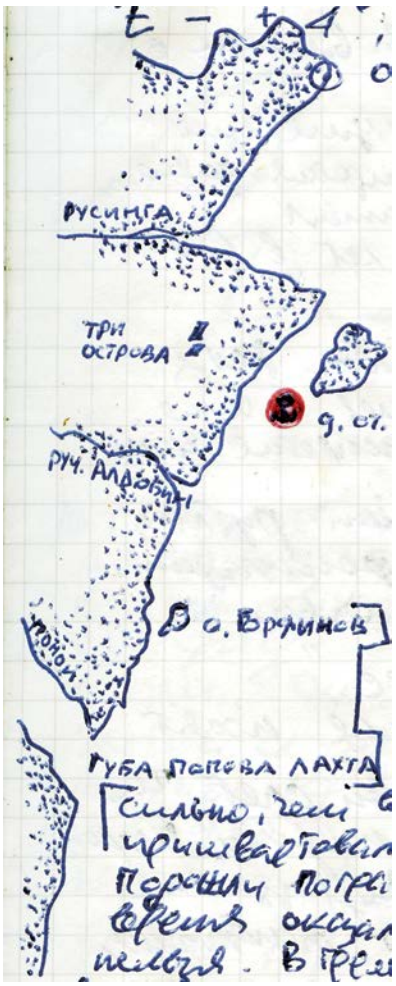
09.07.1986

Вахта началась в 12.00. Буруны, сплошной туман, не видно уже метров за двадцать. Нос шхуны швыряет метров на пять вверх и вниз. Ветер прони-



Поморские урочища Терского берега. Рис. автора

зывающий. Я надел свитер, брезентовку, а сверху рокон, спасательный жилет и сапоги. Бинокль на груди заливает встречная волна. Приходится убирать под рокон, что крайне неудобно. Через 5–8 минут руки замерзают и покрываются коркой, t едва достигает +4° — это примерно температура конца февраля. «Одиссей» спрятался за остров, группа смельчаков авантюрно спустила катер и отправилась на остров. Опять приключение. Мотор заглох, начали выгребать на вёслах, врач Лёша Татарский резким рывком сломал весло. Катер «Орион» попал на межостровное течение. Только после того, как на длинном, примерно 55–60-метровом фале сбросили спасательный круг, катерщики смогли зацепиться и приблизиться к шхуне. Вадим Бурлак и кэп дали мощный разгон за самоуправные действия. Погода к лучшему не идёт. Ветер и довольно низкая температура от +5 до +9 градусов. До Святого Носа, одной из самых северных точек, уже за пределами горла Белого моря, нам, если честно сказать, не хватило 3–4 часов хода, при хорошей погоде. Сейчас же, если идти, то минимум этот отрезок пути потянет на 10–15 часов. В 23.35 снялись с якоря и взяли курс на север. Через десять часов будем у Терско-Орловской Сирены. Прошли



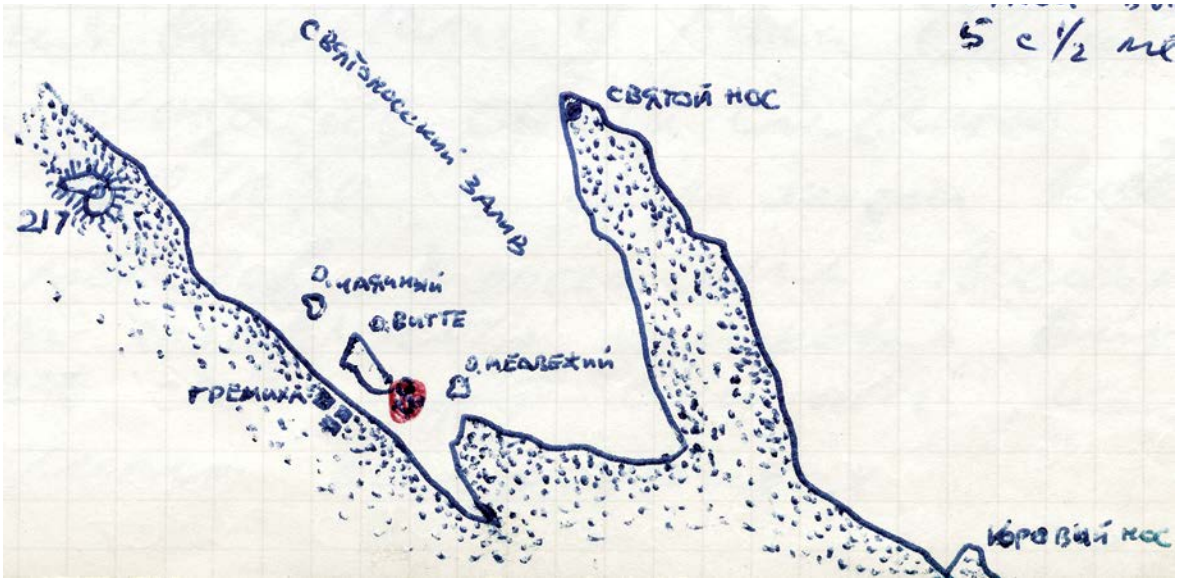
Поморские урочища Терского берега. Рис. автора

Орловский маяк, на море относительное спокойствие, однако с кормы нас догоняет тёмный фронт. С полчаса простоял за штурвалом.

10.07.1986

У мыса Святой Нос, перед заходом в заливчик, нас мощно тряхнула волнишка. Может быть, даже более сильно, чем во все прежние разы. В 13.00 вошли в бухту и пришвартовались к старому пирсу п. Гремиха, первое, историческое название Йоканьга. Кстати дьяк Г. Истома в XV столетии назвал мыс Святой Нос «огромной скалой», упирающейся в море «наподобие носа», а Йоконька упоминается в жалованных грамотах с XV века.

Появились наши славные пограничники, взяли паспорта. Судно на неограниченное время оказалось под арестом. Никому на берег выходить нельзя. В Гремихе, примерно в 280 км от Мурманска, расквартирована база Северного ВМФ. Когда подходили, видели на буях гигантскую подводную лодку. Сам посёлок раскинулся на плоской горе. Все дома каменные, в основном пятиэтажки.



Мыс Святой Нос и база ВМФ Гремиха. Рис. автора

В 19.00 кэп попросил прочитать лекшен у моряков, вместе с Вадимом Бурлаком и Григорием Темкиным. Я выделил тематические разделы: 1. Клуб «Полярный Одиссей». 2. Журнал «Вокруг света». 3. Экипаж шхуны. 4. Цель и программа экспедиции (история, экология, борьба за мир, библиотечка Общества книголюбов). 5. Программа «Поморский коч». 6. История и культура Поморья (мореплавание, судостроение, архитектура, этнография, музеи, быт на шхуне). Регионально выделил Онежский, Карельский и Терский берега.

Между тем личное состояние угнетённое, не знаю почему. «Хочу умереть здесь», — подпевает вражеский голосок. Такого паршивого настроения давно не знал. Ночью сначала корябал от руки, а затем напечатал статью для «Советской культуры». Спать лёг в 6.00.

Вставка 2024 года. Материал посвятил Грише Белому, кораблестроителю из Кеми, но сохранился лишь последний, четвёртый, лист-вложение машинописного текста. На борт шхуны из дома я взял машинописную машинку «Москва», поэтому с удовольствием работал прямо на шхуне. Привожу машинописный текст, 4 лист.

«При встречах с поморами выясняются конструктивные особенности, и наиболее традиционный метод изготовления судов, называемый «шить вицей». Этот технологический прием издавна использовался для соединения набойных бортовых досок у лодок и карбасов поморов. К огромному сожалению, эта традиция уже почти утрачена в народной практике и памяти. Правда, участникам экспедиции удалось встретить мастера-судостроителя, не забывшего «шитье» лодок, потомственного помора, жителя Кеми Григория Андреевича Белого. Он и сейчас, почти в 80 лет, еще шьет лодки по старинке. А с морем познакомился еще в 1916 году, когда зуйком вместе со своим отцом Андреем Григорьевичем Белым ходил в море Белое. С конца 20-х годов умелец Гриша Белый стал срабатывать в сезон до шести гладкобортовых лодок, «шитых вгладь», как учили его дед и отец. Такими людьми богато Беломорье, на таких людях держатся великие поморские традиции, поэтому одна из задач нашей экспедиции и заключается в том, чтобы в ежедневной суете современник не смог проморгать это наследие и попытался его сохранить. Участник Беломорской экспедиции, Действительный член Географического Общества АН СССР Данков М. Ю. Мыс Святой Нос. 11.07.1986».

11.07.1986

Вахта началась в Гремихе с драинья палубы. Ребята, которые стругали голубка мира, смылись в баню. Снова читал лекцию с «миротворцами». Настроение гниль. Статья скорее не получилась, чем наоборот. Посетил флотский музей. Выделяется экспонат, никелевый рубль, раздавленный в доке дном подводной лодки, и имперские фотографии. Дал несколько хвастливую телеграмму в музей моей начальнице Н. Н. Тихоновой: «Все нормально со Святого Носа 12 идем на Канин мыс». Служивые ребята говорят, что по зиме носят мотоциклетные очки, мол, «такая пурга и такой снег, что режет глаза, будто металлический стержень падает в масло». Гарнизон стратегических подводных ракетоносцев и тактических подводных торпедоносцев действительно у чёрта на рогах. Впервые видел мощные спины подводных лодок. Черные, гигантские, муторно-тяжёлые и на первый взгляд неповоротливые.

12.07.1986

От пирса Гремихи, древней Йоканьги, отшвартовались в 18.30, выйдя на траверз мыса Святой Нос, шхуну прихватила волнишка. Да такая, что стала вытягивать по ниточке нервишки. Волны тупым валом накатывали, с периодом в 25–30 секунд. Создавалось впечатление, что снизу их кто-то выдувает. Волна шла без гребня, но каким-то гибким эластичным ударом сразу захватывала весь корпус шхуны. Крен при носовом ударе достигал

градусов 15–20, а при боковой волне и более того. «Полярный Одиссей» двигается вдоль берега, неба не видно... Рядом, метрах в сорока, увидели акулу с чёрным плавником. В 21.00 оторвались от берега и взяли курс на Канин полуостров. До этого всё время выгребали у мыса Святой Нос. Между тем течение оказалось суперсильным до 3–4 баллов. Впервые в своей жизни видел волну высотой 5–6 метров. Впечатление восторга и какого-то человеческого унижения, а уже потом страха. Да, я ощутил слабость перед стихией, которая ещё и не думала нас злить и возбуждаться. В тот момент, когда форштевень шхуны ударом будто бы разрубал волну, она крошилась и белой густой пеной облепливала корабль, словно ластясь к нему. В этот момент увидел бледно-голубой цвет волны, который высвечивается из нутра моря. Словно кто-то зажигает слабенький ночниковый свет. Поморы этот эффект называют «сулой» или «сувой».

Ужасно красиво. Может быть даже такая красота, это красота смерти. Стоять на палубе без обхвата вант невозможно, а подходить к релингу просто опасно и глупо.

Ей-богу, корабль покачало, будь спок. К часу ночи находиться на палубе нет сил. Мутит, ветер нахально расстёгивает спасательный жилет, куртку рокона, энцефалитку и пробивается к телу. Брызги, а лучше сказать потоки воды заливают кожу лица, ресницы и губы. Пальцы рук от ветра, холода и воды уже почти не могут сжимать фал. Спускаюсь в каюту кубрика. Не раздеваясь, бросаюсь на койку. Сил нет стянуть спасательный жилет. Голова, как у игрушечного болванчика, ходит влево, вправо и наоборот. Да, это испытание. Температура воздуха +5 градусов. Лежу, но заснуть не могу. Утром тринадцатого кэп играет сигнальную тревогу. Ставим паруса.

13.07.1986

Мы пересекли горло Белого моря и находимся у Каниного полуострова. Всё спокойно, как будто не было ночного перехода. Я на катере делаю фотографии «Одиссея», истратил почти всю плёнку, должно получиться впечатляюще. До этого Саша Захаров заснял момент спуска символического «Круга мира» с голубкой Пабло Пикассо и девизом «Vita Pax Est» — с латыни — «Мир есть жизнь».



Голубка мира. Рис. автора

В 14.30 подошли почти к самому устью ручья в Шойне. На берегу пограничники. Я прошёлся по деревне, нашёл занятного собеседника, который подарил рога оленя. Ещё у него выпросил «жимок», инструмент для скрепа досок, необходимый при строительстве поморского карбаса. Посёлок Шойна стоит на высоком песчаном берегу, который от ветра и водной коррозии почти весь вымыт, хотя под ним вечно промерзающий грунт.

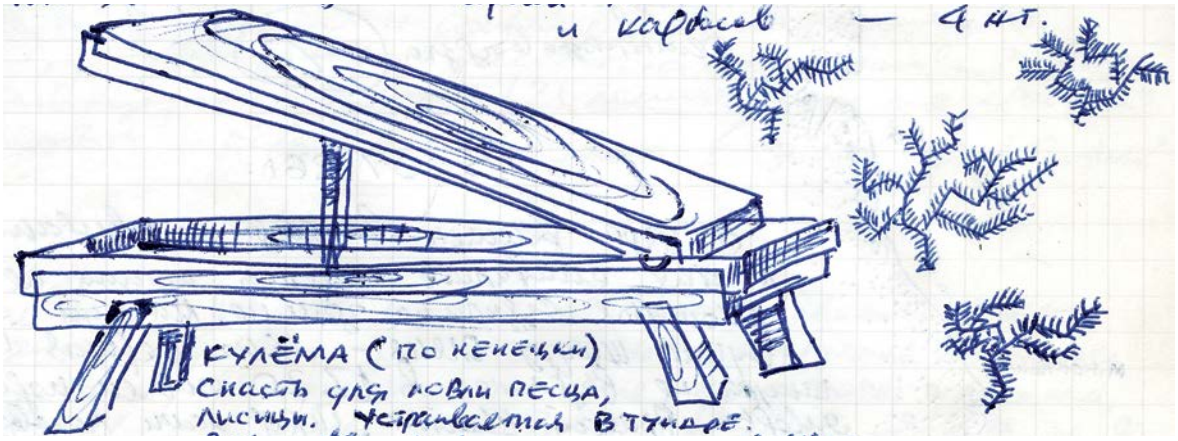
Встретил любопытного мужичка, который родился в 1934 году в местечке Харивер (Хорей-Вер?), под Нарьян-Маром, а в 1961 году перебрался в Шойну. Он сам «шьёт» лодки и много чего знает о морской жизни и этом искусстве. Его зовут Пётр Фёдорович Батманов. По моей просьбе он дал свои координаты: Архангельская область, Н.А.О., п. Шойна.

В ходе разговора выяснилось, что «и сейчас на острове Вайгач шьют лодки», это за Каниным мысом в Карском море. Оказывается, Пётр Фёдорович «за свою жизнь построил маленьких вёсельных» лодок «пять штук» да «карбасов четыре штуки».

Показался любопытным его небольшой словарик с ненецкого языка на русский.

«Ня-ша», это ил, а с коми яз., песок с водой; «шарок» означает озерко; «ла-йда», когда много воды, или просто заливной луг; «яра», низкорослый кустарник; «литты», не что иное, как меховой чулок, ворсом внутрь; «малица» или «палица», типы меховой одежды ненцев.

При этом он произнёс слово «тобуры» или «тубуки», что является обувью, похожей на чулки с мехом наружу, которые изготавливаются из голени оленя.



Промысловая снасть «кулёма». Рис. автора

Кроме того, упомянул понятие «кулёма», что означает по-ненецки промысловую снасть для ловли песца или лисицы. Приспособление из деревянного короба с мощной крышкой устраивается в тундре. В качестве приманки используется мясо. Вскоре, когда я оказался в настоящей тундре, я увидел это орудие лова и сделал рисованный набросок.

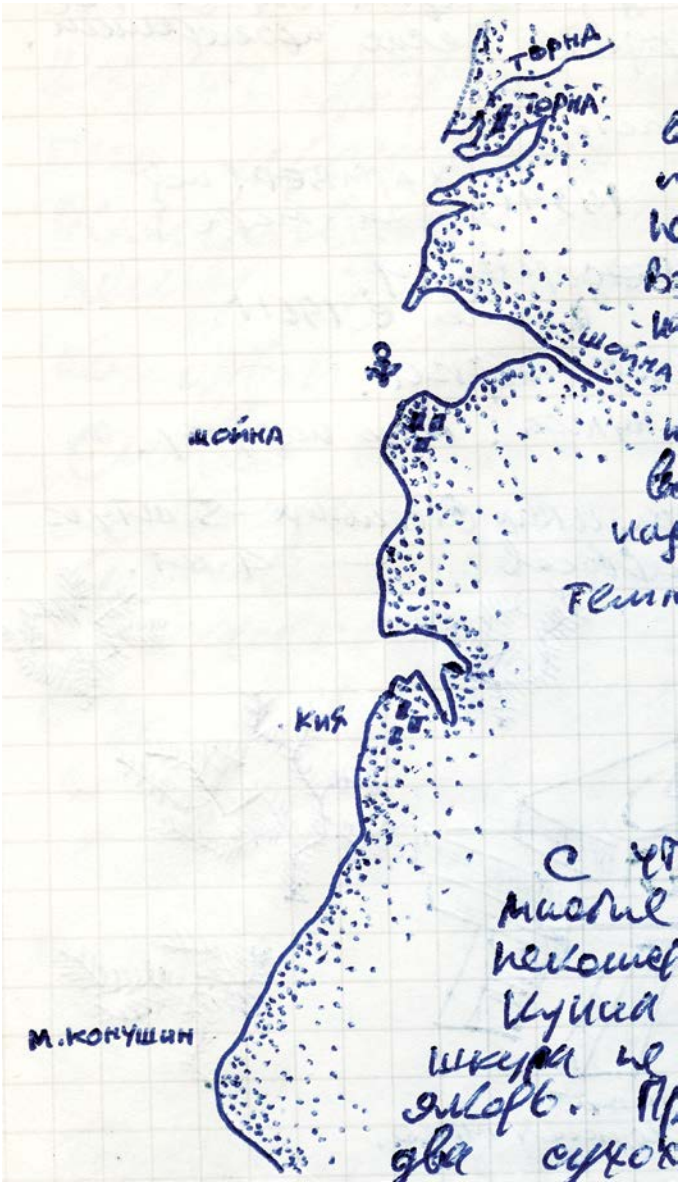
В 20.00 вечера команда «Одиссея» отправилась на армейском автобусе в тундру. Группа оказалась разноликой, что ж, с этим необходимо мириться. Алексей Татарский, наш врач, хладнокровно выполняет обязанности убивальщика дичи, и почти сразу подстрелил двух гусей. По цвету, тундра вдаль до жути темнеет, и вскоре оттенок перекатывается в тёмно-синий. С нами армеец, подполковник и директор школы-интерната. Взята канистра спирта, может быть, поэтому решили делать большой костёр. Кроме того, на песчаном косогоре вбили шест со знаком о Беломорской экспедиции. Я всю группу снял на фото.

Довольно долго бродили по «лайде», говорят, это ещё не тундра, но рядом с ней. Гольфстрим на берег из океана выбрасывает много всякой дребедени. В том числе буйки от рыбных сетей, иностранные парфюмерные склянки. Достаточно крупный стеклянный поплавок, похожий на прозрачный футбольный мяч, нашёл С. Никулин и как трофей взял себе на память. Мне же попалась часть бортовой обшивки поморского судна с просверленными наискосок отверстиями для вицы. Решил также захватить, чтобы сдать в фонды петрозаводского музея.

У костерка, под разговор обо всём, согрелись и приговорили канистру. Обратно я даже не заметил, как добрались.

14.07.1986

На вахте всё же смылись в баню. Механики Алик Афонькин и Юра Полняков попытались завести дизелёк, но неудачно, он затарахтел и погнал масло. Половину палубы залило мазутом.



Берег у Канинского волока в Карское море. Рис. автора

Встали на ремонт. Белое море не прощает расслабления и праздности. С 18.00 начали драить с порошком палубу, промывая её водой. Несколько раз кто-то из команды добирались до воинской части. Наконец, удалось выписать прапорщика и бойца. Они вместе с Аликом и Юрой в 22.00 приступили к переборке дизеля. Взяты новые резиновые кольца.

На шхуну ветер надувает волну. Через шесть часов отмель и корга оказались в 10–15 метров от бушприта. Мы оказались как бы во внутреннем море. Солнце красным надувным шариком висит над горизонтом. Температура воздуха +7°.

15.07.1986

С утра продолжали решать вопросы с двигателем. Солнца почти нет. Некоторые из команды съехали на землю. Михаил Новожилов купил шкуру оленя, цена 15 руб., но она не выделана. В 17.20 подняли якорь, прощай, Шойна. Перед нами маневрируют два сухогруза. Дали полный ход в чистое море. Кстати, море реально чисто, как морская душа! Через полтора часа начали проводить парусные манёвры. Подняли кливер, стаксель, фок и грот, проверили скорость шхуны. Оказалось, после ремонта двигаемся быстрее, кэп говорит, примерно на 2–3 узла. Это значительная прибавка. Однако начало качать. Снова горло Белого моря, мы снова, как в седле лошади, вверх-вниз. Ночная вахта без приключений.

В 2.20 в районе Мезенского залива шхуна залетела на «кошку», как поморы говорят о каменной гряде. Я стоял в рубке, но проморгал. Ещё бы метров 5–10 и мы плотно сидели бы на мели. Молодец Витя Дмитриев, он пятой точкой почувствовал мелководье. Ветра особого нет. Но туман какими-то порцайками, словно из огромного поршня, наскакивает и обволакивает корпус тягучим сгущённым молоком. Температура воздуха держится в пределах +4° +5°. В 4.15 пошел спать, но долго ворочался, а когда заснул, ощутил явный толчок. Мы снова сидели на корге. Стали раскачивать, и 50 минут обратного хода, соскочили. Господи, вновь всё благополучно. Белое море не хочет нас так просто отпускать.

16.07.1986

Утром у шхуны ход абсолютно ровный, значит всё хорошо. Светит солнце, я даже разделся, попробовал загорать. Правда, предприятие оказалось малоприятным, достал запах. Ведь после катастрофы с маслом палубу драили дешёвым стиральным порошком, и получилось амбре. В 15.00 бросили якорь у д. Нижней Золотицы, и на разъездном катере «Орион» Саша Захаров, Юра Полняков и Витя Дмитриев отправились в деревню.

На море жуткий туман, начали давать гудки с помощью нашей сирены, которую с трудом ребята выгребли из трюма. Интересно, что рядом кто-то увидел три лодки, шитые вицей, но непогода, высокая волна и крутой туман не позволили хоть одну из них взять с собой, а цена была очень сносной, 10 рублей.

Наша вахта почти в абсолютном тумане началась в 0.00. Смело говорю, такого ещё не было. Неожиданно справа по борту вырулила громада

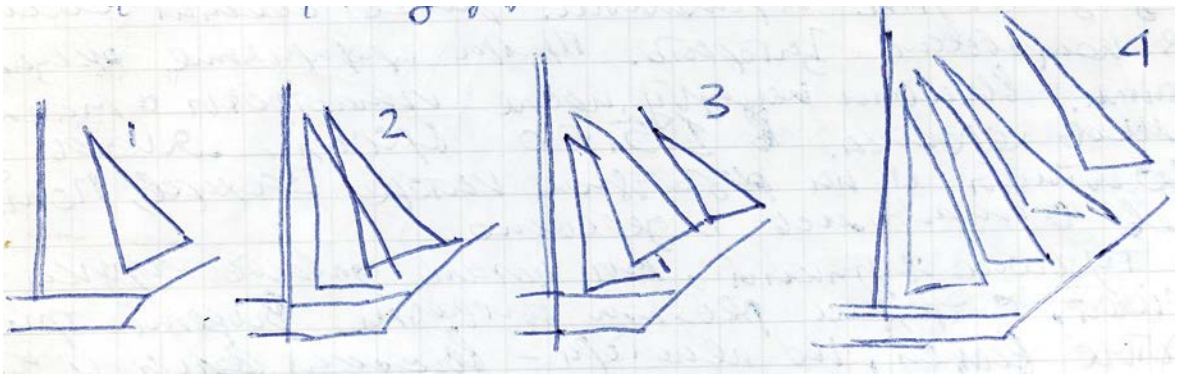
парохода «Константин». В 0.10 Энди связался по радио, сплошные матюги: «Кто капитан, раз, два, три...». Шхуна с трудом вырвалась из «молока» и пошла вдоль берега. На ум пришла ассоциация: белая смерть на белом море от белого парохода в белом тумане.

В 2.20 выскочили к берегу, туман помаленьку рассеялся. На душе стало легче. Да, манёвры в тумане, которые творил пароход, запомнятся надолго. В 2.25 в кают-компании собралась вахта, чтобы это обсудить. Шесть часов хода до Мудьюга и скоро Архангельск. Показалось, что мимо прошли два парохода вверх ногами и реально в воздухе! Господи, неужели это рефракция или мираж? Картинка удивительная, интересная и красивая.

17.07 — 18. 07.1986

В 13.00 подошли к пирсу г. Архангельска, даже не так, а к яхт-клубу. Погода, сплошное солнце. С 12.00 началась вахта, когда «Одиссей» был пришвартован. Естественно, все свалили в город. Мы с Мишкой Новожиловым, напарником по вахте, позже также сотворили традиционную программу: баня, главпочтамт, прогулка по предночному городу. Получил три письма, но радости почти нет никакой, ощущение опустошённости. Давно не могу выскочить из депрессии. Может быть, попытаюсь сформулировать. Что-то постоянно давит, даже жмёт, стискивает. Это как обручем обхватывает весь организм. Ощущение, я тюбик, а кто-то руками хватает и жмёт, и похоже готовит, чёрт побери, сотворить нечто... Ну когда же? Может, это оправданно после больших и успешных дел? Может, такое у всех?

Утром после звонка научному сотруднику Музея Северного морского пароходства Дорофеевой Елене Михайловне, раб. т. 3-18-69, посетил музей и осмотрел маленькую экспозицию, где сделал информационную зарисовку парусов.



1. Кливер. 2. Кливер + фока-стаксель. 3. Бом-кливер + кливер + фока-стаксель. 4. Бом-кливер + кливер + фор-стеньга-стаксель + фока-стаксель. Рис. автора

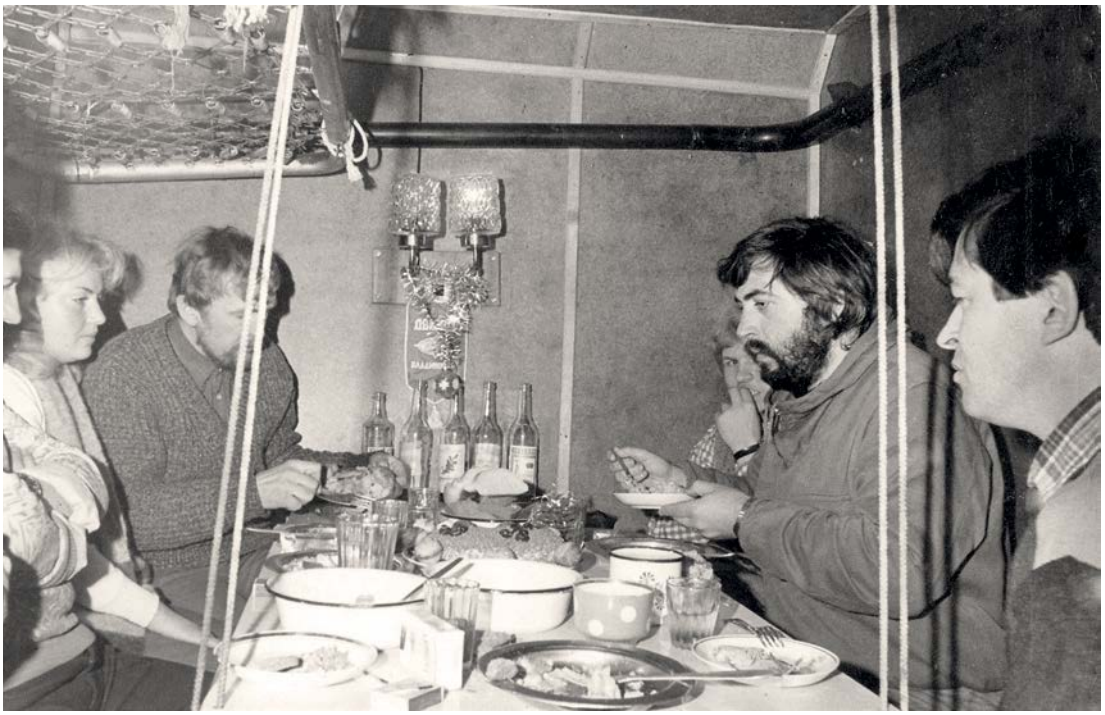
Познакомился и переговорил с и. о. директора и гл. хранителем Юдиным Петром Афанасьевичем, который показал новую интересную выставку «Северное пароходство в годы ВОВ», подготовленную к 9 мая 1985 года, автор ТЭПа Брызгалов Виктор.

Вернувшись на шхуну, стал готовиться к возвращению в Петрозаводск. Уже давно закончился отпуск, и я просрочил все возможные сроки выхода

на работу. Колоссально помогла Т. Золотухина, редактор «Литературной газеты». У нас «по жизни» с ней сложились тёплые отношения. Попрощавшись с командой, взяли такси и выехали в аэропорт Талаги. Билетов на самолёт, конечно, не было, поэтому Тамара Фёдоровна, достав своё красное удостоверение лучшей в СССР газеты, уговорила выдать бронь. Если бы не она...

Так завершилось моё участие в интересной пропагандистской экспедиции. Вскоре и парусно-моторная шхуна «Полярный Одиссей» с командой смельчаков и в чём-то героев, потрёпанная штормами Белого и Баренцева моря, пройдя ББК, вернулось в Онежское озеро.

ФОТОДОКУМЕНТЫ ЭКСПЕДИЦИИ «БЕЛОМОРСКОЕ КОЛЬЦО» ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА М. Ю. ДАНКОВА



В кают-компании празднование Нового года. Н. Ляпихов, С. Воробьева, В. Дмитриев, М. Данков, С. Никулин. Петрозаводск, декабрь 1985 г.

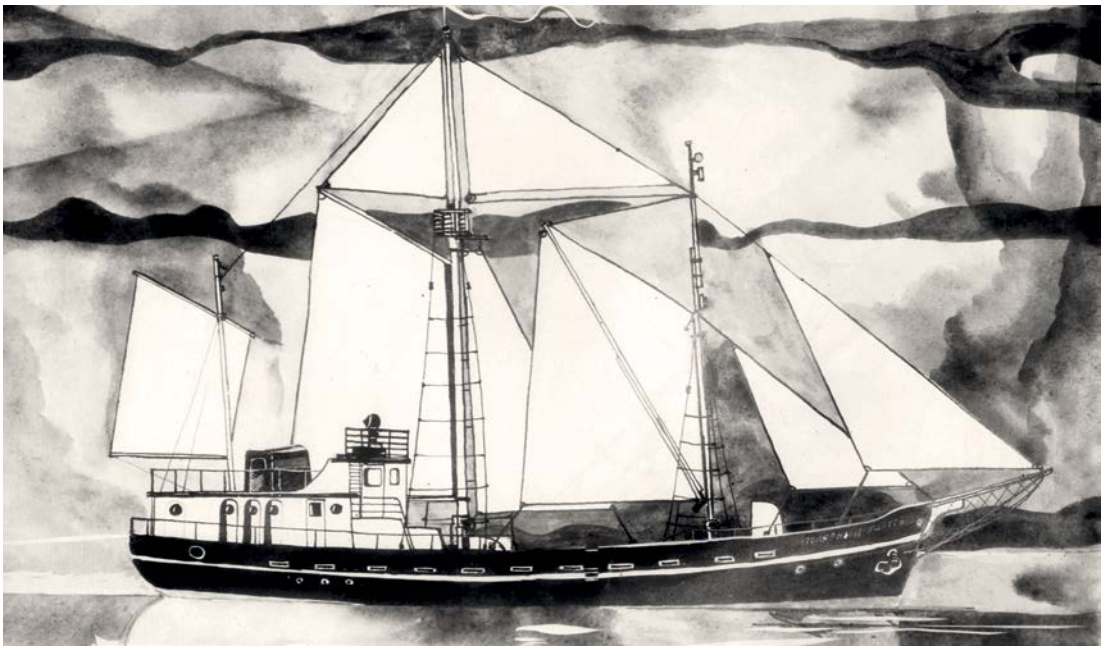


Рисунок шхуны «Полярный Одиссей». Художник Д. Ф. Учуваткин, 1986 г.



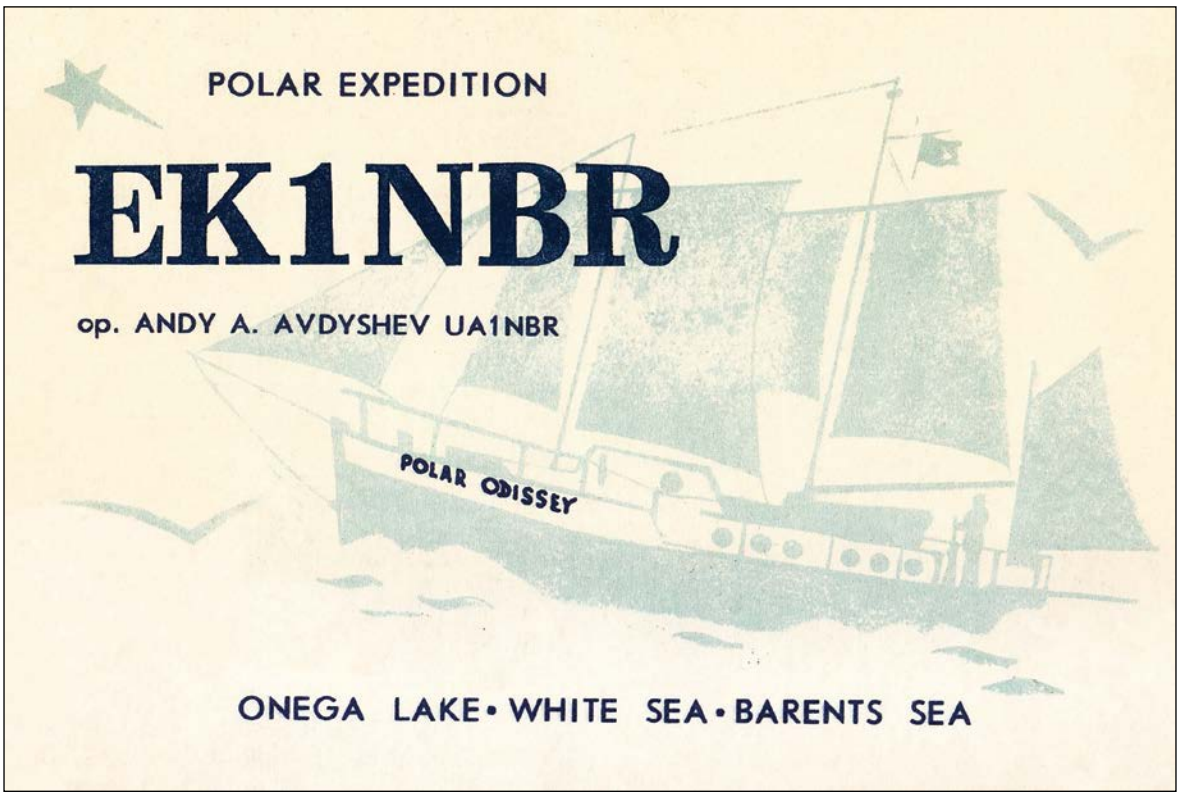
Работы на шхуне за полгода до похода. Петрозаводск.
Зима 1986 г.



М. Данков устанавливает бушприт на шхуне «Полярный Одиссей».
Февраль 1986 г.



Капитан В. Дмитриев и боцман А. Николаев за несколько месяцев до экспедиции. Петрозаводск, апрель 1986 г.



Карточка QSL «Polar Odissey» радиста экспедиции А. Авдышева, 1986 г.



АВИА ТЕЛЕГРАММА

Прием: ____го____ час. ____ мин. Бланк № 518 Принял: ____

Передача: ____го____ ча____ мин. № связи ____ Передал ____

16 40 7/7

арх №7-40-7-1500

прогноз 19 часов 7/7 до 19 часов 8/7 Кандалакшского залива ветер ночью юго-восточный южный днем юго-западный западный 6-11 м/сек временами дождь видимость 4-6 км температура ночью 8+13° днем 13°+18° волнение 0,5-1,5 м

№ 217 арх погода

Зак. 171

Авиателеграмма о температуре и скорости ветра
в Кандалакшском заливе 7 июля 1986 г.



Т. Золотухина, Г. Темкин, В. Бурлак на о. Немецкий Кузов,
24 июня 1986 г.



Шхуна «Полярный Одиссей» между островами Немецкий и Русский Кузова.
24 июня 1986 г.



Кокши экспедиции С. Воробьева и Н. Берникова на о. Немецкий Кузов.
24 июня 1986 г.



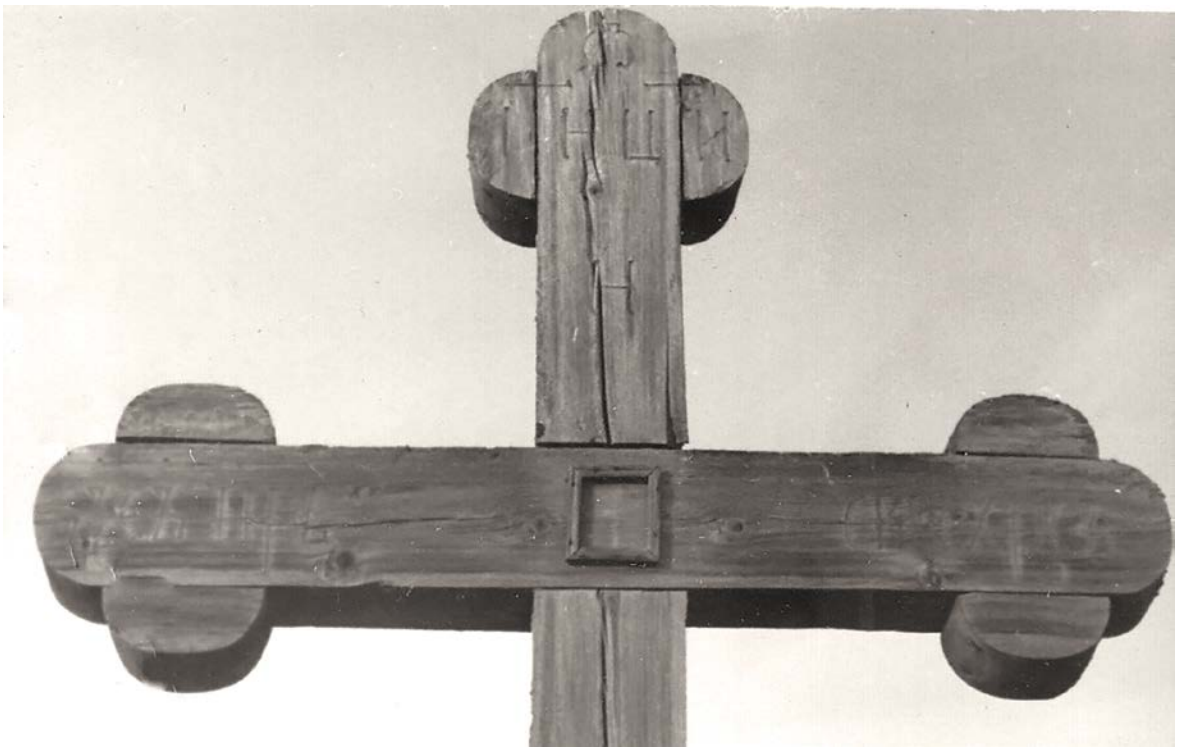
Участник экспедиции, сотрудник «Литературной газеты»
Тамара Золотухина на о. Немецкий Кузов. 24 июня 1986 г.



Придорожный крест на развилке дорог в поморском с. Кереть.
27 июня 1986 г.



Старинное поморское кладбище в Варзуге. 6 июля 1986 г.



Навершие поморского креста на кладбище в с. Варзуга. 6 июля 1986 г.



Древнее кладбище в с. Кузомень.
6–7 июля 1986 г.



Поморский хор на улице в с. Варзуга.
6 июля 1986 г.



Участницы поморского хора идут на певческую поляну, с. Варзуга.
6 июля 1986 г.



Старейшие участницы. Поморский хор в с. Варзуга.
6 июля 1986 г.



Шхуна «Полярный Одиссей» преодолевает самый опасный участок, горло Белого моря.
12 июля 1986 г.



Опасный переход на Канин полуостров к п. Шойна.
12 июля 1986 г.



Переход Полярного круга. М. Данков в роли Нептуна.
1 июля 1986 г.



Морской ритуал преодоления Полярного круга.
1 июля 1986 г.



Посвящение в моряки.
1 июля 1986 г.



Руководители экспедиции Вадим Бурлак и Григорий Темкин.
Июнь 1986 г.



В. Бурлак и Г. Темкин на Немецком Кузове. Июнь 1986 г.



Механик О. Афонькин и кок Н. Берникова отдыхают на палубе шхуны «Полярный Одиссей». Июнь 1986 г.



Руководитель биологической программы экспедиции К. Дорохов.
Июль 1986 г.



Т. Золотухина, В. Бурлак и В. Георги. Июль 1986 г.



Вахтенный матрос Н. Ляпихов. Июль 1986 г.



Старпом шхуны «Полярный Одиссей» С. Железов. Июль 1986 г.



Старший механик шхуны «Полярный Одиссей» Ю. Полняков.
Июль 1986 г.



В. Дмитриев на разъездном катере. Июль 1986 г.



Работы на палубе: С. Железов и М. Новожилов. Июль 1986 г.



Кок экспедиции С. Воробьева. Июнь 1986 г.



С. Никулин вяжет лестницу к грот-мачте. Июнь 1986 г.



Утренняя вахта на шхуне «Полярный Одиссей». Кандалакшский залив.
Июнь 1986 г.



Кулёма, приспособление для ловли песца на Канином полуострове.
13 июля 1986 г.



Распиловка бревна на доски. Село Шойна. 13 июля 1986 г.



Судостроитель Пётр Фёдорович Батманов в с. Шойна.
Канин полуостров, 13 июня 1986 г.



Способ укрепления берега с помощью старых лодок. 13 июля 1986 г.



Парусно-моторная шхуна «Полярный Одиссей» в акватории Белого моря.
Июль 1986 г.



Шхуна «Полярный Одиссей». Белое море.
Июль 1986 г.



Шхуна «Полярный Одиссей» у второго пирса п. Чупа. День молодёжи.
29 июня 1986 г.

1987 год

А. В. ОКОРОКОВ

ЭКСПЕДИЦИЯ НА МОТОБОТЕ ВОКРУГ ОСТРОВА КОЛГУЕВ

В 1986 году в Научно-исследовательском институте культуры Министерства культуры РСФСР и Академии наук СССР (НИИ культуры МК РСФСР, позже — Российский институт культурологии, Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва) было создано структурное подразделение — Арктическая комплексная историческая экспедиция (АКИЭ)[1]. Основными целями АКИЭ-МАКЭ (на правах отдела) стали: поиск, выявление, изучение, сохранение, мониторинг и использование уникальных объектов культурного и природного наследия в Арктике и на Русском Севере; проведение историко-географических экспериментов в Северном Ледовитом океане по маршрутам первопроходцев и первооткрывателей, путешественников и исследователей с древних времён и до конца XX века. Причём в рамках разработанной концепции эти эксперименты проводились в условиях максимально приближённых к историческим — на современных маломерных судах (спасательных морских мотоботах и парусно-вёсельных ялах) и на реконструированных исторических судах (кочах, лодьях).

Первыми полевыми работами нового подразделения стали экспедиционные исследования 1987 года на островах Колгуев и Сенгейский, а затем — Вайгач. Общее руководство работами осуществлялось к. физ-мат. наук П. В. Боярским (начальник АКИЭ) и Д. Ф. Кравченко. Руководство Колгуевским отрядом было возложено на научного сотрудника отдела А. В. Окорокова. Для передвижения отряда вокруг острова использовался спасательный морской мотобот, который обслуживали специалисты (судоводители, механики) Мурманского высшего инженерного морского училища им. Ленинского комсомола Министерства рыбного хозяйства СССР.

Исследования на острове Колгуев проводились в 2 этапа.

[1] Позже — Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ).

1-й этап — морской.

На данном этапе фиксировались и обследовались объекты, выявленные при визуальном осмотре прибрежной части острова с вельбота.

2-й этап — наземный.

Фиксировались и обследовались объекты, выявленные по историческим источникам и по информации местных жителей. На данном этапе к работам были привлечены этнографы и археологи.

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕДИЦИИ: 06 июля — 8 сентября (70 дней).

МАРШРУТ ЭКСПЕДИЦИИ (РАЙОН ИССЛЕДОВАНИЙ): пешие и водные маршруты для обследования прибрежной части острова Колгуев.

ЦЕЛЬ ЭКСПЕДИЦИИ — комплексное обследование культурного и природного наследия острова Колгуев.

ЗАДАЧИ ЭКСПЕДИЦИИ:

- поиски и фиксация объектов культурного наследия: остатков поморских и ненецких стойбищ, маяков и навигационных знаков, останков судов и лодок, поморских крестов и священных мест ненцев на сопках и побережьях острова;
- испытания маломерных судов (спасательных вельботов и ялов) с целью их использования при обследовании прибрежной части островом Русского Севера и Арктики.

УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ (ИЛИ ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА) 1-ГО (МОРСКОГО) ЭТАПА:

1. Окороков Александр Васильевич — археолог, архитектор (руководитель отряда), Москва;
2. Дмитриишин Николай Николаевич — судоводитель, Мурманск;
3. Йора Александр Николаевич — судоводитель, Мурманск;
4. Репак Сергей Иванович — механик, Мурманск;
5. Ширинских Александр Михайлович — механик, Мурманск;
6. Гамалий Владимир Викторович — моторист, Мурманск;
7. Конкин Сергей Юрьевич — лаборант, студент-архитектор, Москва;
8. Лапин Михаил Юрьевич — лаборант, студент-архитектор, Москва;
9. Евтеев Сергей Васильевич — лаборант, геодезист, Москва;
10. Пугин Михаил М. — лаборант, Москва.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕДИЦИИ:

- Зафиксировано более 100 объектов культурного наследия, связанных историей и освоением острова Колгуев.
- Испытания спасательных вельботов в плавании вокруг о. Колгуев показали их пригодность для работы групп в прибрежных акваториях архипелагов и островов Арктики.

ПУБЛИКАЦИИ:

1. *Окороков А. В., Кузнецов Н. А.* Остров Колгуев. — М. : Институт Наследия, 2024. — 202 с.

ДНЕВНИК ЭКСПЕДИЦИИ НА ОСТРОВ КОЛГУЕВ[1]

6 ИЮЛЯ

Сегодня в 21.00 прибыли на судно «Павел Понамарев». На 0.00 часов назначен отход.

7 ИЮЛЯ

Проснулся в 6.00, не спалось. Судно в пути.

За бортом бескрайнее море. Судно легко покачивает. Погода солнечная, но холодает. Пришлось достать свитер. Где-то через сутки Колгуев. Скоро работа.

Впрочем, я забыл сказать, что наш день и ночь были весьма условны. Стоял полярный день. Не замечалось даже мельчайшего потемнения к ночи. Это нравилось и в то же время настораживало — не сбиться бы с ритма. Впрочем, в данный момент, мы уже сбились, но на острове необходимо ввести себя в режим. Иначе, в конце концов, сломаемся.

Опять спим. Осточертело однообразие. Прибрались в шлюпке. Побегали с Николаем[2] по судовому начальству. Мурманские, Серега Репак и Саша Ширинский, молодцы, знают своё дело. Раздобыли около 180 литров солярки, договорились с электриком по устройству в вельботе электрического освещения, сделали привод для помпы, чтобы при аварийном случае в шторм можно было заливать воду через воронку. Такой случай уже происходил с нами на ЗФИ. Ребята говорят, что это одно из неудобств вельбота.

Саша Йора — штурман, просидел полдня за картами Гайдовского, уточнил их по рации, нанёс ориентиры и маяки. Очень спокойный и рассудительный парень, впрочем, он второй по возрасту в нашей компании (он с 1957 года). Самый старший, Сергей Евтеев (1954 год). Составили журнал по технике безопасности и долго (до 12 ночи) рассказывали друг другу анекдоты.

Обстановка в команде на мой взгляд пока отличная. Притёрлись.

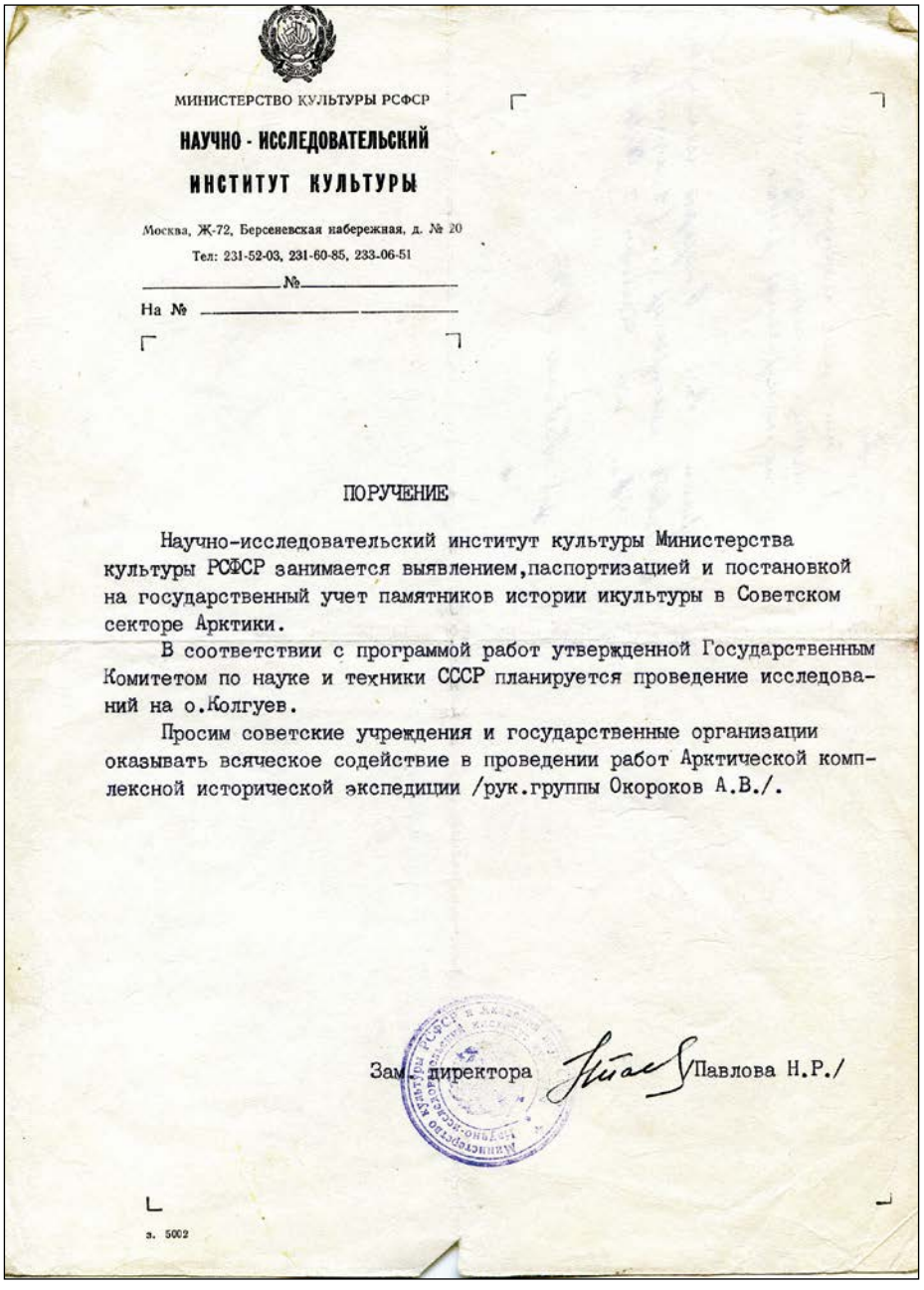
---

[1] Печатается в сокращении.

[2] Николай Дмитриишин — участник экспедиции.

Самое паршивое — ожидание. Измаялись от безделья. Меня спасли книги, которые взяли с собой мореходы — лоция и огни, и маяки Баренцева моря. Выписал из них информацию, которая может понадобиться для отчёта. Добрался и до книги Сергея Евтеева — английские исследования XVI века. Выписал кое-какие данные о русских речных судах XVI века.

Ребята — Саша Йора, Володя и Николай — укрепили внутри катера бочку с горючим. Остальные — Евтеев, Конкин, Лапин — с озверением натомившихся по работе людей резались в карты. При всем желании поработать на катере нам не дают, нас не подпускают к нему. Впрочем, понятно. Каждый выполняет свою работу, а мореходы делают её более профессионально, без суеты. Да и катерок маловат — больше двух человек у мотора не разместится. Что же делать — опять спим.



МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РСФСР

НАУЧНО - ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ

ИНСТИТУТ КУЛЬТУРЫ

Москва, Ж-72, Берсеневская набережная, д. № 20

Тел: 231-52-03, 231-60-85, 233-06-51

_____ №_____

На № _____

ПОРУЧЕНИЕ

Научно-исследовательский институт культуры Министерства культуры РСФСР занимается выявлением,паспортизацией и постановкой на государственный учет памятников истории икультуры в Советском секторе Арктики.

В соответствии с программой работ утвержденной Государственным Комитетом по науке и техники СССР планируется проведение исследований на о.Колгуев.

Просим советские учреждения и государственные организации оказывать всяческое содействие в проведении работ Арктической комплексной исторической экспедиции /рук.группы Окороков А.В./.

Зам. директора Павлова Н.Р./

з. 5002

Письмо зам. директора Павловой Н. Р.

10 ИЮЛЯ

Наконец дождались высадки, 22.00. В течение часа ковырялись с выгрузкой на воду. Как всегда, не завёлся с первого раза движок. Но худо-бедно — выбросились и направились на геологическую базу, называемою «Песчаная 3». Сходу подрулили к берегу и... сели на мель. Несколько человек с берега с железобетонным спокойствием любовались нашими действиями. Наконец снялись с мели, подошли к понтонному причалу и пришвартовались. Бедный «Помор», словно припадочный, забился бортом о понтон. Несколько человек выпрыгнули на берег, в том числе и я. Подошли к первым колгуевским жителям. С несколько недоумённой улыбкой встретили они рассказ о целях экспедиции и её планах, посматривая на эпилептический «Помор».

Посёлок нас поразил. Сотни брошенных машин, скелеты двигателей, кузова, гусеницы, какие-то металлические конструкции — в общем кладбище техники ужасал и без того грязно-барачный ландшафт поселения. Огромная площадь земли, перекопанная колёсами и гусеницами машин, блистала какой-то концлагерной жутью. Самыми любопытными в посёлке оказались люди и собаки — добрые и отзывчивые. Сразу же после выброски к нам подошёл мужчина лет 45–50 и представился Юрием. Поинтересовался, где мы будем ночевать и, узнав, что пока нигде, предложил зайти к нему в общежитие и устроиться у него в комнате одному человеку или в спортзале.



Остров Колгуев. Песчанка 3. Дружеский шарж под названием:
«И все это нести мне?» Рисунок автора, 18.08.1987 г.

11 ИЮЛЯ

Встали в 7.50. Ребята пошли завтракать в столовую, а я с Николаем пошёл к Лурье, начальнику базы. Несмотря на письмо Гайдовского, он встретил нас весьма устало. Карт у него не оказалось (или лень было искать), по поводу памятников он ничего не знает и знать, вероятно, не хочет. Однако он дал радиограмму Гайдовскому и посоветовал обратиться по остальным вопросам к морякам. Вызвал шофёра, который и довёз нас до жилья строителей, строящих примерно в 2-х км от Песчаной. На вопрос о картах, начальник работяг тупо посмотрел на нас и сказал, что карты секретные и вообще их у него нет. Узнали, где базируются моряки, и двинули вдоль озера Песчаное назад. Протопали по разноцветному лишайнику и мху километра 4 и наткнулись на ВП-5 (воздушная подушка). Поднялись на судно, напоминающее платформу, почти квадратной формы, и обратились к штурману. Карт и у них не оказалось. Зато они направили нас через озеро Песчаное к геологическому посёлку, где сохранились остатки старого кладбища и предложили свою помощь. В 15 часов они должны были идти в этот посёлок и готовы нас взять с собой. Обрадовавшись первой удаче, мы поспешили к ребятам, которые собирались у вельбота. Прошагав около 5 км, мы пришли на нашу «морскую базу». Ещё первый раз похода с Евтеевым я заметил на берегу в 4 км от посёлка и 100 м от уреза воды навигационный деревянный знак пирамидальной формы. Это будет наш первый объект исследований. Забрав с собой архитекторов — Сергея Конкина и Мишу Лапина, вернулись к знаку. Ребята зарисовали его и обмерили, я сделал описание. Мореходы ковырялись с катером. К 15.10 мы, в составе 7 человек, подошли к «воздушной подушке» (на «Поморе» остался Коля Дмитриишин и Сергей Репак). Однако нас разочаровали. «Подушка» идёт чуть позже в посёлок, но возвращается к первому часу ночи. А мы на это время назначили свой отход. Даже я был готов отложить поездку на захоронения, но ребята высказались единодушно — ехать, даже если нам придётся возвращаться пешком 18 км вокруг озера. Поехали, так поехали. Не повезло только Вовчику, его спичечная планида оказалась битой — надо было кому-нибудь возвращаться на базу, чтобы предупредить ребят о нашей задержке. До посёлка «подушка» квакала 2 часа. Это оказалась несамоходная грузовая платформа на воздушной подушке. Её буксировал ПТС. А то хотели полетать. Но худо-бедно дочапали до такого же, как и Песчаная 3, мусорного геологического посёлка. На холме, почти на крутом обрыве к морю сохранились остатки жалких могил. Зрелище весьма грустное. Через всё кладбище (впрочем, осталось только 4 могилы) пролегала колея трактора. Вокруг безмятежного кладбищенского пятачка, площадью не больше 120 м^2, горы взрытой земли и мусора. Ей-богу, если эти покойники знали бы, что их ожидает, они не захотели бы умирать, во всяком случае, в этом забытом Богом уголке. Вместо крестов, принятых у добрых христиан, из могильных бугорков торчали три палки, напоминающие мне палки от штакетника. На двух из них были вырезаны кресты, а на одном надпись.

12 ИЮЛЯ

Пишу эти строки в 20.30. День перемешался с ночью, сон с рабочими буднями. Проснувшись в 16.00, я даже не вспомнил о волнениях прошедшего утра. А было весьма любопытно. В первом часу ночи пик прилива. Николай начал выводить вельбот из речки. Море штормило. Решили проскочить мель на полном ходу. Выскочили из речки и в 100 м от берега прочно сели на мель. Катер развернуло, он начал резко, как ванька-встанька, крутиться от одного борта на другой. Двухметровые прибрежные волны с яростью били наше судёнышко, всё прочнее сажая его в песок. Мы выскочили наверх и стали отталкиваться от дна. Катер резко кренится, огромная волна — «девятый вал» Айвазовского, с грохотом, хлёстким ударом бьёт в борт, перескакивая через вельбот, чуть не смывает Конкина. Я ухватил его за шиворот и чуть не слетел вместе с ним. Следующая волна позволяет ухватить за шиворот и меня. Лица людей борющихся, если не со смертью, а хотя бы с её возможностью, необычны. Бледные, с расширенными зрачками, зрелище драки усиливает и мокрые от льющего ледяного дождя робы и роконы. У кого-то из рук выпадает багор. Вельбот, словно сговорившись со стихией, мгновенно затягивает его под киль. Одним багром работать бесполезно. Пытаемся вырвать его, зажатого между килем и дном, и опять чуть не срывается Конкин. Наконец, ухватив ногой, Сергей тянет его. Я пытаюсь ему помочь и вновь мы чуть не улетаем в ледяную разбушевавшуюся стихию. Потянул туман. Из последних сил мы упираемся в багры — взревел двигатель, и «Помор», словно дельфин, взлетая на волнах, вырывается на свободу. Однако свобода не ласкает. Раскачивая вельбот из стороны в сторону, пытаясь утопить. Борта черпают воду. Хоть вельбот считается непотопляемый, удовольствия ниже худшего. Так, постоянно, то подлетая, то свергаясь в бездну, «Помор» рвётся в течение часа к реке Великой, где должен быть проход. Вот и она. Её место показывают множество бурунов песчаных мелей. Зайти в реку удалось лишь с третьего раза. И вот твёрдая земля. На бугре законсервированный поселок геологов — вотчина Гайдовского. Осматриваем его владения, подготавливаем место в одном из домов и ложимся спать — на кроватях, при горящей печке в спальниках. Завтра, то есть уже сегодня, в пять часов утра, 12.07.87, легли спать. Проснулись в 16.00, поели и пошли обмерять обнаруженный ранее навигационный знак и гурий, заполнил дневник. К 23.00 договорились встретиться в «морском лагере». За время наших обмеров Сергей Евтеев сделал геосъёмку участка прохода в реку Великую для дипломного проекта Николая. Подошли к лагерю в 23.20, до трёх часов ждали Сашу Йора, ушедшего погулять и посмотреть берег дальше нашего лагеря. Он задержался, собрались уже идти его искать, но он появился, шатающийся от усталости. В начале четвёртого легли спать, завтра договорились встать в 10 часов утра. Завтра, то есть опять сегодня — 13 июля 1987 года. Режим не получается — завязаны с приливами и отливами. Нарушение режима приводит к усталости, несмотря на то что высыпаемся. Встали в 10.30 утра. Завтрак готовил Сергей Репак, он на высоте — гречневая каша, компот и главное, спокойно, тихо, чинно.

Благодать. На завтрак к нам приплыл детёныш нерпы. Маленький, лысенький, с круглыми глупенькими глазками, он подпустил нас к себе вплотную. Однако наши ласки — поглаживание по круглой спине, ему не понравились. Он недовольно зашипел и попытался укусить. Пришлось его оставить в покое. Опираясь на свои лапки-плавники и таким образом перетаскивая свое толстое тельце по песку, он пополз дальше. А мы пошли работать.

Погода отменная, жара, работаем полуголые. Доделали знак, гурий, геоподоснову. Не верится, что мы в Арктике. Однако стоит спрятаться солнышку и дует холодный ветерок, комары пропадают, но появляется гусиная кожа. Ширинских, Коля и Евтеев решили прогуляться по окрестностям. Ушли. Однако через 20 минут ливанул дождь. Мы ели успели добежать до нашего домика. Но насквозь промокли. У нас оставалось полтора часа до всеобщей встречи. В 19.00 должны выйти в море и идти к маяку. К 19.00 и прибыли, успев высушиться и попить чая. Но не тут-то было. «Помор» лежал, наполовину высунувшись на берег. Не доглядел штурман Йора. Несмотря на Колину матерщину, сделать ничего нельзя. Будем загорать. Впрочем, 13 числа, тем более в понедельник, выходить нельзя — дурная морская примета. Следующий прилив в 12.00. Прибрались в катере. Подсобрали буйков для сувениров и ровно в 00.02 вышли в море. Море спокойное, тихое — полный штиль. Если так дальше пойдёт, дело скоро добежит до маяка. Впрочем, это повествование следующего дня — 14 июля — вторник.

14 ИЮЛЯ

Итак, в путь дальше. По левому борту проплывают крутые берега, пролетают чайки и утки. Дорога тихая, без приключений. Но ненадолго. Первое приключение — нас в районе рек Косой и Артельной захватили пограничники — в прямом смысле. Дали ракету, приказывая остановиться. Мы остановились, пришвартовались к берегу, значительно побив винт о камни, предъявили документы, мило поговорили и распрощались, пожелав друг другу удачи. Чтоб им было пусто. После погранцов нам перестало вести. Море разволновалось. Катер начало изрядно покачивать. Однако это не помешало нам высадится у реки Артельной и померить остатки деревянных нарт (правда, выходили мы из-за гурия, который оказался грудой песка). Выпрыгнули на берег очень удачно — в 3 метрах от замытой в песок мины. Её рожки так призывно торчали... Слава богу, была возможность её обойти. Довольный (правда, я был зол, что Евтеев куда-то слинял за камушками), что хоть что-то сделали и не зря выходили, вновь водрузились на корабль. На противоположном берегу реки нас провожал одинокий 4-угольный крест (Николай осмотрел его. Крест простой, сбит гвоздём и не имеет надписи). Но всё это ничего, ягодки пошли далее, при подходе к маяку. Разыгрался шторм — баллов 5–6. Катер как скорлупку кидало из стороны в сторону. То он проваливался вниз, и казалось, никогда оттуда не выберется, то взлетал вверх, чтобы через миг рухнуть вновь. Стало не по себе. Огромные волны накатывались на берег. Конкину стало плохо — морская болезнь. Он не отходил от люка катера и, изрядно бледнея, «пугал

рыб». Миша лежал в салоне, бледный. Напуганный, но крепящийся. Чтобы ободрить ребят, я бурчу какую-то ухарскую чушь. Голос звучит наигранно, но и этого хватает, чтобы немного их успокоить. Штурмана на высоте — ей-богу, мастера! Напружиненные, с напряжёнными лицами, они всячески стараются лавировать по волне, чтобы меньше качало. Но мотает жутко. Пытаюсь и я лечь спать — уже более суток не удавалось. Делаю вид, что засыпаю, но не спится. Сидеть при открытом люке и видеть землю всё же спокойнее. Ширинских, Коля и Володя носятся как угорелые по палубе вельбота. Удивительно, что при такой качке ещё никого не смыло. А ведь возможность на каждом шагу. Руки замёрзли, одежда мокрая и тяжёлая, мотает как у черта в желудке — один неверный шаг и упавшему никто не поможет. Мучения продолжаются около 2-х часов. Грань нервного напряжения невозможно передать словами. Только иногда слышится затухание мотора и вновь резкий рёв, и скрежет киля о камни. Это Саня пытается ввести катер в русло реки, у маяка. Но при накате около 2-х метров это невозможно, можно разбить катер о камни. Тем более, сейчас отлив, река обмельчала. А как было бы хорошо зайти в убежище. Дождь продолжает хлестать. Чтобы осмотреть вход, высаживают на берег Сашу Йора. Как только он выпрыгнул и ступил на берег, катер взревел мотором, спасаясь от надвигающийся волны, которая непременно выкинет его на берег, уходит в море. Человек на берегу, а нам невозможно его снять. Решено надуть ПСН[3] и транспортировать его на берег. Более часа Ширинский и Сергей Репак приводили его в божественный вид на палубе пляшущего вельбота. Но вот ПСН спущен на воду и не менее нервно направился к берегу (на верёвочке) под командованием Володи. Волны захлёстывают лодку, однако медленно, но верно она подходит к берегу, забирает Сашу и, подпрыгивая на волнах, возвращается к нашему судёнышку. На горе, на обрывистом берегу прослеживаются контуры старого деревянного маяка. Надо выходить и посмотреть, что здесь надо делать. Еле забираемся в пляшущий, резиновый ПСН с Сергеем Конкиным. Обалдевший, но довольный, что ступит на берег, он плюхается в наполовину затопленную лодку. Я следую его примеру и сразу же намокаю. Терять уже нечего — половина сапог уже наполнена водой. Беречь больше нечего. Для того чтобы грести, поудобнее сажусь в лужу и по пояс утопаю в воде. Худо-бедно, подгоняемые волной, выбираемся на берег. С ребятами договорились, что через 2 часа, т. е. в 1.00, они подгонят к месту нашей высадки вельбот и плотик. Два часа обледеневшие на пронзительном ветру осматриваем окрестности. Объект интереснейший — более десяти построек. Двумя часами не обойдёмся. Возвращаемся на берег. Плотик ведёт Коля. Вот огромная волна бьёт в корму плотика, он сворачивается... ещё немного и он перевернётся. Тогда конец. Даже вельбот не сможет его поймать, но, слава богу, обошлось. Он подходит к берегу, мы быстро запрыгиваем в него и вновь по пояс в воде. Штаны намокли, сапоги полные воды, от холода и тяжести промокших вещей тяжело двигать телом. Вновь

[3] ПСН — плот спасательный надувной.

новая волна обрушивается на плот, и мы вновь чуть не переворачиваемся. Сосущий страх мерзко охватывает всё тело. Побледневший Николай цедит сквозь зубы: «Ну теперь пан или пропал». И действительно. Стоит Саше Ширинскому упустить верёвку, на которой нас подтягивают к вельботу, и нам хана. Но ребята сами прекрасно это понимают и из последних сил вытягивают нас наверх. Переодеться не во что — всё мокрое. Ширинских отдаёт мне свой последний сухой спортивный костюм — НЗ[4]. Я переодеваюсь и иду спать. Конечно, не спится. Нутро переворачивают постоянные скачки нашей мыльницы. Ещё час бешеной пляски и вельбот, скрежеща килем о камни, заскакивает на волне в какую-то речку и останавливается. Надо высушиться и поесть. Завтра надо двигать пешком по тундре к маяку. Жаль бросать такой чудный объект.

16 ИЮЛЯ

Встали где-то около 10.00. Сергей Репак уже начал готовить завтрак, поели и в составе меня, Конкина, Лапина, Дмитриишина, Евтеева и Йора двинулись в путь. Дорога оказалась весьма нелёгкой. Шлёпать по тундре, утопая во мху, дело непростое. А нам надо пройти более 10 км. Что же, такова наша планида. Вымотавшись вконец, добрались до маяка. На нём 6 человек. Семья Василия, обслуживающего маяк, и геологи[5]. Встретили несколько застенчиво, но гостеприимно. Выложили копчёную рыбу, чай, сухари, грушёвое варенье. Жена Василия гремит на кухне, но к столу не подсаживается. За все три дня, которые мы находилась на маяке, я видел её всего два раза. Василий с Украины завербовался на два года. Говорит, здесь нравится, но в глазах читается желание удрать из этих мест. После еды пошли работать. Евтеев сделал часть геосъёмки. Ребята нарисовали два фасада амбара у моря, я сфотографировал и описал часть построек. Впрочем, я что-то напутал — это было не 16 числа, а 15. Всё перемешалось в башке. Ну да ладно. 16 числа мы работали, от 11.00 до 23.00 не разгибаясь. За целый день ребятам удалось сделать около 13 чертежей планов и фасадов. Евтеев загонял Дмитриишина с рейкой. Сделал геосъёмку (около 100 точек). Непривыкший к земле штурман еле дышал. Йора помогал ребятам с обмерами. Я фотографировал и делал описание остатков фундаментов. Все до смерти вымотались. Кроме того, у нас кончились продукты, которые мы взяли с собой. Ну, ничего, как-нибудь перебьёмся. Погода солнечная, тепло. На море всё такой же большой накат. Мне несколько не по себе. Быстро устаю, слегка потряхивает — не заболеть бы после арктического купания. Еле-еле дотягиваем до вечера и возвращаемся на маяк (новый маяк расположен где-то в 1,5 км от старого). Нас уже ждут. Вася накры-

[4] НЗ — неприкосновенный запас.

[5] На северной оконечности острова находилось 2 маяка — старый деревянный, построенный в 1928–1929 годах, и новый, возведённый в 1975 году. Фотографии и чертежи старого Северного маяка представлены далее в книге. Новый маяк представляет собой круглую башню высотой 28 м с красным фонарным сооружением, окрашенную чёрными и белыми горизонтальными полосами.

вает стол. Молча ставит перед нами большую кастрюлю с борщом, режет дефицитный на маяке хлеб. Изголодавшиеся, мы сжираем всю кастрюлю. Также молча, Василий ставит перед нами сковородку с рисом. Пьём чай со сгущёнкой. Ей-богу, мир не без добрых людей.

17 ИЮЛЯ

Сегодня немного проспали. Встали в одиннадцать часов, пока завтракали, умылись, близится к двенадцати. Попрощались с гостеприимными хозяевами и двинулись на работу. Ребята дорисовали фасады электростанции, маяка, обмерили два фонаря. Йора, Евтеев и Коля ушли на базу часов в 16.00, чтобы распорядиться об ужине. Обед был весьма слабенький, банка баклажанной икры, копчёная рыба и по куску хлеба. И это-то на 6 здоровых голодных мужиков. Я сделал оставшиеся описания домов, отснял кадров 40. К 19.00 закончили, упаковались и двинули домой. Пошли по побережью. Идти по побережью оказалось чуть легче, но всё равно долго. Ребята только начали готовить ужин. Перехватили по несколько сухарей с мёдом. Через полчаса наелись борща, картофельного пюре из пакетиков с тушёнкой, погрелись у костра, выпив чая, и намеренно (от усталости) забыв помыть за собой посуду, завалились спать. Если погода будет хорошая и уйдёт плотный туман, за несколько минут затянувший волнующееся море, уйдём дальше. А пока только спать.

18 ИЮЛЯ

Уже не помню, во сколько встали. Наверно, всё-таки утром, часов в десять. Пока умылись, позавтракали и дело к обеду. Часа в 3–4 дня прилив, надо уходить. Светит солнце. Море чуть успокоилось. Надо удирать дальше. Переход планируется долгий — часов 6–7 до речки Кривой. По словам Лурье и Гайдовского, там лесопилка, есть люди и, возможно, баня. Однако скорый уход подстёгивают сами ребята. Чувствуется, они устали и хотят скорее вернуться по домам. Мне-то рваться некуда. Единственное, желательно числа 20–23, прибыть в Бугрино, чтобы не заставлять Кравченко волноваться за нас. Всё-таки мы идём без связи, и помочь нам в случае аварии или какого-либо другого ненастья некому. Вперёд. В 15.00 выходим в море, а выскакиваем, словно пробка из бутылки, через узкое горло реки. Погода балует. Тепло. Развалившись на верху вельбота, мотаем башками в разные стороны и любуемся довольно скучным пейзажем. Продолжаю писать совместно с Николаем. Вновь всё перепуталось до 20 числа. Спокойным ходом дошли до реки Кривой. Как всегда, в отлив. Попытались пройти в русло. Неудача. На нашей карте обозначено 2 речки. Решили искать вторую. Прошли вперёд миль пять. Ничего. Принято решение возвращаться (время 23.00). Море резко разволновалось. Потянул туман. Дело дрянь. Надо быстрее прятаться в реке. А вот и она, с ореолом пенящихся бурунов (показывающих мель) перед устьем. Первая попытка — неудача, мель. Отрабатываем назад. Снимаемся с неё, и вновь набежавшая волна бьёт в катер, разворачивает его боком и вновь швыряет на каменистую гряду.

Сели прочно. Чтобы облегчить катер, вчетвером (я, Конкин, Лапин, Евтеев) выбираемся по пояс в воде на сушу. Разводим костёр, сушимся и кипятим чай. К нам присоединяется Йора, которого ударом волны выкидывает за борт. Облегчённый катер снимается с мели и отходит немного в море. За штурвалом Николай. Его действия нерешительны, что страшно злит Йору. Принимаем решение остаться на берегу впятером, а катер отвести в море и заякориться. Сообщаем о своём решении Николаю, тот против. Он настаивает на продолжении плавания. Йора колеблется. А мне гробить людей, продолжая путь в плотном тумане, когда не видно в 3–4 метрах высоких обрывистых берегов, совсем не светит. Тем более что дальше начинается низкая песчаная коса и камни. Идти в такой туман, черти куда, просто глупо. Не знаю, убедил ли я Николая, но он отводит свой катер чуть дальше и замолкает. Мы возвращаемся к костру и готовим еду. Горячее возвращает к жизни наши оледеневшие тела. Успокоившись, что всё улеглось, принимаемся за чай, как из тумана выползает фигура Вовчика. На корабле бунт. Оставшиеся желают сломя голову ринуться в Бугрино. Мы с Йора грязно материмся, вспоминая всех родственников Николая и его жены. Лапин и Конкин жалобно смотрят на меня. Чего смотреть. Постоянная болтанка осточертела и мне. Кроме того, я не уверен о возможности благополучного плавания в таком тумане. Море ревёт. Приказываем Вовчику опять вернуться на катер (это единственный человек не мокрый по уши. Нужно было видеть, как пять взрослых мужиков раздевались до нижнего белья, отстукивая зубами танец маленьких лебедей, жались у костра) и спустить ПСН, чтобы оставшиеся на борту ребята могли выпить горячего чая и поесть. Вовчик возвращается через минуты. Коля опять сел на мель. Делать нечего, собираем котелки, натягиваем до омерзения противную мокрую одежду и обречённо идём к катеру. Катер сидит прочно в песке. Бой со стихией продолжается минут тридцать. Наконец, катер медленно сползает с песчаной косы и... теряет управление. Врезаемся в берег. Выхода нет — якоримся. Евтеев одевает гидрокостюм и ощупывает руль. Его нет. Авария. Да ещё такая, что исправить нельзя. Молча выбираемся на берег. Все избегают смотреть друг другу в глаза. Даже у Сергея Репака — балабола и любителя поесть — пропадает аппетит. Вяло вновь разводим костёр. На этот раз за дровами разбредаются все. Каждый норовит уйти подальше и подольше их поискать. На душе очень противно. Давит даже не сама авария, а мысль, что поставлена под срыв работа группы Кравченко — группы второго срока. Плохо. Конечно, не спится. Впрочем, об этом никто и не подумал. Вынимаем палатку и молча её ставим. Также молча готовится и поглощается еда. У нас есть последний шанс не застрять здесь надолго — обратиться на лесопилку, находившуюся в двух километрах от устья реки. Может, они чем-то помогут. В любом случае надо вытаскивать катер на берег. Одним нам не справиться. Перекурив с Сашей Ширинских, направляемся к посёлку. Дорогу преграждает река Кривая. Выхода опять нет, прилив, река глубокая. Отупело смотрим на неё несколько минут и обречённо влезаем в реку. Вода достигает живота. С ног сбивает приливное течение. На противоположный

берег забираемся опять (на этот раз 4-й) мокрые до нитки и злые. Правда, с не упавшим духом. Всё-таки есть надежда. Заходим в дом — это рай — тепло, пахнет домом и настоящей пищей. К нам на встречу выходит толстый мужчина, здоровается, представляется Ионисом, и без капли удивления и минимумом вопросов приглашает ужинать.



Остров Колгуев. Река Кривая. Рисунок автора, 11.08.1987 г.

Мы у хороших людей.

Из комнат выходят новые люди. Рассказываем о своих трудностях. Каждый считает своей обязанностью помочь. Пока мы пьём чай, закинув мокрые вещи в сушилку, хозяева одеваются, заводят трактор и идут на помощь нашему «Помору». Ионис — повар, не успев хорошо со мной познакомиться, сватает к своей 25-летней дочери Лайме. Говорит, что я приглянулся ему с первого взгляда. Уж не знаю, чем. Волосы всклокочены, красные от недосыпа глаза блестят каким-то сумасшедшим блеском. Движения ещё больше замедляются от двух кружек браги под названием квас, которым угощает нас Ионис. Очень хочется спать. Но нельзя, пока не соберутся все ребята. Саша Ширинских ложится почитать журнал и вырубается. Через полчаса или час появляются ребята — Репак, Йора, Дмитриишин и Вовчик. Остальных — Мишу, полковника (Конкина) и Евтеева, улёгшихся в палатке, разбудить не удалось. Хозяева топят нам баню, и мы втроём — я, Коля и Саша Йора идём наслаждаться. Сергей Репак и Володя идут вместе с хозяевами варить руль. Неугомонные. Паримся около часа. Кайф! Немного обсохнув

после бани, Йора бредёт за оставшимися ребятами. Я с Колей ложусь спать. Часа через 4 меня будят — все в сборе, пропарившиеся и счастливые. Как мало нужно белому человеку для удовольствия. Хочется отблагодарить гостеприимных хозяев. Решаем устроить маленькую пьянку (у нас осталось две бутылки водки). Собираемся в кают-компании все 14 человек. 8 наших (Вовчик, как всегда, спит) и 6 человек с лесопилки. Выпиваем водку, жбан браги и долго травим анекдоты. Спалось в эту ночь отменно.



Остров Колгуев. Лесопилка. Рисунок автора, 20.07.1987 г.

21 ИЮЛЯ

Встали довольно рано. Пора в путь. Дали радиограмму на Песчанку 3 для Гайдовского и в училище, следующего содержания: *«Утерян руль, баллер, подпятник. Доставить группой 2-го срока. Принимаем меры. Радируйте Бугрино, Песчаная 3. Окороков, Дмитриишин»*.

Руль готов. Ребята устанавливают его на катере. Трелёвочник[6] вновь цепляет нашу лайбу и стаскивает в воду. На прощание даём ракету и уходим в море. Руль плохо слушает команду, начал стучать вал дизеля. Отходим в море и останавливаемся. В прозрачной воде видно, что подпятник вновь свёрнут в сторону и сломан, руль висит свободно, вероятно, погнут и вал. Это грозит отваливанием винта. Тогда неуправляемое судно будет игрушкой волн, а с ними играть опасно, тем более что из-за вала нам можно идти на минимальных оборотах. А это 12–14 часов хода до Бугрино. По причине

[6] Трелёвочный трактор (ски́ддер) — специальное транспортное средство, используемое для лесозаготовительных работ.

вала мы не можем дать и задний ход. Но пока везёт — полный штиль. Действительно везёт! Если хоть средняя волна, то считай, мы «в гробу», а этого не хочется. Ой, как не хочется. Берег почти не виден — тонкая песчаная коса очень низка. Прослеживается лишь полоса земли. А нам уходить мористее. Начались камни. Глубина настолько мала, что видно дно. Один раз чуть не сели на мель. Пришлось взяться за багры. Выскочили. Пытались выпрямить подпятник. Для этого одели Евтеева в гидрокостюм и опустили в воду. Отвинтить болты, крепящие его, не удалось. Сергей порвал о руль костюм, и в него хлынула ледяная вода. Беднягу срочно подняли. Он замёрз так, что не мог сам раздеться. Запечатали его в спальник и запеленали в одеяла и пуховики. Вроде отошёл, уснул. Идём дальше. Вот и последний кусочек земли с маяком. Формы этого маяка нет в нашем справочнике «Маяки и знаки Баренцева моря». Йора принимает решение идти дальше в море, чтобы обойти камни. Земля пропадает. Теперь главное не заблудиться. Если поднимется туман, нам опять будет весьма плохо. Светает. Чтобы лишний раз не дергаться и не нервничать, тем более что теперь всё зависит только от штурманов, ложусь спать. Лишь бы не отвалился винт. Вероятно, здорово вымотался. Засыпаю. Проснулся часа через три. По-прежнему полный штиль. Светит солнце. Высовываюсь из люка и замечаю вдали неясные очертания домов. Неужели Бугрино. Приплыли. Часа через полтора швартуемся к берегу. Поселок словно вымер. Впрочем, время-то ещё часов семь утра. Судя по вывескам на магазине и почте, жизнь здесь начинается с 9.00. Ну что же, подождём. Ровно в 9.15 идём с Николаем отлавливать начальство. Директор совхоза уехал в Архангельск. На время его отсутствия вся власть перешла в руки сотрудника гидрометеослужбы Михаила Алексеевича. Мы направляемся к нему, просим разрешить дать



Бугрино. Кладбище. Рисунок автора. 23.07.1987 г.

радиограмму Гайдовскому, помочь с размещением, вытягиванием катера на берег и помочь в доставке ребят в Мурманск. К середине дня почти все эти вопросы были решены. Поселили нас в доме метеослужбы на полу. Катер вытянули на берег трактором. Через аэропорт дали радиограмму Лурье. Впрочем, с Лурье мне и пришлось договариваться о вывозе ребят вертолётом. Любопытно, что воспринял он это вполне спокойно. Обещал подумать. Договорились связаться 23.07.87 в 9.00. Это единственная надежда. Предложение лететь на пассажирском самолёте за 28 рублей с носа ребят просто не устраивает. Если мы все сбросимся и то едва ли наберём эту сумму. Итак, только Лурье. Чтобы не терять зря время, идём на сельское кладбище. Есть несколько любопытных крестов. Ребята зарисовывают 4 из них. Евтеев делает геосъёмку наиболее старой части. Само кладбище состоит как бы из двух частей на расстоянии около 500 м друг от друга. Наиболее старое на обрыве у моря. Скоро оно завалится. Кресты стоят уже на самом краю, некоторые покосились. Вообще кладбище заброшено и представляет жалкое зрелище. Долго работать мы не можем — съедают комары. Впрочем, на сегодня хватит. Завтра целый день.

ФОТОДОКУМЕНТЫ ЭКСПЕДИЦИИ НА ОСТРОВ КОЛГУЕВ



Начало экспедиции. Мурманский порт. В центре куратор экспедиции, заместитель начальника треста «Арктикморнефтегазразведки» (АНГРЭ) по морским, авиатранспортным работам и строительству Р. Р. Гайдовский, на переднем плане слева — заведующий лабораторией навигации Мурманского высшего инженерного морского училища (МВИМУ) А. В. Беляев. Архив А. Окорокова



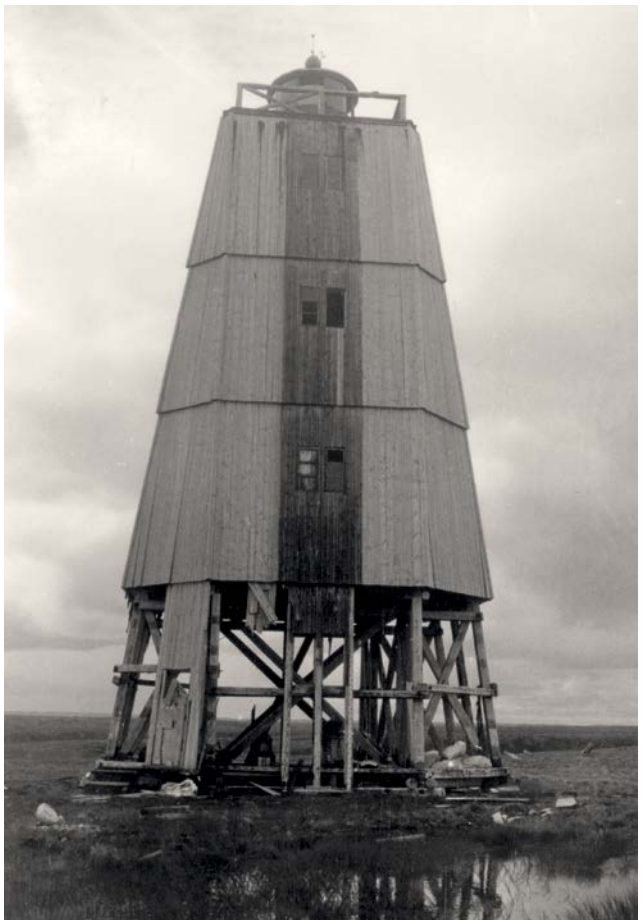
Спуск на воду экспедиционного мотобота. Архив А. Окорокова



Выгрузка члена экспедиции.
Архив А. Окорокова



Автор дневника у охотничьего домика.
Архив А. Окорокова



Деревянный маяк Колгуевский Северный. Архив А. Окорокова



Здание маячной сирены на маяке Колгуевский Северный.
Архив А. Окорокова



Автор во время исследований на острове. Архив А. Окорокова



Посёлок Бугрино. Местные жители. Архив А. Окорокова



Посёлок Бугрино. Оленья упряжка. Архив А. Окорокова

СТРОИТЕЛЬСТВО КОЧА «ПОМОР» И ЭКСПЕДИЦИЯ «МАНГАЗЕЯ-87»

Строительству первой в СССР реплики традиционного российского деревянного парусного судна — поморского кочa — в 1987 году предшествовали 10 лет экспедиций клуба «Полярный Одиссей» по Белому морю. Откуда в клубе возник такой интерес к истории освоения Арктики — ведь в то время о маршрутах новгородцев и древних поморских судах XIV–XVI веков не преподавали в советских школах?

В 1968 году Дмитрий Буторин прошёл на карбасе «Щелья» из Архангельска вдоль побережий Баренцева и Карского морей до места раскопок древнего города Мангазеи в устье р. Обь. После выхода в 1969 году книги «Мангазейский ход» резко возрос интерес к этому маршруту и к кочам — судам, на которых совершались высокоширотные плавания к берегам Сибири. В том же году Виктор Дмитриев после института начал работать преподавателем физики в поморском селе и познакомился с книгой о походе Д. А. Буторина в Мангазею. После армии стал интересоваться темой морской истории Русского Севера, в 1974 году приобрёл малый рыболовецкий бот и начал свои плавания, в которых удавалось встретиться с живыми носителями и хранителями наследия традиционного поморского судостроения и судоходства. Редкие сведения историков, которые с большим трудом можно было отыскать в библиотеках, да предания старых коренных жителей Поморья помогли развить стремление к изучению этого региона. Конечно же, участники походов собирали сведения о поморских судах и особенно о легендарных кочах для морей Русской Арктики, способных благодаря особенностям корпуса ходить и даже дрейфовать во льдах. Экспедиции 1981–1986 годов по Белому и Карскому морям, встречи с местными жителями и историками помогли В. Л. Дмитриеву и команде подойти к постройке первой в СССР реплики исторического судна и плаванию по традиционным маршрутам поморов.

В 1987 году по проекту В. Л. Дмитриева был построен коч «Помор» и состоялась первая экспедиция «Мангазея-87», которые привлекли большой интерес к новому направлению работы клуба «Полярный Одиссей». Экспедиция по Мангазейскому морскому ходу была организована совместно с журналом ЦК ВЛКСМ «Вокруг света». Участники экспедиции прошли

на коче «Помор» по маршруту Петрозаводск — Белое море — Соловецкие острова — Зимняя Золотица, но неблагоприятные условия навигации не позволили достичь цели и пройти к раскопкам городища Мангазея.



Эмблема первой экспедиции на коче «Помор».
Архив В. Дмитриева

Плавание коча «Помор» на север было прекращено возле речки Кия на полуострове Канин. Коч вернулся обратно в Петрозаводск. Почти 1000-километровый путь — переход коча «Помор» по Белому морю — показал тогда, что плавание на древних судах в арктических морях действительно возможно. Первый натурный исторический эксперимент на коче «Помор» в 1987 году позволил по-новому оценить мореходные качества поморских судов и трудности арктических походов русских полярных мореплавателей. В 1988–1993 годах на коче «Помор» было совершено несколько историко-навигационных экспериментов, моделирующих плавания российских мореходов.

Подготовка проекта, постройка новодела поморского коча и результаты ходовых испытаний в первой экспедиции — историко-навигационном эксперименте описаны в предлагаемой вниманию информации Виктора Дмитриева — руководителя всех программ клуба «Полярный Одиссей».

В. Л. ДМИТРИЕВ

СТРОИТЕЛЬСТВО КЛУБОМ «ПОЛЯРНЫЙ ОДИССЕЙ» ПЕРВОЙ В СССР РЕПЛИКИ ПОМОРСКОГО КОЧА «ПОМОР» И ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЕ ПЛАВАНИЕ

В 1974 году с группой друзей-одноклассников мы начали водные путешествия по Онежскому и Ладожскому озёрам и судоходным рекам северо-западного бассейна внутренних водных путей (ВВП). Первым судном был малый рыболовецкий бот (МРБ) «Арго», переоборудованный для размещения людей в длительных походах.

В 1979 году в г. Петрозаводске было организовано общественное объединение морской клуб «Полярный Одиссей», получившее название от одноимённой парусно-моторной шхуны, восстановленной из списанного деревянного малого рыболовного бота (МРБ-20). Капитаном и владельцем судна являлся автор этой статьи, который был в то время научным сотрудником НИИЦМаша. Основной целью общественного объединения были морские походы на шхуне по Белому, Баренцеву, Карскому морям, а также по трассе Северного морского пути. Ежегодно с 1979 года шхуна «Полярный Одиссей» уходила через ББК в дальние морские походы, в которых участники экспедиций постигали основы морской практики, изучали географию побережий и культуру населения российского Заполярья. Неоднократно в походах по Арктике шхуна «Полярный Одиссей» оказывалась в сложных гидрометеорологических условиях. В то время и возник вопрос, а как же наши предки умудрялись на кочах и лодьях ходить по арктическим морям, открывать новые земли и осваивать трассы Северного морского пути, западный участок которого назывался Мангазейским морским ходом. Во время нашего похода на шхуне «Полярный Одиссей» по маршруту Э. В. Толля в 1981 году появилась идея построить поморское судно типа коч и пройти на нём по всему Северному морскому пути за несколько навигаций.

Вернувшись из плавания, начал собирать материал по конструкции поморского коча и о походах наших предков на кочах в Северный Ледовитый

океан. Ежегодно мы уходили в Белое море на своём корабле и по крупицам собрали информацию о технологиях и мастерах, способных построить поморское судно. Мы встречались с жителями прибрежных посёлков и становищ, посещали музеи и архивы и, как казалось нам тогда, имели достаточно информации, чтобы начать строительство судна. Необходимы были лишь чертежи коча, теоретический и конструктивный, материалы и инструмент. Мы обращались к конструкторам, специалистам по деревянному судостроению. Но так как не существовало чёткого представления о конструкции коча, естественно, никто не брался за эту работу.

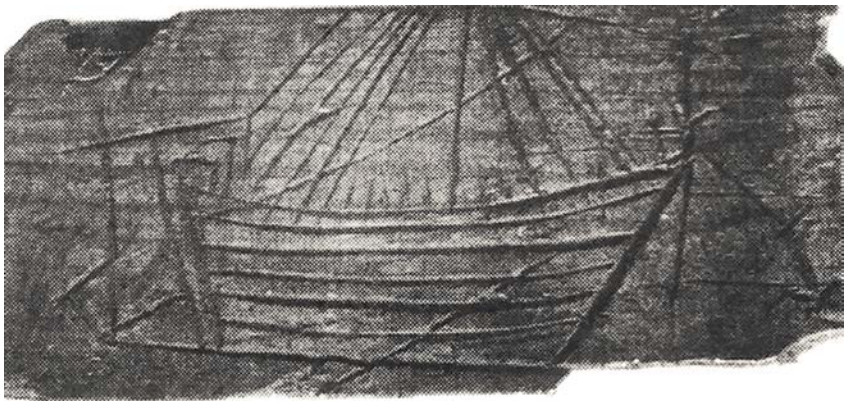


Рисунок поморского коча XVII–XVIII веков из археологического раскопа

«Коч был самым распространенным типом судна на севере в XV–XVII веках, сыгравшим немаловажную роль при заселении края и вообще в его бытовой истории, но о котором не только ничего не известно, но и сам слух пропал», — отмечает в своей книге «Год на Севере» писатель С. В. Максимов, совершивший путешествие по Белому морю в середине прошлого века[1].

Борьба за существование сделала поморов настоящими мореплавателями, они выработали свои особые приёмы кораблестроения, особые типы судов, приспособленные для ледового плавания. Поморы использовали лёгкие полнообводные суда своих предков, удобные для преодоления волоков. Научились вытаскивать их на берег и на льды, научились приделывать к своим судам полозья, облегчавшие перевозку их по снегу и по большим ледяным полям. В снаряжение поморских судов входили специальные вороты, которые закреплялись на палубе («кочка»). С помощью кочки — вертикального ворота — суда вытаскивались на берег или на льды.

Из исторических источников и литературы было известно:

— для судов, плавающих во льдах, поморы придавали особую форму корпуса, а также защищали их специальной ледовой обшивой;
— ширина таких судов от киля кверху постепенно и «округло» увеличивалась. Благодаря этому при сжатии льдов такие суда выжимались кверху;

[1] *Максимов С. В.* Год на Севере. — Архангельск : Сев.-Зап. кн. изд-во, 1984. — 605 с.

— нос и корма таких судов были одинаковой формы, а ширина корпуса больше одной трети длины, что облегчало маневрирование во льдах;
— форштевни и ахтерштевни таких судов были срезаны под углом примерно 30°, что облегчало вытаскивание судов на берег или на льды. Ещё в 1864 году русский купец М. Бритнев такую же форму форштевня (для облегчения влезания на льды и продавливания льда тяжестью) придал своему пароходу «Пайлот» — прообразу современных ледоколов;
— к днищу таких судов прикреплялись вспомогательные кили-полозья — поморские «креньки», которые облегчали вытаскивание судов на берег и на льды и перетаскивание их через волоки и ледяные перемычки. Креньки уменьшали качку и боковой снос судна при плавании под парусами.

Таким образом, суда поморов совмещали в себе преимущества и плоскодонных, и килевых судов. Для промысловых карбасов, особенно для «раньшин» («роньших лодей»), которые раньше других выходили на весенние промыслы тюленя на льды Белого моря, была характерна такая же форма корпуса. Для перетаскивания кочей через ледовые перемычки в плавании по Мангазейскому морскому ходу команда на кочах составляла не менее десяти человек. Кроме того, в плавание по ледовитым морям выходило обычно несколько кочей.

Задача воссоздания коча оказалась сложной ещё и потому, что чертежей его не существовало, и дальше внешнего вида коча в рисунках, значительно отличавшихся друг от друга, историческая наука к тому времени не продвинулась. Всё, что удалось найти в литературе по этому вопросу, не позволяло сделать окончательного вывода о конструкции судна и обводах его корпуса. Поэтому в течение шести лет пришлось по крупицам собирать и изучать сохранившуюся издревле до наших дней технологию постройки лодок и карбасов в Поморье. Опрашивали старых мастеров, сохранивших ремесло и традиции изготовления карбасов, в молодости строивших шняки, елы и другие суда. С одним из таких потомственных мастеров мы познакомились в г. Кеми. Григорий Иванович Белый открыл нам, как раньше вицей сшивали суда, и каковы были особенности конструкций поморских судов, известных ему. Кроме того, полученный автором собственный опыт мореплавания на небольшой деревянной парусно-моторной шхуне в сложных условиях морей Северного Ледовитого океана позволял представлять, каким могло быть поморское судно.

Осенью 1986 года, при поддержке областного комитета КПСС, директора судостроительного завода «Авангард» В. В. Судакова и начальника цеха Ю. Г. Гольдштейна, можно было бы начать работу, но требовались рабочие чертежи, без которых невозможно строить большое судно. Надо сказать, что автор уже делал предварительные эскизы, но по многим причинам они не устраивали. Ведь предстояло не только построить судно, которые сами поморы называли кочем, способное к плаванию во льдах и преодолению волоков, но ещё и воспроизвести это плавание. Эту задачу было бы

легко выполнить на обычном карбасе, который без особого труда можно вытащить на лёд и укрыть от штормов в любой речке, но поморы не могли идти в дальнее путешествие налегке. Им необходим был большой запас провианта для возможной зимовки в случае неудачи, необходимо было везти с собой промысловое снаряжение и товары для обмена.

Большую работу по изучению этих вопросов проделали д. и. н. М. И. Белов, учёный и писатель К. С. Бадигин, бывший капитан парохода «Г. Седов», и другие исследователи. Автор смог обсудить с К. С. Бадигиным свои версии конструкции поморского коча, но в то время не удалось получить ответы на некоторые важные вопросы:

— какая была конструкция корпуса судна;
— был ли у коча кильсон, т. е. брус, прижимающий ветви шпангоутов к килю и придающий корпусу дополнительную жёсткость;
— в чём принципиальное отличие коча от поморской лодьи, распространённого типа поморского судна;
— какова форма и обводы корпуса коча;
— какие он имел размеры;
— какая была компоновка помещений и их внутреннее устройство;
— каким было парусное вооружение;
— имелись ли на коче вёсла и как ими пользовались;
— как осуществлялось освещение и вентиляция подпалубных помещений судна.

Оставалось и много других вопросов. Последнему варианту рабочего теоретического и конструктивного чертежа корпуса, по которому на плазе были сделаны разметки шпангоутов и киля, предшествовало восемь вариантов, отличавшихся обводами корпуса, конструкцией кормы, формой и конструкцией киля, руля и других элементов. Пришлось ещё много раз внимательно изучать опубликованные исторические документы, чтобы понять мастеров, их возможности и возможности материала, который использовался, изучать доступную поморам технологию, оценить мореходные и другие качества кочей. Необходимо было из разрозненных сведений и противоречивых фактов, известных о кочах, построить судно с наиболее возможной в наших условиях степенью исторической достоверности. Мы не изобретали судно вновь, а попытались связать в единую логическую цепь всю информацию, найденную нашими предшественниками и нами.

К постройке судна удалось приступить в конце января 1987 года после ходатайства В. Ш. Каганова, инструктора Петрозаводского горкома ВЛКСМ. Вместе с ним мы встретились с директором военного судостроительного завода «Авангард», который ознакомился с нашими разработками, поддержал проектные идеи и дал «добро». Конечно, за столь короткий срок невозможно было подготовить всю документацию, необходимую для постройки коча. Строить судно нужно было самим, но, чтобы путешественники из клуба не испортили постройку экспериментального судна и выделенные заводом материалы, в помощь были прикреплены специалисты: опытный судостроитель, пенсионер Н. М. Карпин, мастер П. А. Новожилов

и молодой судосборщик Сергей Железов, уже бывший старпомом на шхуне «Полярный Одиссей». Бригаду дополняли члены клуба и участники походов «Полярного Одиссея» боцман Николай Ляпихов и Михаил Новожилов — самый молодой участник с завода «Онего».



Строители коча «Помор» на заводе «Авангард», 1987 г.
Архив В. Дмитриева

Общее руководство взял на себя В. Л. Дмитриев, автор проекта и будущий кормщик «Помора». Опытный наставник, кижский мастер-лодочник, «дед» Николай Михайлович Карпин говорил: «Доска, она сама покажет, как делать». Действительно, когда по лекалам, изготовленным на плазе, стали сшивать корпус, сосновая доска при обшивке внакрой диктовала свои законы, следуя которым, мы несколько изменили форму корпуса судна. Но в конечном итоге он приобрёл ещё лучшую мореходность и большую историческую достоверность.

В процессе этой трудоёмкой работы стало понятно, почему исчезли кочи. В ходе строительства коча собственными руками нам удалось понять, что в отличие от кочей лодьи строились на подготовленном наборе, их бортовая обшивка состояла из досок, состыкованных «вгладь». Поэтому сборка корпуса лодьи более проста и менее трудоёмка, но требует больше металлического крепежа. Обшивка же коча может быть соединена между собой только вицей или металлическими заклёпками. Нам потребовалось для этой цели два ящика гвоздей, а поморы в целях удешевления судна пользовались вицей, приготовленной из веток можжевельника или еловых

корней. Исходя из всего этого, можно сказать, что лодью строить почти в два раза быстрее и дешевле, но вследствие простоты технологии она окажется менее прочной и более тяжёлой, чем коч.

Куратором нашего строительства на общественных началах был назначен секретарь парткома завода Ю. Г. Гольдштейн. Завод предоставил нам все необходимые материалы, т. е. доски, медные гвозди, латунные шурупы, болты и оплачивал работу привлечённых к строительству коча сотрудников предприятия. Остальные расходы приходилось оплачивать из собственных средств. На плазе завода специалисты сделали шаблоны форштевня, ахтерштевня и шпангоутов в натуральную величину. Оперативно по шаблонам были заклеены киль форштевня, ахтерштевня и уже 7 февраля в 10 цехе рядом с деревянным военным кораблем — базовым минным тральщиком начались работы по строительству коча. Для того чтобы у нас не возникла проблема выхода в море с регистрацией в ГИМС, пришлось отказаться от использования в конструкции судна деревянных нагелей, длинных гвоздей и можжевеловой вицы. Для скрепления киля с форштевнем и ахтерштевнем поморы применяли кованые длинные гвозди и деревянные нагели.

При строительстве коча для этих целей использовали оцинкованные болты из маломагнитной стали, что естественно делало соединения более надёжными. При соединении досок обшивки внакрой также был использован современный крепёж. При «шитье» обшивки корпуса по заранее установленным на киле лекалам шпангоутов доска и технология её установки вносили коррективы в форму корпуса. Корпус получился значительно шире, чем было предусмотрено в теоретическом чертеже. Для обеспечения герметичности стыков и уплотнения между досками обшивки мы применяли смоляную льняную паклю на древесной смоле. Работа спорилась, и в начале марта корпус коча уже был сшит.

На практике мы поняли основные отличия корпусов кочей и кочневых лодий (кочмар) от поморских лодий, это было продиктовано технологией строительства обшивки судов; кочи, строившиеся с обшивкой внакрой (клинкер), имели более разваленные под некоторым углом борта. Лодьи, строившиеся с обшивкой гладью, имели прямостенные борта, в верхней части даже несколько заваленные внутрь судна. Для удобства вытаскивания на берег или на лёд кочи, вероятно, имели форму форштевня, аналогичную лодьям викингов, т. е. форштевень соединялся с килем по дуге плавно, переходящим в наклонённый вперёд прямой штевень. Поморские лодьи строились с дугообразным форштевнем, соединяющимся с килем через кницу, ветви которой были расположены под углом близким к 90° или более 90°.

На современном судостроительном заводе т. н. «саморослый» кривослойный лес (кокоры и естественные кницы — корневая часть елей) не использовался, поэтому приходилось выклеивать заготовки шпангоутов и книц на специальных стендах, используя клей ВИАМБ-3. Очень трудоёмкой оказалась работа по подгонке основных шпангоутов к обшивке корпуса. Для этого были изготовлены шаблоны из фанеры на каждый шпангоут. Ламинированные, выклеенные из тонких сосновых досок шпангоуты шириной

120 мм и высотой по правке 140 мм были установлены в корпусе судна на расстоянии 1 м друг от друга, то есть шпация между центрами основных шпангоутов равнялась 1 м. Через каждую доску обшивки шпангоуты были связаны с корпусом латунными шурупами диаметром 8 мм и длиной 90–100 мм. Две ветки шпангоутов примыкали к резенкилю и сверху покрывались деревянной флорой, выполненной из соснового бруса и скреплённой с килем и шпангоутами стальными болтами со специальной головкой, используемой в современном деревянном судостроении. Между основными шпангоутами («матерыми») со шпацией 30 см (т. е. по две рейки в основные шпации) были установлены более слабые — «курицы», выполненные из дубовой рейки толщиной 20 мм и шириной 80 мм.

После установки шпангоутов мы устанавливали продольные связи — стрингера (порубни) в районе скулы судна и в верхней части шпангоутов, чуть ниже будущей палубы. Древние судостроители соединяли порубни со шпангоутом и обшивкой деревянным нагелем или длинным железным гвоздём. Мы использовали для этих целей корабельные болты. На порубни, или выражаясь современным языком деревянного судостроения, внутренние привальные брусья (клямсы), установили бимсы, выпиленные из двухкантного елового бруса толщиной 150 мм. В местах установки будущих люков смонтировали комингсы. После этого приступили к изготовлению палубы. Информации о конструкции палубы кочей у нас не было, и поэтому мы сделали палубу традиционным способом, как на судах XVII–XVIII веков. Проконопатили её смолёной каболкой, и сверху, в отсутствие на заводе вара или пека, залили герметиком, применяющимся для гидроизоляции на палубах современных судов. Это было неудачное технологическое решение, так как герметик имеет хорошую адгезию только с тщательно обезжиренными деревянными поверхностями. В нашем случае доски были испачканы смолой от смолёной каболки, и обезжирить их было сложно, хотя мы и пытались это сделать, промывая пазы ацетоном. Но все равно хорошей адгезии герметика с доской не получилось. Впоследствии мы использовали для шпаклёвки конопаченых пазов палубы специальную смесь сваренных совместно древесной смолы 40 % и 60 % древесного пека. После очистки палубы от излишков герметика её два раза покрыли горячей смолой.

Корпус коча в соответствии с традицией был разделён двумя переборками на три части, на комингсы установили на кованых петлях три крышки люков. Первое носовое помещение отводилось для размещения команды и камбуза — «поварни». На нашем судне в носовой части было предусмотрено 10 спальных мест: восемь на общих нарах и два на подвесных койках. Сразу за форштевнем установили железную печь наподобие «буржуйки», на которой мы могли готовить пищу, а посредине кубрика на цепях был подвешен деревянный стол, за которым мог собраться для приёма пищи весь экипаж в 12 человек. В средней части коча располагался грузовой трюм объёмом около 24 м^3 с паёлами — «сланями» для экспедиционного оборудования. В кормовой части судна по традиции была оборудована двухместная каюта («казенка») для отдыха и работы капитана — «кормщика», там

же хранился самый ценный груз: винный запас, документы, судовая касса. В носовой части судна на палубе установили дубовый горизонтальный ворот (брашпиль) — устройство для подъёма якоря и снятия с мели, а также вытаскивания на берег судна. В средней части коча на палубе установили две съёмные банки для гребцов.

Всего на коче было предусмотрено три пары вёсел, которыми могли грести шесть или 12 человек в зависимости от условий плавания. При первых испытаниях коча однажды возникла ситуация, когда сильный встречный ветер не позволил судну двигаться к гавани, на вёсла были посажены все гости судна по два человека на одно весло, и только тогда мы смогли дойти до места швартовки. Для откачки воды из корпуса судна на палубе возле грот-мачты мы установили насосы — две медные трубы с длинными штоками и кожаными поршнями на конце. Это были водоотливные помпы, не раз выручавшие нас в плавании.

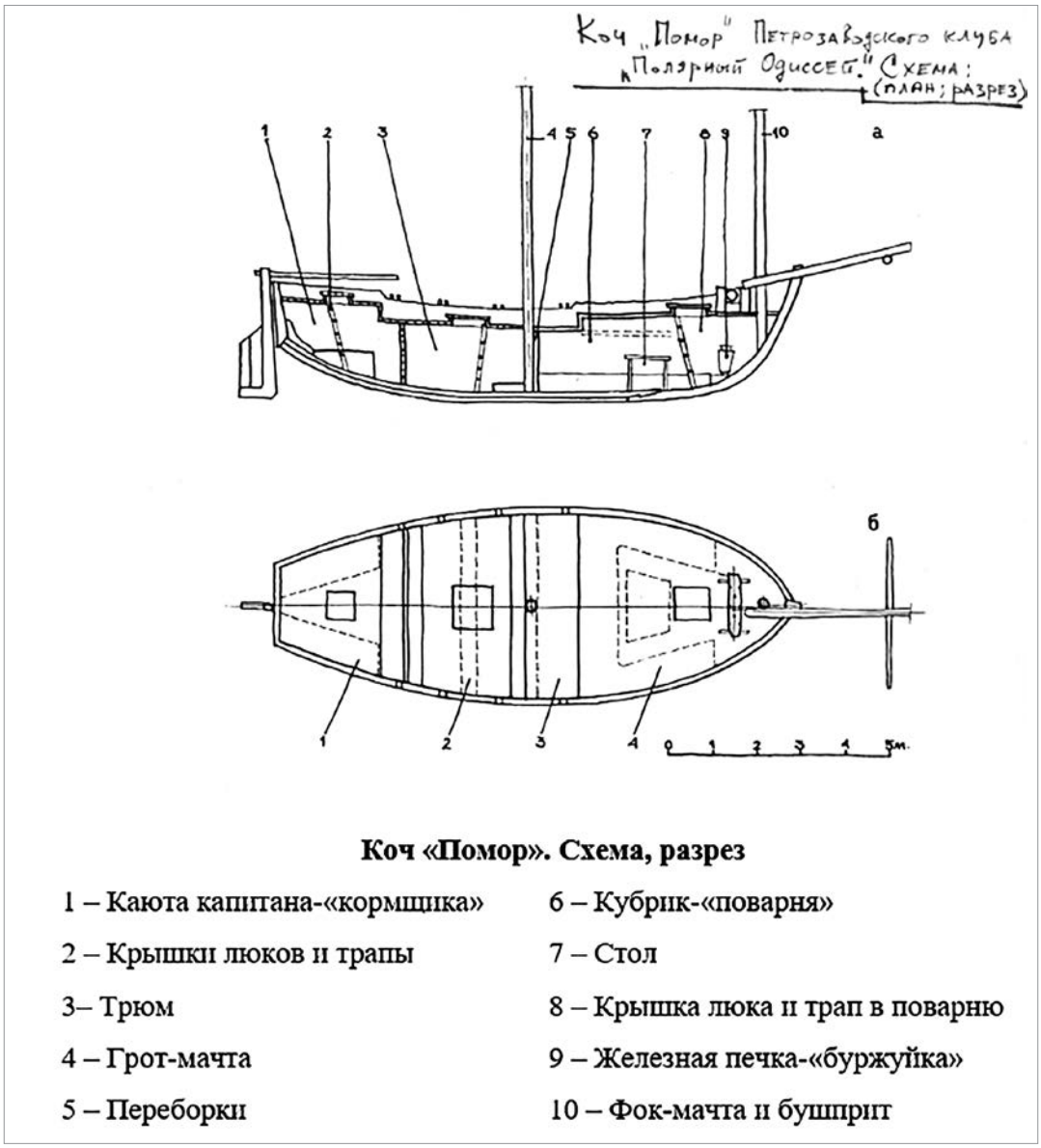
К завершению корпусных работ были изготовлены две мачты: фок-мачта — 8 м, грот-мачта — 12 м и две реи, соответственно, 4 и 6 м. Скроили и начали шить натуральные льняные паруса, фок площадью 25 кв. м, грот — около 54 кв. м. В корме к ахтерштевню через транец на крючьях подвесили массивный деревянный руль на петлях, который в случае вытаскивания судна на лёд или на берег можно было бы снять. Подводную часть корпуса и чуть выше ватерлинии для защиты ото льдов обшили второй — ледовой обшивкой из 40-миллиметровых досок. По обеим сторонам киля на днище установили «креньки» — два дополнительных полоза для удобства вытаскивания и стоянки судна.

Основные характеристики судна:

- длина между перпендикулярами — 12 м;
- ширина мидель-шпангоута — 4 м 40 см;
- высота борта — 2 м;
- осадка пустого корпуса — 60 см;
- осадка с грузом — 1 м;
- вес пустого корпуса — 7 т;
- площадь грота — 50 м^2;
- площадь фока — 25 м^2;
- водоизмещение с балластом — 13 т;
- водоизмещение с грузом — до 18 т;
- количество членов экипажа — до 12 человек.

Первенцу исторического судостроения СССР дали название «Помор», в конце мая строительство коча было завершено и предстояло вытащить его из 10 цеха. Это можно было сделать современным способом, погрузив коч на трейлер и довезти его до берега, где 36-тонный кран опустил бы его в воду. Но автор проекта решил попробовать сделать это традиционным способом, т. е. вытащить коч волоком, подложив под киль «лаги-катки» — круглые брёвна малого диаметра. Наступил праздничный день для всех, кто участвовал в этом нелёгком деле. 5 июня подъёмным краном опустили судно на деревянные катки и взвесили его. Вес судна составил 7 т. По каткам

волоком при помощи лебёдки коч вывезли из цеха и подкатили к берегу, измерив при этом необходимое тяговое усилие для начала движения с места — 1,5 т силы, и необходимую для поддержания движения тягу — 800 кг.



Коч «Помор». Схема, разрез

1 – Каюта капитана-«кормщика»	6 – Кубрик-«поварня»
2 – Крышки люков и трапы	7 – Стол
3– Трюм	8 – Крышка люка и трап в поварню
4 – Грот-мачта	9 – Железная печка-«буржуйка»
5 – Переборки	10 – Фок-мачта и бушприт

Схема коча «Помор». Рис. А. Скворцов

Мощный кран медленно опустил его в воду, тут же, у причала, установили в корпус две приготовленные мачты и раскрепили их дубовыми клиньями и вантами из растительного сизальского троса. Пустой корпус судна высоко возвышался над водой, осадка составляла около 60 см. Последующая неделя была заполнена работой по загрузке балласта в судно и установке в носовом кубрике печи. У поморов при топке печи дым, видимо, выходил через открытый люк, но мы не стали экспериментировать в этом направлении и установили обычную железную трубу. Установили внутри стол и сделали много других мелочей. Всего на строительство судна было потрачено 4,5 тысячи человеко-часов и 4,5 месяца работы. Таким образом, в течение восьми месяцев были воссозданы чертежи коча, и на



Спуск на воду коча «Помор». Из архива В. Дмитриева

судостроительном заводе «Авангард» силами членов клуба осуществлена его постройка. Впервые в Советском Союзе практически был решён вопрос реконструкции поморского судна XVI–XVII веков, тип которого сыграл немаловажную роль в освоении и заселении Заполярья России.



Члены клуба на первых ходовых испытаниях коча «Помор»
в Петрозаводской губе Онежского озера. Архив В. Дмитриева

Максимальная скорость на ходовых испытаниях:

— до 7 узлов под парусом;

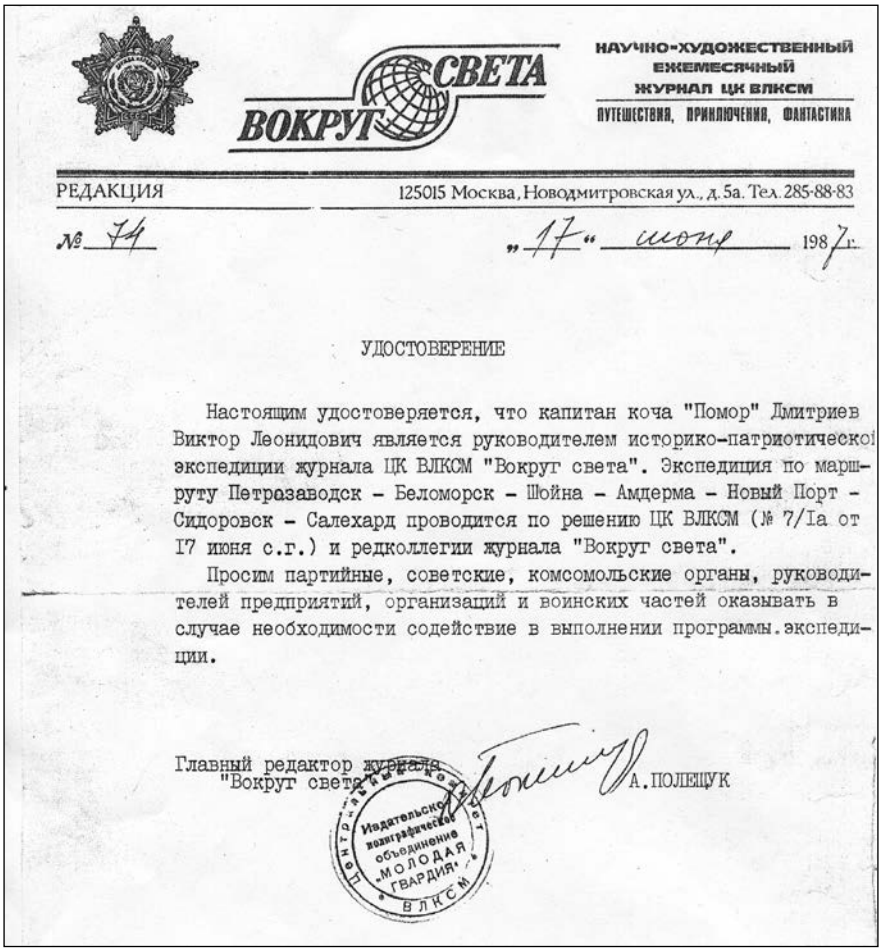
— до 2 узлов на вёслах.

Настоящее испытание кочa было запланировано на одном из сложнейших поморских маршрутов — Мангазейском морском ходе, который проходит по Белому, Баренцеву и Карскому морям и сухому волоку через полуостров Ямал. На этом пути необходимо было проверить мореходные качества кочa и его эксплуатационные возможности, сравнить их с известными историческими фактами.

В связи со сложными метеорологическими условиями, сложившимися в навигацию 1987 года на Белом и Баренцевом морях, в июле — августе на маршруте экспедиции преобладали встречные ветры север-



Виктор Дмитриев. Радость первого плавания на коче «Помор». 1987 г. Архив В. Л. Дмитриева



НАУЧНО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ЦК ВЛКСМ

ВОКРУГ СВЕТА

ПУТЕШЕСТВИЯ, ПРИКЛЮЧЕНИЯ, ФАНТАСТИКА

РЕДАКЦИЯ 125015 Москва, Новодмитровская ул., д. 5а. Тел. 285-88-83

№ 74 „17" июня 198 7 г.

УДОСТОВЕРЕНИЕ

Настоящим удостоверяется, что капитан кочa "Помор" Дмитриев Виктор Леонидович является руководителем историко-патриотической экспедиции журнала ЦК ВЛКСМ "Вокруг света". Экспедиция по маршруту Петрозаводск – Беломорск – Шойна – Амдерма – Новый Порт – Сидоровск – Салехард проводится по решению ЦК ВЛКСМ (№ 7/Iа от I7 июня с.г.) и редколлегии журнала "Вокруг света".

Просим партийные, советские, комсомольские органы, руководителей предприятий, организаций и воинских частей оказывать в случае необходимости содействие в выполнении программы экспедиции.

Главный редактор журнала "Вокруг света" А. ПОЛЕЩУК

Издательское полиграфическое объединение «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ» ВЛКСМ

Удостоверение журнала «Вокруг света», выданное руководителю экспедиции «Мангазея-1987» В. Л. Дмитриеву. Архив В. Дмитриева

ных направлений, продвижение судна на север было крайне затруднительно. В плавании подтвердилось отрицательное качество кочей, отмеченное, в частности, руководителем Двинско-Обского отряда Великой Северной экспедиции Степаном Муравьевым и руководителем Новоземельской экспедиции Фёдором Розмысловым: отсутствие способности ходить к ветру и в лавировку. Корпус коча из-за своей формы на волнении подвержен резкой и сильной качке, что также подтвердилось в первом плавании на «Поморе». Но, несмотря на эти недостатки, у нашей реплики коча выявлены и положительные мореходные качества: в слабый попутный ветер судно имеет хороший ход — до 3 узлов. Под вёслами в штиль скорость коча составила около 2 узлов, как и на малой гребной лодке типа «Кефаль».

Широкий корпус коча при малой осадке обладает большой грузоподъёмностью и значительной устойчивостью, что хорошо проявилось во время сильного волнения при ветре до 6–7 баллов. Коч «Помор» на ходу под углом к волне около 60° совершенно не брал воду на палубу, несмотря на значительную величину волн, достигавшую 2,5 м, и оказался устойчивым при шквалах, сильных порывах ветра, неся площадь парусности около 60 м^2.

Управляемость судна при встречных или попутных ветрах во многом зависит от размещения груза или балласта. Так, если в носовом кубрике собиралось 8–9 человек, коч к ветру шёл круче, но с большим дрейфом из-за отсутствия развитого киля. При смещении груза в корму «Помор» лучше управлялся на попутном волнении.

Конструкция днища коча, выполненная с двумя кренькими по типу саней, позволила судну полностью обсыхать на морском грунте в отлив, даже если он стоял на склоне с креном до 20°. Это качество коча «Помор»



Участники экспедиции журнала «Вокруг света». Архив В. Дмитриева



Проводы экспедиции на центральной набережной г. Петрозаводска

очень ценно — можно было без опаски заходить в реки и совершать плавание возле обмелых берегов, конечно, при ветре с берега. Кроме этого, судно без затруднений можно было вытаскивать на берег по каткам при тяговом усилии до двух тонн. Такое усилие развивается брашпилем, установленным на борту коча с использованием талей.

В ходе плавания выяснилось, что первоначальная конструкция рулевого управления, удобная в слабый ветер, но требующая значительных физических усилий в шторм, несовершенна. Поэтому уже в море был изготовлен обычный традиционный румпель, который оказался более удобным во время шторма. Конструкция навесного руля и его площадь были выбраны удачно, но толщина руля (70 мм) оказалась мала, и во время шторма основная доска под нагрузкой лопнула. Поэтому был изготовлен более прочный руль. Во время экспедиции выяснилось, что для движения на вёслах против ветра и при волнении требуются значительные физические усилия гребцов. Во время испытательного плавания в Петрозаводской губе выгрести против ветра смогли лишь, когда на вёсла сели по два человека. При опросе местных жителей в посёлках Чижа и Кия выяснилось, что женщины-поморки на карбасах, несколько меньших «Помора», в сильное волнение способны были грести по 12 часов и более. На «Поморе» сил у гребцов без подмены хватало на 2–3 часа. При постройке коча вёсла были изготовлены не из цельного елового бревна, а склеены со значительным запасом прочности. Позднее были сделаны более лёгкие вёсла по старинной технологии.

Работа с прямым парусным вооружением на коче «Помор» тоже требовала физических усилий и значительного количества команды при не-

обходимости быстро сделать поворот на другой галс или убрать паруса. Когда на коче оставались вдвоём, то, чтобы установить паруса, приходилось рулевому, оставив румпель, помогать тянуть фал для подъёма реи и другие снасти.

Как показал опыт, количество экипажа, необходимое для совершения морских переходов, должно быть не менее пяти человек, что согласуется с историческими сведениями по эксплуатации поморских судов.

Проверка состояния древнего речного водно-волокового пути через полуостров Канин показала, что этот путь доступен для судов с осадкой около 50 см, длиной не более 6 м, шириной 2 м, при движении через тундру весной в большую воду или в случае дождливого лета. До озера Парусного мы могли пройти и на нашем судне, но главное препятствие после системы озёр представляла речка Переходница, соединяющая озёра с рекой Чёшой. Река Переходница на участке около 1,5–2 км имеет извилистое и узкое русло, ширина которого не более 2,5 м, а глубина уменьшается до 40–50 см. Крутые повороты русла речки ограничивают длину судов, способных преодолеть этот путь, до 6 м. Местные жители посёлка Чижа на моторных лодках и карбасах длиной не более 5–6 м регулярно в весенний период ходят на рыбалку в реку Чёшу и далее. Река Переходница впадает в реку Чёшу, глубины которой меняются в соответствии с приливно-отливным колебанием уровня моря и не представляют препятствия для плавания судов с осадкой около 1 м.

По-видимому, в прошлом поморы следили за шириной речного пути, так как и сейчас сохранились «перекопы» — участки, где были прорыты искусственные каналы, сокращающие путь по извилистому фарватеру реки Чижи. Ширина искусственно прорытых каналов не менее 4 м с глубиной 50–60 см, грунт на дне торфяной. Проводник экспедиции Фёдор Протопопов говорил, что эти каналы прокопали деды, чтобы сократить путь. Всё это позволило сделать вывод о действительном существовании в XIV–XVII веках судоходного внутреннего пути через полуостров Канин, позволявшего судам длиной до 12 м и шириной около 4 м проходить безопасным путём в Чешскую губу Баренцева моря. Поддержание необходимой ширины фарватера на речке Переходнице не требовало больших человеческих усилий, но, возможно, в связи с прекращением регулярных походов в Мангазею в начале XVII века наиболее узкие участки пути заросли и затянулись торфом.

Убедившись в сложности и трудности преодоления на коче речного пути через полуостров Канин, мы продолжали плавание на север с юго-восточным попутным ветром. Но дальнейшее изменение погоды, постоянные северные и северо-восточные ветры подтвердили трудности, ожидавшие мореплавателей, выбравших маршрут на восток в обход мыса Канин Нос. Для того чтобы безопасно обогнуть Канин Нос, необходимы устойчивые ветры южных направлений, но такая ситуация в Белом море бывает не каждый год. Поэтому у поморов существовал другой, более длинный путь, гарантирующий возможность попасть на восток и пролегающий вдоль

Терского берега Кольского полуострова в обход мыса Святой Нос к Семи Островам. Этот путь был выработан в результате жизненного опыта и знания местных условий. На этом маршруте существует много естественных укрытий, бухт и островов. Идти по этому маршруту можно при северо-восточных ветрах — наиболее частых в навигационный период. В бухте у Семи Островов (защищённое от всех ветров укрытие) поморы дожидались попутных ветров северо-западных или западных направлений и шли прямо морем к Новой Земле или острову Колгуев и дальше — к проливам Югорский Шар и Карские Ворота. Руководитель Новоземельской экспедиции 1768 года Ф. Розмыслов, выйдя на коче из Архангельска 10 июля, из-за встречных северо-восточных ветров не смог пройти к мысу Канин Нос, откуда ему следовало, согласно указанию Адмиралтейств-коллегии, с промерами глубины идти к Новой Земле. Он вынужден был изменить маршрут и двигаться к Семи Островам, куда прибыл благополучно 24 июля[2]. Дождавшись попутного ветра 3 августа, он вышел в направлении Новой Земли и 6 августа достиг её берегов. Таким образом, наш эксперимент подтверждает правоту Фёдора Тимофеевича Розмыслова, воспользовавшегося навигационным опытом поморов, накопленным в их плаваниях на восток в течение нескольких веков.



Отход коча от причала на вёслах

С 27 июня по 1 августа «Помор» самостоятельно прошёл 520 миль за 182 ходовых часа, из них под вёслами шли всего 24 часа. Остальное время, 28 суток, ушло на ожидание попутного ветра. Средняя скорость движения

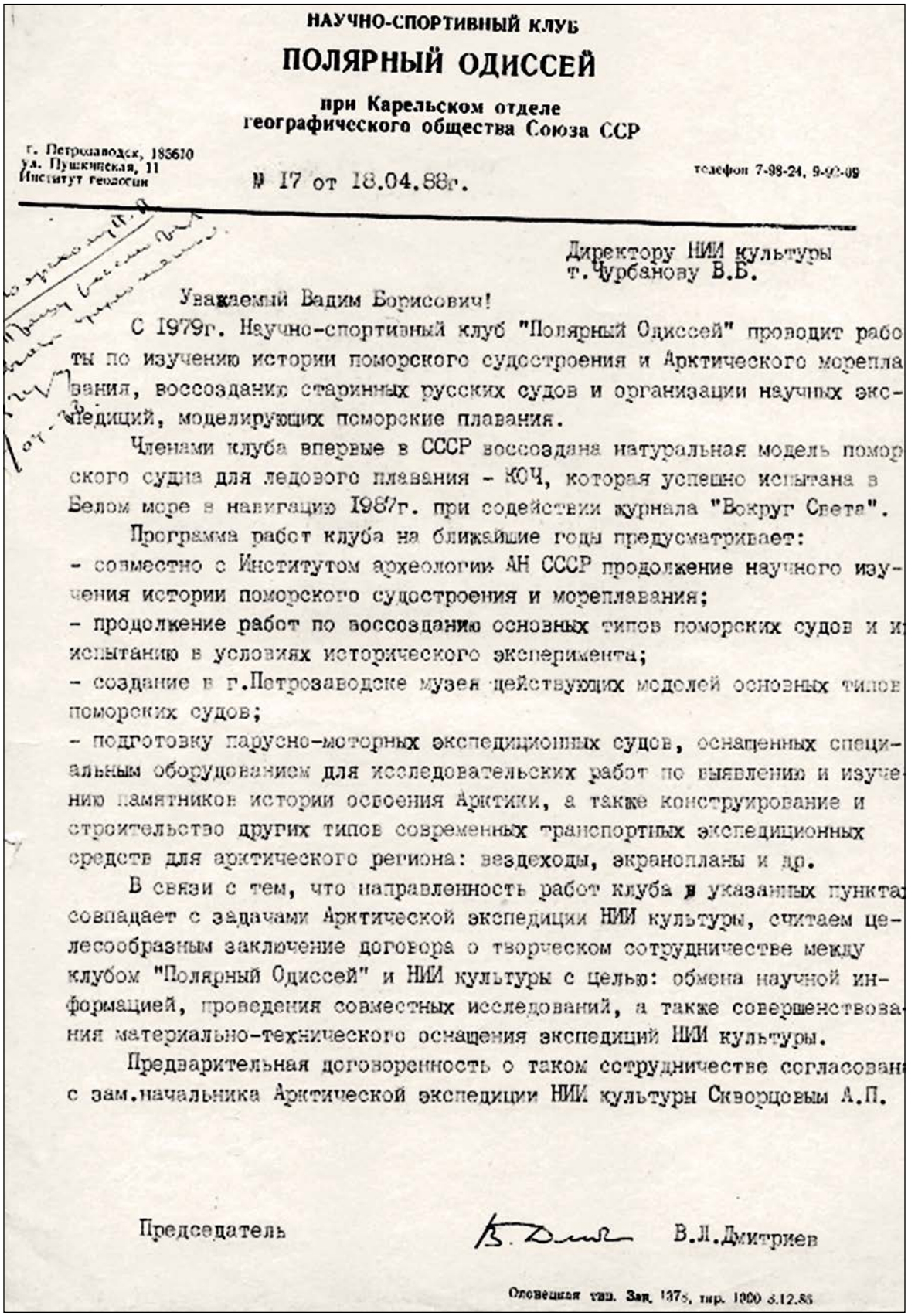
[2] *Чулков Н. О.* Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова в 1768–1769 гг. — Архангельск : Губ. тип., 1898. — 55 с.

судна за все плавание составила 2,6 узла. Максимальная скорость судна достигала 6 узлов. Беломорский этап экспедиции «Мангазея» журнала «Вокруг света» позволил по-новому понять и оценить трудности, встречавшиеся на пути арктических мореходов, и в результате эксперимента сделать свои выводы и показать, что плавания на средневековых судах в условиях арктических морей Северного Ледовитого океана были весьма трудным и рискованным для поморов делом. На рабочем состоянии и настроениях участников экспедиции сильно сказывались крайне неблагоприятные метеорологические условия, сложившиеся в Белом море в этом году, и дефицит времени, отведённого на эксперимент. Учитывая эти факторы, необходимо будет начинать плавание раньше — в конце мая 1988 года и рассчитывать на его окончание в октябре.



Первое морское плавание. Коч «Помор» на стоянке в сухом доке Соловецкого монастыря, 1987 г. Архив В. Дмитриева

Это была первая попытка моделирования поморских походов на новоделе — коче «Помор».



НАУЧНО-СПОРТИВНЫЙ КЛУБ

ПОЛЯРНЫЙ ОДИССЕЙ

при Карельском отделе
географического общества Союза ССР

г. Петрозаводск, 185610
ул. Пушкинская, 11
Институт геологии

№ 17 от 18.04.88г.

телефон 7-98-24, 9-[illegible]-09

Директору НИИ культуры
т.Чурбанову В.Б.

Уважаемый Вадим Борисович!

С 1979г. Научно-спортивный клуб "Полярный Одиссей" проводит работы по изучению истории поморского судостроения и Арктического мореплавания, воссоздания старинных русских судов и организации научных экспедиций, моделирующих поморские плавания.

Членами клуба впервые в СССР воссоздана натуральная модель поморского судна для ледового плавания - КОЧ, которая успешно испытана в Белом море в навигацию 1987г. при содействии журнала "Вокруг Света".

Программа работ клуба на ближайшие годы предусматривает:
- совместно с Институтом археологии АН СССР продолжение научного изучения истории поморского судостроения и мореплавания;
- продолжение работ по воссозданию основных типов поморских судов и их испытанию в условиях исторического эксперимента;
- создание в г.Петрозаводске музея действующих моделей основных типов поморских судов;
- подготовку парусно-моторных экспедиционных судов, оснащенных специальным оборудованием для исследовательских работ по выявлению и изучению памятников истории освоения Арктики, а также конструирование и строительство других типов современных транспортных экспедиционных средств для арктического региона: вездеходы, экранопланы и др.

В связи с тем, что направленность работ клуба в указанных пунктах совпадает с задачами Арктической экспедиции НИИ культуры, считаем целесообразным заключение договора о творческом сотрудничестве между клубом "Полярный Одиссей" и НИИ культуры с целью: обмена научной информацией, проведения совместных исследований, а также совершенствования материально-технического оснащения экспедиций НИИ культуры.

Предварительная договоренность о таком сотрудничестве согласована с зам.начальника Арктической экспедиции НИИ культуры Скворцовым А.П.

Председатель В.Л.Дмитриев

Оповещая тип. Зак. 1378, тир. 1000 8.12.88

Письмо В. Л. Дмитриева директору НИИ культуры Чурбанову В. Б.

1989 год

Ю. М. НАУМОВ

ЭКСПЕДИЦИЯ «ПУТЬ НА ГРУМАНТ»

Инициатива проведения в июне — августе 1989 года советско-норвежской морской экспедиции в Арктике клуба «Полярный Одисей» и МАКЭ получила поддержку НИИ культуры Министерства культуры РСФСР и АН СССР, Бюро международного молодёжного туризма «Спутник», редакции журнала «Вокруг света». Подобные экспедиции по программе «Поморский коч» были необходимы для того, чтобы привлечь внимание к истории первопроходства в российском секторе Арктики и способствовать её изучению.

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕДИЦИИ: 10.06. — 18.08.1989 года, за 69 суток пройдено более 2500 километров.

МАРШРУТ: Петрозаводск — Онежское озеро — ББК — Соловецкие острова — Архангельск — Белое, Баренцево, Норвежское и Гренландское моря – архипелаг Шпицберген — Мурманск — Соловецкие острова — ББК — Онежское озеро — Петрозаводск.

ЦЕЛИ:

- Доказать приоритеты российских поморов в открытии новых земель и освоении Арктики, в т. ч. архипелага Шпицберген, подтвердить исторические сведения и археологические находки.
- Провести первый в СССР историко-навигационный эксперимент «Путь на Грумант»: плавание в открытом море на репликах поморских судов — коче «Помор» и лодье «Грумант».

ЗАДАЧИ:

- Моделирование древних плаваний русских промышленников на Грумант — Шпицберген на натуральной реплике поморского коча «Помор».

— Изучение особенностей мореплавания и жизнедеятельности команды на поморских промысловых судах.
— Представление культуры русской, поморской и народа коми по всему маршруту.

УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ определялись организаторами экспедиции: клубом «Полярный Одиссей» и МАКЭ НИИ культуры МК РСФСР, согласовывались БММТ ЦК ВЛКСМ и журналом «Вокруг света».

На коче «Помор»:

1. Дмитриев Виктор Леонидович — капитан (Петрозаводск);
2. Королёв Владимир Николаевич — старший помощник (Сыктывкар, краевед-писатель);
3. Скворцов Александр Петрович (Москва, архитектор, сотрудник МАКЭ, яхтсмен);
4. Колышков Юрий Дмитриевич (Петрозаводск, строитель, шофёр);
5. Георги Виктор Сергеевич (Мурманск, журналист);
6. Панков Владимир Михайлович (Мурманск, преподаватель Мурманского ВИМУ);
7. Вешняков Владимир Николаевич (Архангельск, кинооператор студии ТВ, яхтсмен).

На лодье «Грумант»:

1. Гайдовский Ростислав Ростиславович — капитан (Мурманск, капитан дальнего плавания);
2. Наумов Юрий Михайлович — старший помощник (Петрозаводск, член карельского клуба «Полярный Одиссей»);
3. Лысаков Юрий Владимирович (Петрозаводск, судоводитель);
4. Манжелей Юрий Иванович (Череповец, кинооператор, фотограф);
5. Пучкин Владимир Ефимович (Москва, представитель генерального спонсора БММТ «Спутник» ЦК ВЛКСМ);
6. Стрезев Пётр Михайлович (Москва, радист, с 1982 года в экспедиции Д. Шпаро, был на «СП-28»);
7. Заушицын Василий Леонидович (Москва, радист).

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕДИЦИИ:

— Историко-навигационный эксперимент показал возможности поморских судов к арктическому мореплаванию.
— Опытным путём доказаны приоритеты российских поморов в освоении Арктики.
— Впервые получены практические знания особенностей дальнего мореплавания и жизнедеятельности команды на поморских судах.

ПУБЛИКАЦИИ:

1. *Георги В. С.* Путь на Грумант. — Петрозаводск, 1991.
2. *Королёв В. Н.* «Биармия»: от краеведения — к философии биосферного воспитания. — Сыктывкар, 2014.

ДНЕВНИК УЧАСТНИКА ЭКСПЕДИЦИИ «ПУТЬ НА ГРУМАНТ — 1989»

Весной 1989 года по завершении 20-й навигации в должности капитана-механика-гидрографа я напросился на работу в Сыктывкарский дворец пионеров и школьников. Директор — Николай Губин — подробно выслушал мою биографию и специально для меня «родил» новую должность — «методист по краеведению», и таким образом я оказался первым официальным краеведом в республике.

Буквально после переезда в Сыктывкар на связь со мной вышел Виктор Дмитриев — председатель петрозаводского клуба путешественников-исследователей «Полярный Одиссей» и сообщил, что инициатива клуба получила поддержку, и при участии Бюро международного молодёжного туризма «Спутник», редакции журнала «Вокруг света», НИИ культуры Министерства культуры РСФСР и АН СССР и Мурманского ВИМУ в июне — августе этого года готовится советско-норвежская морская экспедиция в Арктике «Поморский коч — 89».

С норвежской стороны программу экспедиции и её финансирование осуществляет общественная организация «Общее будущее».

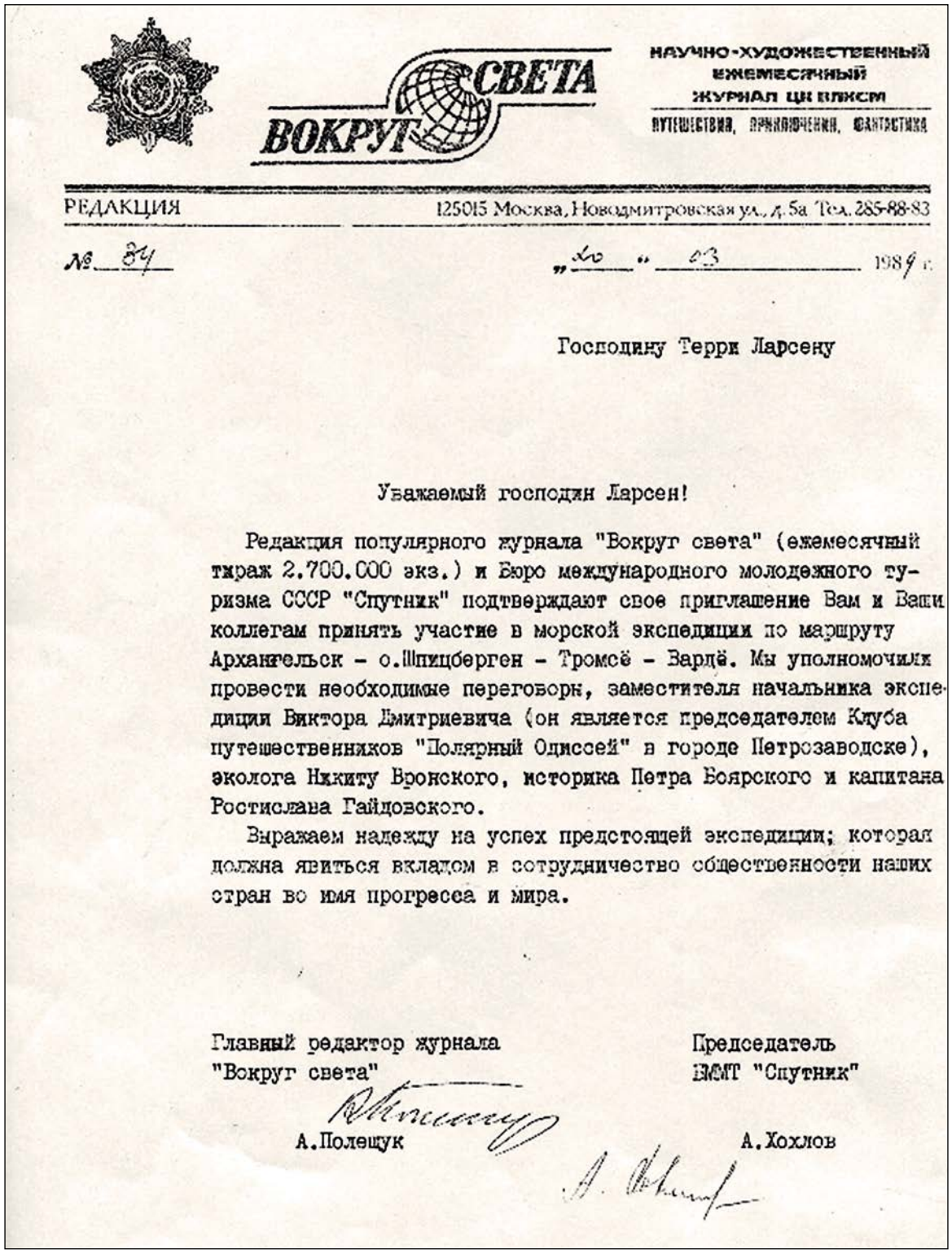
В задачах экспедиции — моделирование древних поморских плаваний на Грумант — Шпицберген на натуральной модели древнего парусного судна — коче «Помор».

Учитывая, что я уже участвовал в экспедиции «Поморский коч — 88» (об этом смотри: «Путями поморов», «По воле волн», «Парус в Арктике»), Виктор предложил участие и в данной экспедиции, но подчеркнул, что судно сопровождения — ладья «Грумант» — ещё не достроено.

Я тотчас нанёс визит директору Дворца. Убедил его дать возможность съездить в Петрозаводск не просто помочь Дмитриеву, а заодно постажироваться на стапеле, а в перспективе открыть в Сыктывкаре школу и Музей коча. Губин переспросил — обещаешь? Обещался, и назавтра мы с коллегой Алексеем Машкалевым уже летели в Карелию.

И сразу попали с «корабля на... стапель «Груманта».

Пока мы занимались судостроительными работами, Дмитриев сватал меня в экспедицию, кроме должности старпома, ещё и механиком ладьи «Грумант». До сих пор ни одного судового механика, говорит, не смог уго-



ВОКРУГ СВЕТА

НАУЧНО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ЦК ВЛКСМ

ПУТЕШЕСТВИЯ, ПРИКЛЮЧЕНИЯ, ФАНТАСТИКА

РЕДАКЦИЯ 125015 Москва, Новодмитровская ул., д. 5а Тел. 285-88-83

№ 84 "20" 03 1989 г.

Господину Терри Ларсену

Уважаемый господин Ларсен!

Редакция популярного журнала "Вокруг света" (ежемесячный тираж 2.700.000 экз.) и Бюро международного молодежного туризма СССР "Спутник" подтверждают свое приглашение Вам и Вашим коллегам принять участие в морской экспедиции по маршруту Архангельск – о.Шпицберген – Тромсё – Вардё. Мы уполномочили провести необходимые переговоры, заместителя начальника экспедиции Виктора Дмитриевича (он является председателем Клуба путешественников "Полярный Одиссей" в городе Петрозаводске), эколога Никиту Вронского, историка Петра Боярского и капитана Ростислава Гайдовского.

Выражаем надежду на успех предстоящей экспедиции; которая должна явиться вкладом в сотрудничество общественности наших стран во имя прогресса и мира.

Главный редактор журнала "Вокруг света" А.Полещук

Председатель БМТ "Спутник" А.Хохлов

Письмо норвежским партнёрам от главного редактора журнала «Вокруг света»

ворить. «А вдруг в какой-то момент подведут мои глаза, ты не забыл, что я инвалид по зрению?» — спрашиваю. И мой вопрос остаётся без ответа. В такой неопределённой ситуации махнул на несколько дней в Сыктывкар.

Через два дня Дмитриев выходит на связь: «Механика пока не нашли. Экспедиция, в лучшем случае, надолго откладывается, если ты не согласишься на эту должность».

Поучаствовать на древнем судне с моделированием древнего плавания мне, конечно же, хотелось, и я рад, возможность появилась. В то же время я чётко осознавал, что в роли механика буду обречён безвылазно просидеть в машинном отделении моторного судна весь маршрут экспедиции (о каком моделировании древнего плавания тут можно вести речь?).

Виктору я предложил такой вариант: до Архангельска он находит экспедиционного механика, до этого я в качестве старпома буду на коче «Помор», в критических ситуациях буду также курировать двигатель «Груманта».

Виктор сообщил мне, что в экспедиции я буду единственным представителем Коми республики и коми народа. В связи с этим по моей просьбе он обратился с ходатайством в наш Совет Министров, чтобы помогли в подготовке снаряжения и представительских атрибутов.

Таким образом, я впервые получил достаточно дорогое и дефицитное экспедиционное снаряжение за счёт республики:

— объёмный современный рюкзак — 1;
— водолазное бельё (свитер, рейтузы, чулки, перчатки, шапочка) — 1 комплект;
— кожаный лётный костюм — 1;
— тельняшки — 2;
— меховой спальный мешок — 1;
— фотоаппарат «Смена» — 3;
— бинокль 12 × 40 — 1;
— спирт — 5 кг;
— целлофановые мешки — 20.

Представительским сбором очень помог Дворец пионеров, набрали значки о республике; проспекты, календари, афиши и пластинки ансамбля «Асья кыа»; открытки «Сыктывкар»; журналы «Би кинь»; книги: «Коми национальные детские игры», альбом цветных рисунков В. Игнатова «Легенды и сказания народа коми»; «Войвывса сонетъяс» А. Ванеева: сказки финно-угорских народов «Пера-богатырь»; русско-коми (коми-русский) словарь; сборники «Следопыт Севера — 86» и «Полярный круг — 86» с моими публикациями и мою книгу «России беспокойный гражданин».

За два дня до отъезда собрал коллег во Дворце, поблагодарил за поддержку перед экспедицией, попросил связаться с нами в океане наших радиолюбителей и попрощался. Вечером сообщил Дмитриеву, что выезжаю 9 числа. Он поручил мне воспользоваться архангельскими связями и привезти по пути две радиостанции «РСД-70» (они понадобятся при шлюзовании на ББК), если ранее их не достанет Владимир Вешняков. Попробуй также, сказал он, начать разговор на получение разрешения на выход в море. Сразу же набрал Николая Зыкина из Архангельска и перегрузил на него эти проблемы.

09.06.1989. ОТБЫТИЕ ИЗ СЫКТЫВКАРА

С утра с женой Верой заверили у нотариуса моё завещание. Позвонил отцу и получил благословение. Нашел по телефону зам. министра культуры

и попросил изыскать коми букварь, флаг и физическую карту республики Коми (можно переслать всё это мне вдогонку в Архангельск).

Машкалёв помог завезти в аэропорт картошку. Проходил досмотр не совсем уверенно, пропустят ли экспедиционный спирт.

Попрощался с жёнушкой и, увидев её заплаканные глаза, подумал: «Вернусь ли в родные места?»



Владимир Королёв. Капитан, этнограф, публицист, путешественник

В Архангельске Николай Зыкин (мы вместе с ним заканчивали ПРУ, а потом он перешёл в Северное речное пароходство и работал сначала в парторганизации, а потом в профкоме) передал мне в аренду 2 радиостанции «РСД-70» и письмо — разрешение на выход в море. Молодец, дружище, не подвёл. А то утром звоню Владимиру Вешнякову, и тот буквально «убил» меня — радиостанции не готовы. Хорошо, что я подстраховался ещё и у Николая.

10.06.1989 — 11.06.1989. ПЕТРОЗАВОДСК (КАРЕЛИЯ)

Подъезжал сборный экипаж и вооружали наши экспедиционные суда: коч «Помор» и ладью «Грумант». Кормщиком на «Грумант» Дмитриев взял Ростислава Гайдовского — капитана-моряка дальнего плавания. Чрезвычайно колоритный мужчина.

В 15.00 одиннадцатого июня наступил исторический момент — с большим трудом на буксире у «Груманта» при сильном ветре подошли и стали к стенке городской пристани, где нас ждала большая толпа народа.

Всей ватагой вышли на причал, и Каганов Вениамин, 1-й секретарь горкома ВЛКСМ, представил нас народу, а потом по очереди дал слово Дмитриеву, мне и Гайдовскому. После рассказа об экспедиции смысл большей части задаваемых вопросов нам сводился к одному: «За какие грехи все мы добровольно идём в океан?» В это же время подошла машина из Москвы и выгрузила прямо возле судов 4 т груза: продукты, компасы и т. д. Опустевшая палуба вновь заполнилась.

Несколько раз нас спрашивали, будет ли в экспедиции Ю. Сенкевич.

К вечеру начался ритуал освящения судов, как об этом было сказано, впервые в годы советской власти.

На причале на столе установили чашу со святой водой. К нему подошли и встали два духовных лица — священник отец Георгий и молодой дьякон. Чуть позже подъехал на чёрной «Волге» архимандрит Мануил и встал рядом с остальными. Во время ритуала постоянно присутствовал золочёный крест. Пение сопровождалось окунанием креста в чашу с водой. После этого

священник с дьяконом прошли на суда и освятили их оба поочерёдно. Для этого они, стоя на судах, последовательно поворачиваясь на север и юг, восток и запад, брызгали веничком, помоченным в чаше, на судно и на нас.

После всего архимандрит преподнёс Юре Наумову иконки и свечи на оба судна. Взволнованные под впечатлением от произошедшего, подняли паруса и взяли курс на Кижи.



Освящение судов перед отходом. 1989 г. Фото: Ю. Манжелей

Сразу выяснилось, что ходовые качества коча намного лучше, чем у ладьи, и вскоре мы оставили её на горизонте. Но как вошли в шхеры, ветер резко упал. «Грумант» догнал нас на двигателе, и на якорь встали почти одновременно. Уже под утро стал свидетелем дикой сцены. Услышав какие-то загадочные звуки, поднялся на палубу, где, кряхтя от боли, знаменитый наш кормщик подтачивал сломанный зуб напильником. Ещё раз убедился, что и Дмитриев относится к той когорте энтузиастов, коим о себе подумать некогда.

12.06.1989. КИЖИ

За день Наумов сделал нам очень содержательную экскурсию на берегу. В 16.00 снялись с якоря и на буксире «Груманта» направились через озеро к Повенецкому шлюзу.

Распределили экипаж на временные вахты по 3 человека. Моя вахта с Колышковым и Шиловым (его вместо себя временно направил Ю. Сенкевич) с 8 до 12 и с 20 до 24. На ночной вахте приняли пресную воду из озера в трюмную пищевую цистерну (она сделана из нержавейки и объёмом чуть менее тонны).

13–14.06.1989. БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКИЙ КАНАЛ

Под бортом у «Груманта» почти без задержек продвигаемся из шлюза в шлюз. Работники канала, узнав, что мы собрались за 4 моря, вели нас к Белому морю, можно сказать, с ветерком.

15.06.1989. БЕЛОМОРСК

К утру были в Беломорске. После завтрака экипаж поставили доводить незаконченные работы, а мы с Кагановым и Дмитриевым нанесли визит на Беломорскую базу Гослова с поклоном. Директор вызвал своих замов и попросил помочь нам завершить недоделки на судах, также обещался помочь со снабжением.

В навигационной камере уже знакомый по прошлому году Николай Нагоняев обещал снабдить нас картами, лоциями, другими пособиями.

Дмитриев уже еле терпел свой обработанный напильником больной зуб, и на местном комсомольском авто мы его забросили к врачу, сами заехали на молокозавод и закупили несколько молочных фляг. Возвращаясь обратно, забрали Дмитриева из поликлиники. «Два зуба выдрал», — процедил он сквозь, понятно, зубы.

По дороге встретили Скворцова и Панкова из Мурманска, они сообщили, что Георги приедет только 25 числа — через 10 дней.

В 18.00 были на судне, где первым делом меня «обрадовал» Манжелей: новое реле, что установили в Петрозаводске на двигатель, сгорело.

В этот момент у меня начало портиться настроение. Появилось ощущение, что экспедиция или с самого начала была задумана, или начинает превращаться, мягко говоря, в авантюру.

Картина на сегодня такая. У нас до сих пор нет судового механика на «Грумант». А он, по моему мнению, главное действующее лицо в экспедиции. К примеру, накроет безветренная погода на пару недель, а потом задует встречный ветер. Хорошо, если сможем удачно укрыться в безопасном месте и отстояться. В лучшем случае съедим остатки продуктов, испортившиеся выбросим, а там и отпуска закончились. Хорошо, если при этом не будет травм, ранений, переохлаждений, что исключать нельзя. А мы, скорее всего, можем оказаться на маршруте без врача, похоже на то, что Ю. Сенкевич в море с нами не выйдет.

Далее, до сих пор толком неясно, кто составит основной костяк экипажей судов, нас пока единицы: Колышков, Наумов, да мы с Дмитриевым.

Возвращаясь к вопросу о судовом механике, ещё раз хочу подчеркнуть, что замолчать эту проблему не получится, т. к. об этом постоянно напоминают поломки движительного комплекса «Груманта», начиная от Петрозаводска (вот и сегодняшняя поломка реле добавилась).

Заправились на нефтестанции дизтопливом и направились на последний шлюз канала. В 20.00 вышли в Белое море. И тут началось «кино».

Фарватер захода на Беломорскую судоверфь толком никто не знал, тем более мешало встречное солнце. Впервые сели на мель, хорошо, что на илистом грунте и на малом ходу. Как слепые котята, покрутились под



Сотрудник МАКЭ Н. Вронский (слева) и В. Королёв
на рее грот-мачты коча «Помор». 1989 г. Фото: Ю. Манжелей

солнцем туда-сюда и, наконец, оказались на глубине подходного фарватера. За это время (суда шли бортами) вся ватага взаимно обматерила друг друга на тему: «Куда прёшь!..»

Движение по самому фарватеру было ещё веселее. Обе кромки его были обозначены вешками с голиками. Не зная об этом, команды на руль давались всеми одновременно по принципу: «Я думаю, что эта веха должна остаться справа, кто за это, прошу голосовать!»

Больше на мель не садились, зашвартовались в 1.00.

16.06.1989. БЕЛОМОРСК

Первым с утра ошарашил групповой механик базы, который должен был возглавить ремонтные работы по судам, — главные работы оказались без бригады. Это центровка гребного вала и сварка труб на «Груманте». Вторым «обрадовал» снабженец Лопухов: «Всё снаряжение для экспедиции за наличный расчёт».

Как оказалось вчера вечером, когда Каганов встретился с директором базы с письмом от клуба выдать во временное пользование снаряжение (тёплые куртки, рыбацкие роконы и т. д.), директор вдруг заявил, что в прошлом году клуб не возвратил это самое снаряжение, и с нами дела иметь он более не будет.

Каганов после этого уже уехал в Петрозаводск, и говорить с директором было пустым делом.

Нашли в конторе Анну Антоновну — главбуха. Я помню её по прошлому году. Улыбнулась нам: «Ну, куда вы на сей раз собрались?»

Так мало нужно человеку. Улыбнулась женщина, и как будто исчезли проблемы наши, и стала она для нас милее всех в этом городе.

Как в итоге решили они с клубом рассчитаться, не знаю, но выдала Анна Антоновна на весь экипаж и роконы, и тёплые куртки с брюками, и даже керосин.

Дошли слухи, чрезмерно активизировался Манжелей. Собрался тащить на берег судовые аккумуляторы на зарядку. Нанял слесаря за бутылку центровать двигатель, за другую купил другое реле. Пришлось прекратить такую галиматью и подключиться руководить самому.

Съездил за электриком Василием в плавмастерскую, поручил ему заняться аккумуляторами и реле-регулятором. Сам взял в помощники Манжелея, и занялись реверс-редуктором двигателя. И очень вовремя — он был в предаварийном состоянии и в любую минуту мог выйти из строя. В корпусе вместо смазки оказался избыток грязного дизтоплива. Слили, промыли, залили свежее масло, прошприцевали и смазали все узлы — грохот редуктора исчез, он стал шуршать. Проверили воздушный фильтр — нет масла и забит грязной деревянной стружкой. Привели в порядок, а тут и Василий завершил монтаж реле-регулятора.

Возникла организационная проблема — не выпускают за границу Галенко. Я знаю Василия Ивановича по его книге «Курс — север», вышедшей в Мурманске в 1978 году, и искренне сочувствую. По этому поводу Дмитриев дал в Москву телеграмму-протест М. Горбачёву. А Галенко завтра сам выезжает в первопрестольную для личного разбирательства.

Весь сегодняшний день с нами рядом крутились пионеры-карелы, помогали красить, наносили питьевой воды.

К вечеру перешли в Рыбпорт, загрузили пустые деревянные бочки, крупной соли, гидрографы подарили рабочие суконные рукавицы. В рыбцехе представилась возможность помыться в холодной душевой, и это была для меня первая «баня» после Сыктывкара. Каждый моющийся, возвращаясь на судно, женщинами из цеха награждался свежей треской, камбалой, палтусом и копчёной беломорской сельдью. Шилов проявил инициативу и провёл осмотр цеховых женщин, и потом озвучил нам свой вывод: всё-таки это не женский труд — работа с солью.

Перед сном Галенко подсел ко мне и в разговоре сообщил, что у него накопились замечания по подготовке экспедиции, но успел сказать Дмитриеву только часть из них, в частности, по шлюпке, которую надо закрепить на талрепы; по гальюну, который наверняка не устроит норвежскую сторону (да простят меня читатели за такие подробности, но наш судовой гальюн представлял собой горшок в виде чёрного капронового ведра в трюме под кодовым названием «чёрная дыра»). Хотел проводить Галенко на поезд, но проспал.

17.06.1989. БЕЛОМОРСК

Со Скворцовым на такси поехали на почту. Несколько раз звонил домой в Сыктывкар, но безуспешно. Вдруг сообразил, что сегодня суббота, жёнушка на даче — окучивает картошку.

При возвращении в порт меня ожидал приятный сюрприз. Навигатор Николай вручил мне новый шикарный бинокль БПЦ 7 × 50 с выгравированной дарственной надписью. Его подарок стал для меня просто неоценим. Бинокли именно этой модели очень качественного изготовления и хорошо подходят к моим глазам. Я много лет искал такую модель, но до сих пор безуспешно.

В Беломорске к нам подсели коллеги Петра Боярского из МАКЭ и в 13.30 на буксире «Груманта» вышли в море. А перед этим с кормщиком набросали временное расписание по заведованию и ознакомили с ним ватагу. Итак, по кочу: Дмитриев — руководитель экспедиции, кормщик; Королёв — старпом, старший поварни, научный сотрудник, пресса; Скворцов — кинооператор, «тузик» с мотором, резиновая лодка *(научный руководитель эксперимента со стороны МАКЭ. – прим. ред.)*; Колышков — боцман, спасплот, руль; Панков — завхоз; Вронский — казначей, керосиновые лампы; Галенко — кок, камбуз, примусы; Шилов — врач, аптечка, медосмотр.

Часа через четыре поставили паруса и к вечеру зашли в пролив между Кузовскими островами. Стали на якоря в том же месте, где отстаивались в прошлом году.

Начал накрапывать дождь, и экскурсию к знакомым сейдам отложили на завтра, а сегодня устроили рыбный пир из новых запасов. К концу пира половина ватаги отвалилась от стола и сладко посапывала. В углу Гайдовского процветали анекдоты-басни. Посчитал нужным вмешаться. Дождался слова и сказал: «Мы в какой-то мере сегодня будем примером для многих людей именно как защитники северных народов, поэтому мы должны нести на своих судах уважение ко всем народам». Надо сказать, слова эти были восприняты правильно и упали на благодатную почву. Пётр Боярский протянул ко мне бокал: «За возрождение угро-финских народов, Владимир!»



На якорной стоянке у островов Кузова

18.06.1989. КУЗОВСКИЕ ОСТРОВА

Утром встал пораньше и повёл проснувшихся на гору к сейдам.

Кузова располагаются между городом Кемь и Соловецкими островами и представляют собой архипелаг из 20 островов. Название — производное от саамского Еловые острова.

Часа два-три бродили возле каменных статуй древних саамов. Собрали достаточно богатый фотоматериал, включая и наши суда. Постепенно среди каменных сейд стали появляться наши «сейды», обросшие бородой и с заспанными ещё лицами. Я заторопился навестить особого сейда — туна, обнаруженного здесь в прошлом году, и успел-таки его сфотографировать, пока экскурсия на берег завершалась.

Только хлебнули обеденной ушицы, между островами начал наползать туман. Пообедав в авральном порядке, сделали несколько манёвров к выходу из архипелага для киносъёмок. С берега снимал Манжелей, со шлюпки — Скворцов и Юрий Масляев (вчера подсел из Москвы специально для съёмок на экспедиционный буклет). Вновь в открытое море вышли на буксире.



Лодья «Грумант» буксирует коч «Помор». Справа налево: капитан Р. Р. Гайдовский, представитель спонсора В. Пучкин, старпом Ю. Наумов. Фото: Ю. Манжелей

Туман рассеялся у самих Соловков. В знакомый нам уже док заходили на вёслах. Когда мы беззвучно зашвартовались к его стенке, нас угостили сюрпризом. Рядом на причале неизвестно откуда вынырнули десятка полтора местных мальчишек и подарили тройное «Ура!»

Сюрприз оказался тем более к месту, что тотчас же я объявил подпольно запланированный большой сбор на «Поморе» по случаю 43-летия кормщика. Именинник оказался на высоте: сумел сохранить на такую ораву шампанское — в перестроечное-то время. От экспедиции мы преподнесли ему бра-

тину — двуручный ковш из Кижей. Свой предпоследний старпомовский тост я оформил так: «Желаю кормщику применять солёные выражения только при международном экипаже, при советском же выражаться только на английском!» Дмитриев завершил банкет: «Коку кормить ватагу свежей рыбой до тех пор, пока из кормы у каждого судна не будет торчать по хвосту!»

Ближе к вечеру втроём с Дмитриевым и Наумовым нанесли визит к бывшему директору Петрозаводского музея *(музея-заповедника «Кижи». — прим. Ю. Н.)*. Лопаткиной Людмиле Васильевне, которая с семьёй переехала на работу в здешний музей. Все взаимно были рады встрече. Вспоминали наше знакомство в Петрозаводске зимой 1987 года. Сынишка, оказывается, видел сегодня наш заход в док и нарисовал наш «Помор» (получился подарок имениннику). Лопаткина обещала устроить завтра встречу с работниками музея.

19.06.1989. СОЛОВКИ

С утра с доктором — в музей, утрясать программу. Предупредил Александра, чтоб не испугался, если к нему подсядет здешний ручной ворон Яшка.

В 15.00 назначили экскурсию для экипажа по монастырю, в 17.00 — встреча в кремле. А после завтрака занялись ревизией содержимого трюмов: вытащили все продукты, переписали наличие, разделили пополам и добропорядочно всё уложили обратно.

На встречу набралось около 20 человек. Преподнесли экспедиционные сувениры, ответили на вопросы музейщиков, а также рассказали о своих программах. Они просили обязательно заглянуть к ним на обратном пути.

К вечеру Дмитриев малость занедужил, и его уложили отдыхать. Отход назначили на 0 часов и завершили необходимые приготовления: набрали воды, хлеб, вынесли мусор, всё закрепили.

В 21.00 нас посетила делегация из местной общины. Среди них — семейная пара, работающая в музее. Супруга — председатель общины — оказалась печорянкой, проживала возле Дома пионеров на Печорском проспекте. Читала мою книгу, знает про меня. Преподнесла нам книжицу «Полный Акафистъ или Акафистъ Акафистовъ пресвятой Богородице явления ради чудныя ея иконы Державныя въ селе Коломенскомъ, подъ Москвою, 2-го марта 1917 года» и напутствовала в добрый путь.

Я подозвал Наумова для участия в разговоре, он подробно рассказал о ритуале освящения судов, потом сделали всем экскурсию. На прощание я подарил им свою русско-коми визитку, и выяснилось, что девичья фамилия дамы — Семяшкина, и она знает коми язык. Тепло попрощались, Наумов проводил делегацию, вернулся с иконкой и повесил её на «Груманте».

20.06.1989. СОЛОВКИ

После 0 часов большой сбор на отход, даже кормщик не выдержал, присоединился. До пристани вышли спокойно на вёслах. Но тут подул встречный ветер, стало сносить на камни, и вновь пришлось спасать ситуацию с помощью буксира «Груманта». Руль «Помора» проскочил в 10 метрах от камней.

Пока что оправдывается мой прогноз — надёжный исправный двигатель «Груманта» может понадобиться нам в любое время.



«Кормщик» В. Дмитриев ведёт коч «Помор» на буксире лодьи «Грумант», 1989 г.
Фото: В. Георги

Монотонно друг за другом меняемся с Дмитриевым буксирными вахтами. Всё подбираю момент, чтобы вызвать кормщика на откровенный разговор по экспедиции-авантюре, но пока никак не удаётся. Сегодня проспал весь межвахтенный период (с 12 до 20 часов). Колышков после этого дал мне отдохнуть — взял правило руля на все 4 часа. А я, наконец, смог завершить важную работу. Нашёл в трюме кусочек мягкой кожи, выкроил и сшил чехол-мешочек для матки. Теперь она всегда будет рядом под рукой.

21.06.1989. БЕЛОЕ МОРЕ

В 1.00 час сдал вахту и ушёл спать. Подняли уже в Архангельске в Соломбале. Зашвартовались у яхт-клуба «Водник» к нашему знакомому — его директору Сергею Александровичу Звягину.

Мы с Дмитриевым первым делом нанесли визит к Владимиру Вешнякову. Вопрос с ремонтом «Груманта» и профилактикой двигателя он предложил сделать на базе техобслуживания флота в Соломбале. А после этого, как я и ожидал, Виктор навесил на меня добывание медицинского спирта. В прошлом году мне этим уже пришлось заниматься.

Нанёс визит в аптекоуправление к знакомой уже по прежнему году даме — заместителю директора ПО «Фармация» Терентьевой Лидии Сергеевне. Подарил ей наши экспедиционные сувениры. Обещалась нам помочь и попросила сделать заявку на бланках экспедиции.

Нанес визит в штаб праздника «День города» вместо Дмитриева. Нашу экспедицию пригласили участвовать 25 июня на набережной в 13.00 с историческими персонажами на борту.

По пути пригласил Николая Зыкина к нам на экскурсию.

Вечером сбор по экспедиции. Решили завтра с утра установить «Грумант» на ремонт в Соломбале.

Дождался Зыкина, показал ему наши суда. Потом поехали к нему, вечер завершился стиркой и горячим душем.

22.06.1989. АРХАНГЕЛЬСК

Поехал на трамвае на «Грумант». Всё ещё надеюсь, что Дмитриев подыщет на маршрут штатного механика, и эта проблема снимется с моих плеч. Увы, «де-факто» он об этом пока и не думает. Делать нечего. Пришлось вновь взять руководство в свои руки — ремонтники у двигателя собрались, можно сказать, зелёные. Короче, отрегулировали зазоры в клапанах и угол опережения подачи топлива, сменили масло в картере двигателя. Сделали много, но до завершения полной профилактики ещё далеко. Например, оказалось, что расходную масляную цистерну при сдаче в эксплуатацию даже не промыли, залили масло к отходам сварочных работ (!). Завтра придётся этим заняться. Вскользь просмотрел запчасти и приборы. То, что оказалось в наличии, для дальнего плавания явно недостаточно. (У нас на Печоре судовые механики говорят: если ты можешь собрать из запчастей второй главный двигатель — к навигации готов!)

На судне ватага при параде! Отдел культуры горисполкома сделал такую любезность — пригласил на ужин в ресторан «Юбилейный».

Ребята в первый раз расслабились, вволю танцевали. Я в своих «механических» заботах из-за стола не вставал, воздерживался от водки, и вскоре официантки окрестили меня «загадочным Иисусом».

23–24.06.1989. АРХАНГЕЛЬСК

Подписал в аптекоуправлении заявку на спирт.

Попозже на борту «Помора» появились главный редактор журнала «Вокруг света» А. А. Полещук, директор «Музея северного мореплавания» Ю. Колмаков, и уехали доктор Шилов, фотограф Юра Масляев и биолог Вронский.

Экипажи начали готовить суда к послезавтрашнему празднику.

Сегодня провели собрание экспедиции. Полещук ознакомил с замечаниями Галенко по судам, надо сказать, очень серьёзными. Я выразил сожаление, что организаторы-спонсоры не пожелали собрать перед маршрутом всех заинтересованных лиц и чётко распределить обязанности. Не мог также не отметить, что экспедиция до сих пор не укомплектована врачом и судовым механиком.

25.06.1989. АРХАНГЕЛЬСК

К обеду завершили аврал по судам, девушки с яхт-клуба, пришли к нам исторические личности, такие как Ченслер, Шумахер, Архангельский воевода и др.

Громкоговоритель на яхт-клубе торжественно произнес: «Всем яхтам выйти на фарватер и сопровождать коч «Помор» к Красной пристани».

К нашему счастью, задул лёгкий сиверко, и мы под парусами заняли середину реки — впереди «Грумант», следом «Помор». Нас моментально окружают десятки яхт с белыми парусами и яркие виндсерфинги. По команде на яхтах зажигаются фальшфееры, откуда-то всю эту громадную флотилию окружают пожарные катера с бьющими вверх струями воды. Мы оказываемся внутри многодуговых радуг — сказочное зрелище!

Шикарно к удовольствию многотысячной толпы подошли к ковшу Красной пристани. В 400 метрах срубили паруса и на вёслах пристали к стенке.

Тотчас всю нашу судовую братию с артистами пригласили на сцену. Много было сказано всяких напутствий. Кормщику Дмитриеву преподнесли, как в старину, нарукавники, кисет, наволочку и птицу счастья. Потом курсанты мореходки выстроили коридор от сцены до трапа наших судов, и крохотная девчушка, взяв кормщика за руку, повела нас сквозь строй обратно.

Толпа скандировала: «Попутного ветра! Семь футов под килем!» «Грумант» взял «Помор» под борт, и вновь под яхтенным эскортом двинулись вниз по реке.

Вечером на «Груманте» большой сбор. Полещук подвел предварительный итог по подготовке к экспедиции, а потом с ним и Боярским отвалились от общей компании и поговорили насчёт создания Ассоциации путешественников СССР. Позже к нам присоединился Гайдовский, и почему-то переключились на мои экспедиционные исследования. Полещук очень удивился, что мне уже 41 год, и, ознакомившись с моей публикацией «Парус в Арктике», задал вопрос: «Почему не публикуешься в нашем журнале?»

26.06.1989. АРХАНГЕЛЬСК

Выясняется, что задержимся в Архангельске ещё дня два-три. А потому насел на руководство и спонсоров по решению вопроса с запчастями на «Грумант». Поставил Дмитриева и Полещука перед фактом, что вышли из Петрозаводска совершенно неподготовленными и такими остаёмся до сих пор. Не имеем даже минимально необходимого ремнабора — слесарных тисков, ножовки по металлу, фонарика, обтирки, мерного стакана, штангенциркуля, лупы и т. д.

В 19.00 рандеву в гостинице у Полещука, втроём с А. Соседенко из «Спутника» *(начальник отдела БММТ «Спутник». — прим. ред.)* посмотрели телевизионный репортаж с праздника «День города». К сожалению, посвящённых экспедиции кадров оказалось не так много. Никак поморский дух не проснётся в Архангельске!

Возникла мысль провести перед отходом на маршрут пресс-конференцию для советских и норвежских журналистов. Подошёл Дмитриев, и организовали прощальный ужин. Полещук в разговоре заметил, что очень важно не утратить интеллектуальные и личностные черты каждого

члена экспедиции. «Оставайтесь на маршруте самими собой!» — пожелал он. Мне же он пожелал развивать тему интернациональных связей древности и не бояться её выносить на обсуждение в Норвегии. Затем Полещук и Соседенко подписали вымпелы экспедиции Совмину Коми и сыктывкарскому Дворцу пионеров: «Спонсору от спонсоров». Я также преподнёс им ответные сувениры, и распрощались.

Полещук пожелал ещё Дмитриеву найти общий язык с Гайдовским (он, кстати, уехал в Мурманск на пару дней, а к Скворцову и Панкову присоединились их жёны).

27–28.07.1989. АРХАНГЕЛЬСК

Визит в «Спутник», где подписал, наконец, заявку на материалы и запчасти для получения в СМП. Потом со Скворцовым решились, наконец, на партизанскую операцию, съездили и получили спирт. Остаток дня устанавливали спасплоты, палубные бочки с дизтопливом, вымачивали лодку.

Сегодня можно, наконец, сообщить постоянный состав экипажей судов. На «Поморе» — это, кроме Дмитриева и меня, Скворцов Александр Петрович (Москва, архитектор, сотрудник МАКЭ, яхтсмен); Колышков Юрий Дмитриевич (Петрозаводск, строитель, шофёр); Георги Виктор Сергеевич (Мурманск, журналист); Панков Владимир Михайлович (Мурманск, преподаватель Мурманского ВИМУ); Вешняков Владимир Николаевич (Архангельск, кинооператор студии ТВ, яхтсмен).



Коч «Помор»

На «Груманте»: Гайдовский Ростислав Ростиславович (Мурманск, капитан дальнего плавания); Наумов Юрий Михайлович (Петрозаводск, старпом, член карельского клуба «Полярный Одиссей»); Лысаков Юрий Владимирович (Петрозаводск, судоводитель); Манжелей Юрий Иванович (Череповец, кинооператор, фотограф); Пучкин Владимир Ефимович (Москва, «Спутник» (представитель генерального спонсора БММТ «Спутник» ЦК ВЛКСМ, сотрудник отдела РАФТ — развития активных форм туриз-

ма. — *прим. ред.)*; Стрезев Пётр Михайлович (Москва, радист, с 1982 года в экспедиции Д. Шпаро, был на «СП-28»); Заушицын Василий Леонидович (Москва, радист).



Лодья «Грумант»

Счастливый, можно сказать, выдался следующий день: на базе снабжения СМП, на левом берегу, получил подписанные материалы и ЗИП (запасные инструменты и приборы). Приятно было общаться с работниками, дали мне автопогрузчик, катер, всё помогли погрузить, доставить до судов.

Наш кинооператор Владимир Вешняков будет ещё и коком на «Поморе». Но смущает его мечта обзавестись газовой плитой. Я попросил Дмитриева эту затею пресечь на корню, т. к. судно уже сейчас имеет на борту достаточно много огнеопасного: дизтопливо, керосин, спирт, пиротехнику, ружейные патроны, дрова.

Сегодня подъехали сотрудники МАКЭ. Завтра уезжает Боярский со своей командой, одни на Соловки, другие на Вайгач.

29.06.1989. АРХАНГЕЛЬСК

Визиты к пограничникам, таможенникам, в аптеку (взял справку для таможни, что спирт получен для экспедиции). Приехали радисты Пётр Стрезев и Василий Заушицын из группы Д. Шпаро с радиостанцией и радиобуями «КОСПАС-САРСАТ». Сразу же подключились к оборудованию и монтажу станции.

Погода теплеет. Портятся наши куры, свежие овощи, черствеет хлеб (два дня назад завёз Вешняков). К ночи Дмитриев с Звягиным поехали встречать норвежцев. Я же, наконец, поймал двух Юриев — Манжелея и Наумова — и сделал им инструктаж по двигателю «Груманта». Но вскоре машинное отделение им надоело, что меня, конечно, сильно расстроило. Я в сердцах даже рявкнул на них: «Судно ваше, а дизтопливом вымазан почему-то больше я, а не вы. Капитан ваш, кстати, тоже плевал на свой двигатель — джинсами занимается (Гайдовский в это время увлечённо

пришивал на них замшевые коричневые заплатки по новой моде в виде сердечка)».

30.06.1989. АРХАНГЕЛЬСК

«Грумант» увели на базу уничтожать девиацию компаса. В 11.00 подошли приехавшие норвежцы и с ними директор музея из Вадсё Валинг Гортер. Его сопровождала Куратова Анастасия из Архангельска, как оказалось, моя землячка. Она у Валинга переводчицей и по совместительству его невеста. Её отец оказался известным архангельским археологом Анатолием Александровичем Куратовым — родственником нашего выдающегося коми поэта и философа Ивана Алексеевича Куратова. Я рассказал Валингу, что мой отец воевал в оленно-лыжных батальонах, освобождал Финнмарк, был ранен на Нейдене. Валинг как раз по этой теме делает экспозицию и очень хотел бы с ним встретиться, а пока он планирует встретить нас в Варде на обратном пути.

Потом все на пресс-конференцию в горисполком. На столе флаги СССР и Норвегии. В президиуме Скворцов (ведущий), Дмитриев, Гайдовский, я, Георги, Вешняков.

Скворцов прекрасно справился со своей ролью, был лаконичен и демократичен.

Дмитриев рассказал кратко о работе по созданию коча. Гайдовский сказал своё мнение о предстоящей экспедиции с точки зрения капитана дальнего плавания. Я вставил следующее: «В нашей стране более или менее народу преподавалась история II тысячелетия нашей эры и белым пятном оставалось всё, что было до этого. Я пытаюсь внести свою лепту в изучение малоисследованного периода жизни северных народов. Наша экспедиция, считаю, будет способствовать тому, что привлечёт внимание к этому периоду истории. Подобные экспедиции нужны, поскольку кабинетный метод исследований не может обеспечить достоверное познание истины».

Норвежцы задали ряд вопросов, в т. ч. не связана ли наша экспедиция с тем, чтобы доказать приоритет России в открытии Груманта. Скворцов ответил, что нам не хотелось бы так ставить наши цели и задачи. После встречи я передал через Настю для Валинга «Легенды и сказания народа коми» В. Игнатова, обменялись координатами. Удалось переговорить с В. Булатовым. Попросил его подключиться к работе по увековечению имени М. К. Сидорова в его родном городе.

01.07.1989. АРХАНГЕЛЬСК

Около 0 часов подъехал Владимир Пучкин из московского «Спутника». По его словам, наши норвежцы не явились в посольство за визой, и по этой причине сейчас решается вопрос участия их только на обратном маршруте. Заполняем декларации для выезда за границу. Дополнительно собрали денежки на валюту, а потом Пучкин подсунул каждому из нас вот такой листочек для подписи: **«В случае моей смерти прошу никого не винить».**

Прибрались вокруг судна на берегу — увезли мусор с места работ, собрали всё, что горит, и занесли в рундуки поварни для печки.

Мезенский ансамбль с соседнего судна «Куратов» — участник международного фестиваля фольклора — сдержал своё слово, подошёл нас провожать. Позвонил в Сыктывкар жёнушке. Услышал её голос, и так стало её жалко — перехватило в горле. Третий год вместе, а всё в экспедициях. Кое-как взял себя в руки и попрощался. Попросил позванивать моим родителям и сообщить брату Коле, что заказал ему лекарства у Ю. Сенкевича.

Напоследок сбегал к К. П. Гемп и преподнёс ей буклет экспедиции. Она пожелала нам доброго пути «на все четыре ветра» и ясного неба. Сообщила, что её «Поморская лоция» выйдет в будущем году. По пути отправил письмо со штемпелем экспедиции ленинградскому другу — топонимисту С. В. Попову.

В 19.00 отошли под парусами на фарватер Двины, нам опять повезло с попутным ветром. Мезенский ансамбль провожал нас старинными песнями, пока мы были в пределах видимости. Фотографы до последней возможности держали нас на «прицеле».

На очередном повороте ветер ушёл за берег, и на буксире дошли до причалов Экономии. Приятно глядеть на экипаж — психология людей меняется мгновенно. Вдруг, без всякой подсказки, все без исключения продолжают собирать дрова на берегу (вот что значит вовремя подписать нужный листочек!).

Скоро подошли пограничники и таможня. Собрали декларации, оформили все бумаги. Вывезти, оказалось, можно с собой только 30 рублей.

02.07.1989. АРХАНГЕЛЬСК

Около 0 часов всё было готово. Высадили к пограничникам Марину Скворцову. Старший из офицеров, сделав строгое лицо, поднёс ладонь к фуражке: «Счастливого плавания вам, товарищи!» — помолчал, в это время молодой лейтенант передал через борт целую чурку соснового полена (на чёрный день!). — «Границу для экипажей судов «Помор» и «Грумант» закрываем в советском порту Архангельск 2 июля 1989 г. в 0 часов 30 минут по московскому времени. Без официального объявления об открытии границы экипажи далее не имеют права сойти на берег в пределах государственных границ СССР».

В 1.00 «Грумант» дал ход, и начали движение на буксире к устью реки.

В 8.00 принял вахту. Теперь мы в паре со Скворцовым.

Идём в видимости Зимнего берега. Рядом часто проплывают брёвна, какое-то из них могло быть срублено возле моей деревни на берегу р. Вычегды в Коми республике.

Попросил Скворцова поднять фок, а потом направил его подремать под ним, чтоб не тревожить дружно спящую ватагу под палубой. Поддерживаю правило руля и вспоминаю разговор с нашим кормщиком ночью 29 июня после инструктажа по двигателю двум Юриям.

Виктору я выложил откровенно: «Я двадцать лет проработал капитаном-механиком теплохода и мне этого более чем достаточно. Тем более моё призвание по жизни оказалось малость иное, вот почему я уволился

с этой должности и решил заняться, наконец, исследованиями по призванию. Козе понятно, что не должностью судового механика увлекла меня эта экспедиция. Что нового могу я исследовать в машинном отделении «Груманта»?

А вот древняя море-речная культура арктических народов меня увлекает с детства. И нынешняя экспедиция с фрагментами моделирования старинного плавания на старинном же судне — коче, конечно же, вызвала интерес и не сегодня, а с первых дней, когда я узнал из газет, что карельский путешественник Виктор Дмитриев реконструировал первый в мире коч. Вот почему, не откладывая, я тотчас приехал в 1987 году к тебе знакомиться, а в начале навигации прошлого года отпросился с основной работы и поучаствовал в экспедиции «Поморский коч — 88». Вот для чего я включился и в эту экспедицию — участвовать со своими исследованиями на маршруте коча «Помор» и только на нём, а не на моторном судне.

Далее. Опыт неграмотной эксплуатации двигателя «Груманта» в предыдущие дни показал, что при дальнейшем отсутствии штатного судового механика-профессионала, поломки его продолжатся. (Сегодняшняя учёба двух Юриев на «Груманте» убедила меня в том, что необходимого «механического» отношения к двигателю среди экипажа судна не наблюдается, в то же время все почему-то уверены, что я и являюсь этим механиком.)

Почему, Виктор, ты упорно не хочешь взять в экспедицию нормального механика-профессионала, нанять в конце концов за выгодное вознаграждение. Такой вариант устроил бы всех. И двигатель бы всегда был на «товсь», и я бы лучше справлялся со своими старпомовскими и научными делами. Далее, у меня есть второй, можно сказать, не главный блок вопросов к нашей экспедиции-авантюре. Раскрою его для тебя. Для этого сам себе поставлю вопрос: почему у Вашего покорного слуги, родившегося инвалидом по зрению, забракованного медкомиссиями в армию, в ПРУ и в дальнейшем в плавсостав, за 20 навигаций в должности капитана-механика не случилось ни одной аварии с его судами, ни одной серьёзной травмы, тем более со смертельным исходом с членами экипажей. Наоборот, не являясь руководителем судна-спасателя, ему удалось участвовать в спасении людей различных водных и береговых объектов.

Ответ очень простой: к каждой навигации я готовился очень тщательно, не допуская даже малейшего намёка на «авось».

В нашем случае, Виктор, я бы:

— не вышел на маршрут без врача;

— не утвердил бы проект экспедиции без специальной программы страховки (судов, ватаги) и организации-спасателя (любой турист, выйдя на маршрут, страхуется в контрольно-спасательном отряде);

— как начальник экспедиции и как кормщик возглавил бы не коч, а ладью «Грумант», потому что ведущим в караване является он, а не «Помор» (а пока я бы посоветовал тебе подписать с Р. Гайдовским мирный договор до конца маршрута).

Я ещё раз предлагаю отложить дату выхода на маршрут, тем более мы её откладывали уже до невозможности, и нанять механика. Если для этого понадобятся общественные средства, готов вложить и свою долю тоже».

Виктор: «Вообще-то при формировании состава экспедиции организаторы исходили из того, что все участники должны идти на маршрут добровольно, без принуждения. Что греха таить, экспедиция готовилась авральными темпами, к тому же рискованная, поэтому, честно говоря, такого желающего я пока найти не смог. А переманить кого-либо с флота с штатной должности на пару месяцев нереально, ты сам знаешь, как сейчас люди держатся за свою основную работу.

Владимир, ситуация складывается так, что, если замену тебе не найдём, и ты, вдобавок, сам сойдёшь с маршрута, экспедицию придётся отменить. Поэтому я тебя прошу всем, чем могу и как могу — только не оставляй нас, продолжай маршрут хоть на «Поморе». А я переговорю с экипажем «Груманта», чтоб максимум внимания уделяли двигателю».

После этого диалога мы долго молчали.

Что значит отменить экспедицию на данном этапе, я понимал даже больше, чем сам Виктор. Как минимум с нынешними спонсорами-благотворителями дружба прекратится, намеченные планы клуба забуксуют на год-два, как пить дать. Скрепя сердце принял решение: обещался Виктору остаться на маршруте, но, как он и согласился, на «Поморе».

На вечерней вахте Заушицын передал нам принятую по «Причалу» радиограмму с поздравлением по случаю начала маршрута от международной экспедиции «Арктическая прогулка». Я в ответ поздравил ватагу «Груманта» с пересечением Северного полярного круга.

Немного погодя туман рассеялся, и слева появился высокий терский берег.

Дмитриев, бывавший у этих берегов неоднократно, сразу сообразил, что Гайдовский неправильно определился с местонахождением, и сообщил ему по рации, что мы движемся к северу от острова Сосновец в горле Белого моря. Гайдовский считает, что мы пока всё ещё южнее этого острова. Спустя час нас обогнала «Печенга» и сообщила наши истинные координаты. Дмитриев оказался прав.

В 4.00 всех поднял Георги и сообщил, что на «Груманте» лопнул корпус топливного фильтра. Дмитриев принял решение вернуться под остров Сосновец и там разобраться с поломкой. Я попросил его также передать, чтоб без меня ничего не ремонтировали. Очень к месту задул попутный ветерок, надели спасжилеты и под парусами дошли до места.

07.07.1989. ДАЛЬНИЕ ЗЕЛЕНЦЫ

Вернусь к событиям прошедших дней, с 03.07.1989 было не до дневника. Когда мы возвращались к о. Сосновец, я не переставал удивляться неожиданной новой поломке на «Груманте». За свою 20-летнюю практику ни с чем подобным ни у себя на судне, ни у других механиков я ни разу не

сталкивался. Для такой поломки надо от души треснуть по корпусу фильтра кувалдой!

Чувствую, наступает для экспедиции «чёрная полоса». И застолбила её наша лодка-тузик, которая следовала за судном. При очередном порыве попутного ветра она подскочила к корме и вошла носом в квадратный транцевый иллюминатор, разбив стекло.

Во время якорной постановки судов в Сосновецкой салме можно было снять трёхчасовой фильм, как этого не надо делать. Сначала мы запутались реями в такелаже друг друга. Потом не только надолго перепутали якорные цепи и троса обоих судов с самими якорями и потом распутывали их, чуть не намотали троса на винт, еле смогли спасти ворот «Помора» от поломки. Единственный «плюс» в этом событии — это то, что на будущее выявились конструктивные недостатки бакового комплекса кочa (ворот, фок-мачта, бушприт, якорь).

Между тем «чёрная полоса» не успокоилась. В 21.00 Вешняков пригласил всех на ужин. Через минуту на него опрокинулся чайник, и кипятком ошпарило левую руку выше и ниже локтя около 20 см. Его дикий крик одновременно услышала и увидела вся ватага. Чувства боли и сопереживания больше читались на лицах ребят. Вешняков же с полукрика замолк и единственное, что я прочитал в его глазах: «Всё — спишут на берег!»

Чувствую, что у него может начаться затяжной болевой шок, и действительно придётся отправлять его на берег. А участие в экспедиции ему было ох, как нужно! Короче, с Сашей Скворцовым мы надолго облепили его, дали стакан водки, помучали перевязкой (кстати, для такого случая в аптечке нашли только «мазь от ожога») и, как могли, успокоили, что списывать на берег его никто не собирается.

Потом наведался на «Грумант», и отремонтировали «раненый» топливный фильтр, взяли временно его на бандаж. Заодно повоспитывал двух Юриев: «Знаете, почему случилась поломка? Потому что сбежали с моего инструктажа! Двигатель же не деревянный — чувствует пренебрежительное отношение!» Кормщику же я сказал, что надо найти возможность сменить сломанную деталь в ближайшее время. И врача бы Володе Вешнякову надо.

В 1.30 снялись с якоря и на буксире направились на выход из Белого моря, в третий раз перешли Северный полярный круг. В 8.00 принял вахту, севернее Поноя отправил бутылочную почту (далее БП). На берегу местами проглядывает снег.

В 17.00 вновь «покушение» на Вешнякова. На его голову упало полено, поддерживавшее крышку люка поварни. Ватага горько шутит: «Похоже, Володя, решили тебя добить окончательно!»

К знаменитому мысу Святой Нос подходим без карты — этого листа у нас в наличии не оказалось. Дмитриев вновь «давит» на Гайдовского, требует повернуть в открытое море, т. к. слишком прижались к берегу. Буксир к тому же оказался короче прежнего (мы заделали вместо старого новый капроновый трос), он как натянутый кнут стегал волну, как только суда оказывались по обе её стороны. Мыс опасен здесь смертоносными сувоями,

которые возникают при разных направлениях течения и ветра, здесь их так и называют — «святоносские сувои».

Как же обойти «чёрную полосу» без пожара? Перед сдачей вахты из поварни повалил чёрный дым — оставили зажжённую печку без присмотра, открылась её дверка, вывалились горящие дрова и загорелись запасные за печкой.

Заливали огонь, а вместе с ним и уже приготовленный ужин морской водой из-за борта. Интересно, что трое из ватаги, спавшие на нижних рундуках рядом с огнём, так и не проснулись. Как не потухла всё это время горевшая керосиновая лампа под подволоком и даже её стекло не треснуло?

В 2.00 Дмитриев отправил мою вахту отсыпаться, а сам стал к правилу. Спать на моей второй полке непросто. Основанием полки служат пустые бутылки, заготовленные для БП. Чтобы не скатиться по ним, на них уложены все мои мягкие и тёплые вещи, спальный мешок, одеяла, тёплые брюки, рыбацкие роконы, а уж потом на них уложен матрац. Койка заполнена выше буртика, и при качке есть шанс слететь на флягу с водой, стоящую посреди поварни.

Спать поверх матраца нежарко, но в спальник не залезаю (понятно почему), лежу в тельняшке и водолазном свитере, тёплых брюках, шерстяных носках и с водолазной феской-шапочкой на голове. Болтать стало крепче, килевая качка вперемежку с бортовой. Корпус судна скрипит, дребезжит посуда, где-то в поварне по стрингеру бегает стакан. Продолжаю перекатываться на своей полке, но, когда с неё на меня обрушивается куча книг и других бумаг, благополучно засыпаю.

Как выяснилось утром, бодрствующая вахта натерпелась страху. Оказалось, Наумов оставил на руле «Груманта» Пучкина. Какой же судоводитель из кабинетного работника «Спутника», конечно же, человек растерялся. Оба судна прижало ветром к скалистому берегу Святого Носа, и они оказались от него в 150 метрах. По словам Панкова, стоячие волны вокруг судов достигали 10 метров. Как святоносский сувой выпустил нас из своих объятий, загадкой остаётся до сих пор!

В 8.00, когда заступил на вахту, обстановка уже почти разрядилась. Дмитриев клянёт Наумова на чём свет стоит, но ветер пошёл на спад, и скалы уже были в 300 метрах.

Бывалые моряки знают эти места как кладбище судов. Здесь, в частности, нашла свой конец часть первой английской экспедиции Х. Уиллоуби и Р. Ченслера. Второму удалось достичь устья Северной Двины и завязать сношения с русскими. А вот руководителю купеческой экспедиции Х. Уиллоуби и его спутникам не повезло. В 1553 году святоносские сувои пленили их суда, а спустя год русские промышленники обнаружили оба корабля с трупами 63 замёрзших людей.

Отправил кормщика отдыхать почти силком. Чувствуется присутствие Гольфстрима — снег по берегам исчез, начало пригревать солнце, с береговой стороны вышла белуха.

Около 15.00 подошли к району заповедника «Семь островов». Потянул ветер с востока, быстренько поставили паруса и вошли в пролив между материком и островами.

Кругом птичьи базары. Неожиданно наткнулись на судно, стоящее в проливе на якоре. Прошли рядом, оказался земляк — «Печора».

После 20.00 ветер начал поворачивать к северу. По всему горизонту стали надвигаться тучи. Ватага оделась в прорезиненные рыбацкие роконы, расположилась на палубе и обсудила ситуацию.

Кроме того, что нам нужен врач и ремонт двигателя, необходимо дополнить пресную воду, дрова, дизтопливо, зарядить аккумуляторы радиостанций «Причал». И, хотя общаться нам с материком без открытия границы нельзя, Дмитриев принял решение нанести визит в Дальние Зеленцы. К этому подталкивала вдобавок и меняющаяся погода (сиверко крепчал всё больше).

Вооружившись «Причалами», Дмитриев и Гайдовский провели в эфире уже привычный для нас диалог. Начальник экспедиции аргументированно объяснял, почему нужно укрыться в Дальних Зеленцах. Гайдовский убеждал следовать до Кильдина (это остров при заходе в Мурманск) и там решить все вопросы.

В конце концов, после долгих дебатов, когда уже весь эфир узнал о всех наших тайных и явных планах, куда идём и что для нас можно, а что нельзя, Гайдовский согласился с Дмитриевым.

К концу моей вахты добрались до скалистых ворот Дальних Зеленцов. По створам узкого фарватера зашли на буксире в гавань, где зашвартовались на рейдовой бочке борт к борту. Через два часа сиверко задул посерьёзному, подал голос.

Когда утром разбудили на вахту, долго не мог сообразить, как и в какое время отошёл ко сну. Но отоспался от души. Видимо, на крепость моего сна повлияла штормовая погода. Видно, как в море за скалами вода кипит от толчеи. А у нас в гавани тишь да благодать.

В 9.00 поднял на связь радиста Стрезева, дал ему наше местонахождение, поинтересовался, не выходили ли на связь наши радиолюбители из Сыктывкарского дворца пионеров.

В 13.00 подошли пограничники и дали добро перейти и стать к причалу.

Что-то в мире случилось, пока мы неделю болтались в океане!

В прошлые времена нас бы из Архангельска не выпустили без досмотра судов. Здесь, в лучшем случае, у борта стоял бы пограничник с автоматом, а выход на берег был бы запрещён, в худшем — болтались бы на якоре, пока обратно не открыли границу.

Мы не только стали к берегу и получили доступ к решению всех проблем, но сразу попали в окружение друзей. Пограничники продемонстрировали истинное гостеприимство. До конца дня прямо на причал для нас подвезли распиленные чурбаки дров, дизтопливо в бочках, пресную воду. В магазине разрешили обменять несколько ящиков с тушёнкой и сгущёнкой на свежий хлеб, немного взяли солёных огурцов, несколько банок ком-

пота, чесноку, два мешка картошки. Без лишних слов взяли на зарядку аккумуляторы «Причалов». Но самая большая благодарность прозвучала в их адрес за корпус топливного фильтра для нашего двигателя и обещанную на завтра баню.

После швартовки к причалу попросил Манжелея, и занялись машиной на «Груманте».

Осмотр показал: разбито стекло вольтамперметра на щитке двигателя (здесь действительно кто-то ходит с кувалдой?). Машинное отделение заставлено, чем попало, проблема вручную провернуть двигатель.

Появилась трещина в подводной части выхлопного трубопровода, и в корпус постоянно попадает вода, пока, к счастью, в незначительном количестве, но что ожидает впереди?

Сменили корпус топливного фильтра, оставив свою — родную шпильку и заменив бумажный пакет на новый.

Перед запуском Манжелей сказал, что течёт масло из-под головки двигателя. Фактически оказалось, что из-под крышки кронштейна коромысел. Сняли крышку, проверили нажим клапанов, и тут меня подвели глаза, в первый раз на маршруте («чёрная полоса» не обошла и меня).

Я не рассмотрел, что одна вертикальная штанга не попала под коромысло клапана. Манжелей начал запускать двигатель и тотчас обратно заглушил его. Говорит, что выхлоп пошёл через впускной коллектор. Обратно всю нашу работу разобрали, нашли неисправность, и вновь я повторил свою ошибку — не сам лично исправил её, а поручил Манжелею. Двигатель не обманешь — его завели, и он снова застучал. Тут уж пришлось мне понервничать. Но это длилось секунды.

Сделали то, что нужно было сделать уже раньше — врубили в машине максимум освещения, перекинули фонарь с берегового столба, и через минуту всё выяснилось. Виновата оказалась та же злополучная штанга. Юра на сей раз поставил её в коромысло правильно, но нижним концом нет, т. е. мимо углубления толкателя.

На этом моя очередная механическая повинность завершилась, осталось ещё только проверить качество дизтоплива, что завезли в бочках пограничники.

В конце нашей работы я похвалил Юру за быстрое усвоение ремонтных операций, сказал, что теперь могу быть спокоен, что он сможет их повторить самостоятельно. Спросил его, знает ли он ответ на вопрос: «Возможна ли любовь деда?» Оказывается, не знает. Раскрыл ему эту загадку: «Возможна, если «дед» — главный судовой механик, а объект его любви — его судовые двигатели».

Сегодня Манжелей был по-особенному серьёзен. И я пожелал ему найти свою тропу дедовской любви и благополучно добраться до Шпицбергена.

В ходе нашей стоянки мы постоянно были в центре внимания местных жителей. Основной костяк — это сотрудники Мурманского биологического института, их около 200 человек. Мы со Скворцовым организовали большую приборку на «Поморе», после пожара вымыли и вычистили поварню,

от печки убрали все лишние дрова в рундуки, намоченное снаряжение развесили на просушку.

Вешняков долго маялся, прежде чем собраться к врачу. Наконец вернулся, но какой-то растерянный. Спрашиваю: «Состояние раны ухудшилось?» «В том-то и дело, что нет. Честно говоря, ожидал, что врач меня госпитализирует. Ничего подобного, осмотрела рану и не поверила, что она получена всего четыре дня назад. Сказала, что через неделю она полностью зарубцуется. Тёзка, ты сто раз оказался прав, когда заявил, что оздоравливающий эффект надо искать не в лекарствах, а во внутреннем состоянии человека. Помнишь, ты сказал тогда в мой адрес: если вся ватага почувствует, что без твоего участия экспедиция не сможет реализоваться, твоя ошпаренная рука очень быстро восстановится».

Вечером биологи познакомили нас с тюленями Андрея Кондакова: гренландским и зайцем. Он пытается их дрессировать. Здесь же обитает дальневосточный сивуч Роман. Еду для них берут у местных рыбаков по договору.

Ближе к ночи на «Помор» наведался сотрудник ММБИ Павел Овчинников и пригласил на утро в их институт.

Сегодня 07.07.1989 в 8.30 я был в институте. Павел представил меня коллегам, директору — доктору наук Митюшову Геннадию Григорьевичу. Обменялись подарками, сувенирами, рассказал об экспедиции.

В 12.00 пригласили в баню — специально открыли раньше для нас. Попарились от души, постирали свою одежду, потом ещё раз повторили заход в парилку. Особо зверствовали Заушицын и Пучкин — нечасто, видимо, достаётся такое удовольствие.

Не успели толком отдохнуть, нас взял на абордаж какой-то «рыбак». Договорились и по бартеру получили от него 80 кг свежей трески. Мне ни разу не доводилось разделывать её, и вот повезло. До сих пор я видел печень трески только в консервах. А теперь открыв рот, наблюдаю, как наполняется этой печенью целый таз.

На ужин приготовили царский рыбный стол, от которого отвалиться было невозможно. Под занавес рыбного пира добавили антуражу к мачтам. На левые грот-ванты, где давно уже болтается окорок, добавили ряд малосольной трески, напротив, на правых вантах остались болтаться, спасаясь от порчи, последние четыре архангельские курицы, сдобрили и их трещицей.

Перед вечерней вахтой переговорил с Дмитриевым и попросил дать возможность разобраться с качеством местного дизтоплива, тем более что сейчас на двигателе новый чистый топливный фильтр. Вижу, что Виктор в большом затруднении. С одной стороны, я прав, с другой, нежелательно долго маячить здесь, на границе. И добавочные аргументы Виктора: бочки с дизтопливом уже погрузили на суда, потом, с каждой береговой минутой ватага, как всегда, всё больше расслабляется.

Чувствую, что возражать не буду, тем самым вновь обрекаю себя на будущие дополнительные заботы. Без особой помпы принимаю вахту в 20.30 и объявляю отход.

В последнюю секунду подбежал Овчинников и взял у меня адрес К. П. Гемп. Какая-то дама сняла наш отход для Ленинградского ТВ (я попросил её сообщить об этом моему ленинградскому другу С. В. Попову).

На буксире вышли из гавани и сразу сиверко начал прижимать к берегу. Вдобавок на «Груманте» для чего-то подняли бизань-парус вдоль судна, и, естественно, снос стал увеличиваться. После вахты вниз сегодня никого не тянет — слишком близко торчат слева по берегу скалы. Поражаемся чрезвычайной выдержке наших коллег на «Груманте». Несколько раз прикидывали, что будет, если заглохнет двигатель. И ответ был однозначным — в любом случае сиверко просто расквасит нас о скалы.

Володя Панков неожиданно крякнул, молча встал, нырнул в трюм и вылез уже с лицом завхоза и литровой банкой компота — решил отвлечь нас от береговых скал. Компот оказался ещё и с исторической подоплёкой — заговорили о викингах (уловка Панкова удалась).

Сегодня они попали бы в книгу рекордов Гиннесса! Учитывая, что викинги в последний раз побывали в этих местах в 1222 году, спустя 767 лет о них впервые дискутировали на коче «Помор». Но мнения, конечно, о них у ватаги разные. Иногда даже обидно становилось за берсерков. Георги, например, вообще выразил сомнение, что викинги могли навещать бассейн Северной Двины и Вычегды, Коми край.

Пришлось мне поделиться своими соображениями по этому поводу. На мой взгляд, тему экспансии викингов нельзя рассматривать обособленно. Она проходила в допоморский период северных финно-угров. Поэтому говорить о викингах, но умалчивать о таких понятиях, как «Биармиа», «Золотая Баба» («Зарни Ань» — языческий кумир древних коми), «Луг Торговище» на берегу Печорской Мылвы (по легендам, международный торгово-культурный центр средневековья), легендарные города Кардор (ныне Архангельск), Сардор (Пустозерск), Ортдін (свидетельства о последних обнаружены археологом О. Овсянниковым в прошлом году: возраст Сардора датируется 12 веком н. э., Ортдіна — 6 веком н. э.), значит дать картину исторического периода в необъективном виде. А ещё к нам обращаются из глубины веков исчезнувшие с европейского севера народы — чудь, печера, сииртя. Не дают забыть о викингах некоторые персонажи коми фольклора, в частности, Железный Свёкор (Кӧрт Айка) — предводитель викингов, бравший дань с проходивших судов по Вычегде. Многие исследователи древнекоми языка считают, что Стефан Пермский, создавший в 1372 году коми азбуку (анбур), использовал уже имеющийся более древний алфавит, начинённый коми пасами...

Вахту принял в бухте Восточного Кильдина. Не стал тревожить ватагу, переложил новую партию солёной трески из одной бочки через воду в другую, чтоб чрезмерно не просолилась. Прибрался в трюме, достал на запас дрова.

После обеда нанесли визит на стоящий недалеко «Рыбак» и попросили морские карты норвежского берега. Встретили понимание и, получив документы, отблагодарили экипаж вымпелом экспедиции.

В 0 ЧАСОВ 09.07.1989 снялись с якоря и взяли курс на выход из Кильдинской салмы. До 3.00 заполнял дневник. Вахту принял на траверзе п-ова Рыбачий уже западней Цып-Наволока. Привалило солнце и попутный ветер — поставили паруса и, поддерживаясь буксиром, можно сказать, рванули вперёд. Настроение ватаги приподнятое. Не только наши суда впервые «рубят окно в Европу», но и часть ватаги — Дмитриев, Скворцов, Колышков. По такому случаю кормщик выделил к обеду по чарке спирта, а в 16.00 на фок-мачте подняли норвежский флаг.

После обеда до 20.00 спал на кормовой палубе. Разбудили чайки — выпрашивают еду. Покормил их с рук треской, и это мероприятие стали дальше именовать «старая поморская забава».

На юго-западе осталось Вардё. Здесь побережье Норвегии суровее мурманского берега, отвесные скалы изрезаны фиордами, в лощинах лежит снег. Сказывается, видимо, уход части Гольфстрима к северу, в сторону Шпицбергена. К концу вахты один за другим нас обогнали два рыболовных траулера, похоже, из Вардё. Выйдя вперёд, сбавили ход и с близкого расстояния то ли фотографировали нас, то ли рассматривали.

10.07.1989

Ветер встречный, скинули паруса, на буксире делаем не более двух узлов. Вокруг нас, насколько хватает глаз, крутятся более 20 больших и малых «рыбаков», выметывают и выбирают трал. Интересно, что в наших водах в Баренцевом море мы почти не встречали советских судов. В основном с нами на связь выходили береговые пограничники.

11.07.1989

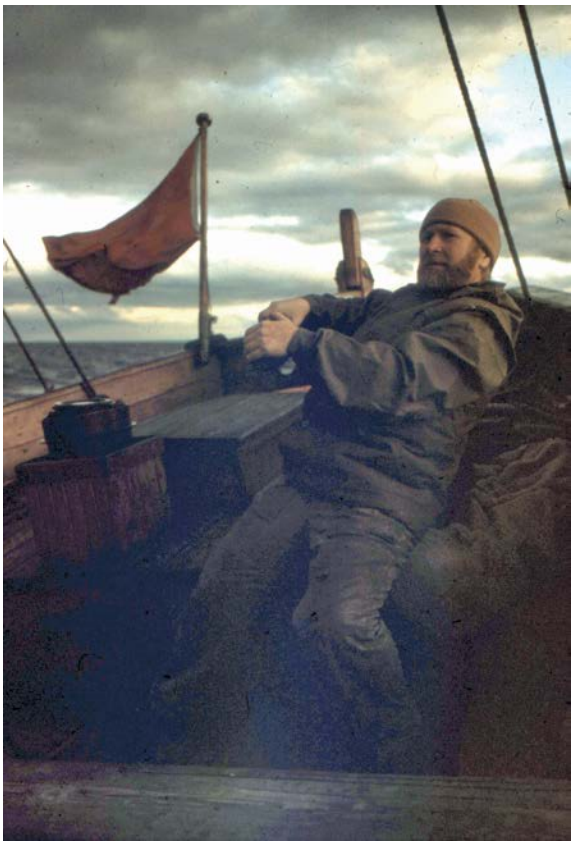
К 0 часов ветер совсем скис, облачно, температура воздуха +15°, крупная зыбь. В 8.00 разбудил Колышков, и при догнавшем нас уверенном ветре поставили все паруса.

На мачтах сегодня работали впятером, к нашей радости, вместе с Вешняковым. Сегодня тяжело управлять — увеличилась рыскливость. Дмитриев сел на палубную бухту каната и закряхтел — даёт знать о себе желудок. Я уже не могу на него сердиться. Говорю, вот дойдём до Баренцбурга, обследуйся, у них, наверное, шикарная лечебница.

Разговариваю с ним и подталкиваю в казенку на койку. Виктор спустился, сел, со стоном вытянулся и сразу захрапел. Намаялся бедолага — толком не ест, не спит. Вешняков в это время перехватил у меня руль, чувствуется, что рана его заживает, даже с парусами стал справляться.

Слышу — «Грумант» заглушили, Вешняков почувствовал себя кормщиком, даёт команду «всем отдыхать». С нами остался Панков.

Ловлю себя на мысли, что в первый раз слышу шуршание воды вдоль наружного борта коча. После этого ощущение, что темнеет в глазах. Поворачиваюсь лицом к правому борту, и вдоль головы Панкова упираюсь взглядом в тёмную громадину метровой высоты по всей длине коча в сантиметрах от борта. Из кильватерной струи нас догнал кит! И сейчас полушарие его бле-





У румпеля коча «Помор» В. Королёв

стящего тела почти бесшумно переваливается — обгоняет нас параллельно правому борту. Можно было спокойно вытянуть руку и погладить этого чудо-зверя. Но мы, разинув рты, лишь хлопали глазами. Единственно, что подумалось — а вдруг сейчас кит выдвинет из воды свой широченный трёхметровый хвост? Он же может зацепить и поломать мачты с реями. Обошлось! Хвост свой кит так и не показал. Очень бережно проскользнул возле нас, как возле своего собрата. На «Груманте» вновь запустили двигатель, и наш океанский скиталец мгновенно ушёл в родную пучину.

Когда немного погодя стали спрашивать Панкова о его впечатлениях от увиденного, он переспросил: «Вы о чём, мужики?» Проспал кита!

Вахты стали более монотонными, и мы к этому привыкаем. Так же, как и к режиму экономии. Два дня



Дополнительные резервы топлива для «Груманта» — бочки с соляркой на борту коча «Помор». Фото: В. Георги

назад я привычно помыл огурцы пресной водой. И сразу из-за спины голос Скворцова: «Пресная вода только для пищи. Исключительная привилегия для старпома — ему разрешается тратить по утрам 100 грамм из своей питьевой порции для промывания глаз». Чистка зубов, умывание и всякое прочее мытьё только морской водой (между прочим, в воде Баренцева моря пенится только хозяйственное мыло). Кстати сказать, я третий день не чищу зубы, только полощу рот морской водой. Ватага начинает осваивать мой метод. Начинаем также привыкать, что всё на судне стерильно. После ночной вахты отправил БП.

12.07.1989

Гайдовский решил взять дизтопливо из наших бочек. В 7.30 объявили аврал. Со всех сторон нас окружает промозглый серый туман, видимость 50–100 м. На «Груманте» сбавили обороты, подобрали буксир и закрепили его в 20 метрах впереди нас. Для бункеровки использовали 3 канистры по 20 литров, которые заполняли из бочек резиновым шлангом (я предварительно проверил у них все крышки). Поддерживая движение передним малым ходом, начали наполнять и перетаскивать канистры дополнительным концом по буксиру. За 2,5 часа таким образом челночными операциями переправили 20 канистр солярки.

Сегодня мой вахтенный Скворцов заставил нас задуматься. Только собрались бункероваться, он заявил, что не может работать без завтрака и занялся примусом. Колышков пытался протестовать, но Саша был неумолим. Вернулся к работе лишь после того, как вскипятил, заварил и попил чай, насладился сигаретой.

На «Груманте» добавили обороты, и от встречного тумана и начавшегося дождя стало знобить.

Притулился под палубный тузик и, осматривая такие же серые, как туман, океанские волны, увидел, как на траверзе судна выныривает стайка дельфинов. Сразу подумалось: «Наверное, подходим к острову Медвежьему, гости, скорее всего, оттуда».

Среди них ребята заметили что-то похожее на резиновый мяч. И в связи с этим я поднял давно назревший разговор: «Мы малость подзабыли, что в Архангельске заявили девиз экспедиции «Окружающая среда», но по этому поводу пока ничего не предпринимаем. Я сегодня же ставлю к гротмачте большой целлофановый мешок и предлагаю собирать туда мусор. В Баренцбурге я лично сдам его властям под расписку».

Туман то рассеивается, то вновь сгущается до желейного состояния. Напомнил Дмитриеву, что как раз здесь в этих местах проходит линия наибольшего распространения айсбергов. Я убедился в этом, когда в 1979 году пересекали Баренцево море из Мурманска в направлении ЗФИ на «Клавдии Еланской». Примером тому и столкновение 22 дня назад пассажирского лайнера «Максим Горький» с ледовым полем буквально в этих местах. Судно также следовало в тумане и получило пробоины во втором, третьем и четвёртом отсеках. Был подан сигнал бедствия, на воду спущены все спас-

средства, пассажиры и лишний экипаж эвакуированы на подошедшие суда, слава Богу, обошлось без жертв.

Попросил Виктора передать на «Грумант», чтобы усилили наблюдение за ледовой обстановкой круглосуточно.

В 11.00 позавтракали: остатки горохового супа, солёные огурцы, кофе с молоком. За едой больше думалось о древних плаваниях наших предков. Окажись они на нашем месте, где соединяются три моря, — Баренцево, Норвежское и Гренландское? Такой же встречный ветер, беспорядочная зыбь бросает суда то в одну, то в другую сторону, только кочи у них без двигателя, плотный туман за бортом судов, и также не видно земли, как и дрейфующих льдов. Что предпринять в такой ситуации?

Стать на якорь — не хватит якорного каната. Пожалуй, исполнить следующее: соорудить временно плавучие якоря для убавления скорости дрейфа судов, далее высмотреть единственный в этом районе остров Медвежий и на вёслах, и под парусом спрятаться под его южный берег.

В 13.30 «Грумант» вызвал меня на связь. Ватага замолчала и насторожилась, вероятно, все подумали, что-то вновь случилось с двигателем, а в открытом океане это может быть чревато. Заушицын же сообщил мне следующее: «Сыктывкарский дворец пионеров передаёт привет всем участникам экспедиции и спрашивает, как часто выходить на связь». Попросил передать в ответ наши координаты в газету «Югыд туй», привет от нашей экспедиции работникам Дворца и супруге. Как приятно получать такие радиограммы (похоже, «чёрная полоса» взяла отпуск).

В 15.00 раздался крик с «Груманта» — к северо-востоку в 8–10 милях открылись южные вершины острова Медвежий. Мы тотчас нанесли его на карту, и остров мгновенно растворился в тумане как призрак.

В 17.00 встретился «Светломор» ММП и обещал южный ветер.

13.07.1989

Гренландское море. На «Груманте» нашу вахту дублируют Гайдовский с Заушицыным, с 0 до 4 — Лысаков и Манжелей, с 4 до 8 — Наумов и Пучкин.

До 5.00 не мог спать, заполнял дневник, а потом не выдержал, встал раньше на вахту. Видимость плохая, но ветер повернул на попутный и крепчает. Фок заполоскал, и его правый угол вынесли на рею бушприта, парус красиво надулся.

Медвежий периодически появляется своими вершинами справа по борту. Слева встретились два судна: «Константиновка» ММП и СРТ из Архангельска. Второй обратился к нам: «Не «Помор» ли, о котором писали в «Северном комсомольце»? Подтвердили и заодно взяли у него наши координаты: 75°54’ северной широты и 15°20’ восточной долготы. Пожелали друг другу спокойной вахты.

Скворцов задал мне вопрос: «Как считаешь, есть такая опасность штормовым южным ветром шугануть наши суда мимо западных берегов Шпицбергена до Гренландии, и, если такое случится, что от этого ожидать?»



В Гренландском море самовар на «Поморе» давался в руки только Колышкову и Георги. Фото: В. Георги

Тут из-под палубы вырос кормщик, и я адресовал этот вопрос всей ватаге, присовокупив его к обеду. Вешняков при такой болтанке ухитрился сделать вкуснейший плов с тушёнкой и кофе с молоком.

Я не перестаю удивляться его стойкости. Выдержать после травмы такой болевой шок — это за пределами понимания. Да и сейчас ему не особо уютно, всё равно периодически задевает перевязанную руку. Потом рубцующаяся ткань нестерпимо и постоянно зудит.

Володя проследил, пока раскладывали по мискам его вкуснятину, правда, раскладка наша получается очень интересной — полчумички доходит и плюхается в посуду, другая половина — на наши опавшие животы. К этому мы уже привыкли, т. к. завхоз салфетки на шею не выдаёт.

Дмитриев сегодня первым цапнул свою обеденную миску, значит, желудок успокоился. Смотрю, как разжёвывает первую порцию плова, минутку жмурится от удовольствия и обращается ко мне: «Владимир, так какую вы с Сашей тут подлянку заготовили про Гренландию, давай поделись, лучше тебя худший из вариантов ситуации уже никто не предложит».

— Ну что же, повторю вопрос, поставленный мне Скворцовым: есть ли такая опасность, что нас штормовым южным ветром шуганет мимо западного побережья Шпицбергена до Гренландии, и что от этого нам ожидать?

И отвечаю на него. Если выйдет из строя двигатель, и продержится штормовой южный ветер, шуганёт как пить дать до северной оконечности архипелага. В этом ветру с удовольствием поможет и добавит свою порцию эвакуации одна из ветвей Гольфстрима — так называемое западношпицбергенское течение (оно как раз журчит под нами). Ну, а окажись мы к северу от архипелага, тут уж сам Бог велел полюсному трансаркти-

ческому холодному течению захватить нас своим «ухватом» и перекинуть восточно-гренландскому течению (оно имеет такую слабость — всё, что выбрасывается ему из приполюсного района, тащит вдоль берегов до своей южной оконечности).

Что ожидать от этого, в принципе, я ответил. А теперь предложу несколько советов на тот случай, если подобная ситуация нас коснётся. Во-первых, спасти основные паруса, идти только на штормовых, которых, кстати, на сегодня у нас просто нет, организовать круглосуточную ледовую вахту, приготовить вдоль бортов аварийные временные кранцы на случай столкновения со льдами; заглушить двигатель с целью экономии дизтоплива, всё снаряжение, припасы закрепить для максимального сохранения.

В случае выноса судов в сторону Гренландии предусмотреть сбор плавучего пресного льда для использования в пищу; перейти на строгий режим экономии продуктов, организовать сохранение НЗ, для чего освободить от всех видов работ наиболее тучных членов экипажей (Пучкина и Георги) и перевести их на усиленное питание с целью использования их в рационе экипажей. Кстати, в дальних походах на кочах всегда предусматривалась бочка-спасатель с замешанным тестом из ржаной муки на пресной воде.

Если такой вариант разрешения ситуации не устраивает, могу предложить другой. Подойти к архипелагу и начать дрейфовать в его видимости. При обнаружении более или менее благоприятного участка выброситься на берег обоими судами. Допускаю, что найти удобное место для этого будет непросто, следовательно, есть риск при выбросе на каменистый берег сильно разбить суда и утратить какие-то припасы и снаряжение.

Ватага жуёт обед, прожёвывает мою информацию. Лишь Володя Панков, как всегда интеллигентно, замечает: «Значит, южный ветер, хотя и попутный, нам лучше не заказывать».

Вешняков, наслаждаясь кофе, сменил тему. Оказывается, сегодня в Вардё заходит отряд архангельских яхтсменов, они хотят поднять вопрос о полярной регате. На празднике будет король Норвегии — сам в прошлом яхтсмен.

Я, в свою очередь, подал давно задуманную, но пока замалчиваемую идею — вернуться домой со Шпицбергена через Балтику. Неожиданно моё предложение вызвало оживлённую дискуссию.

Небесная канцелярия услышала нас — ударил не попутный, а устойчивый северный ветер, пришлось изменить курс и стать почти против волны. Коч бросает как «Ваньку-встаньку». Втроём с Дмитриевым и Скворцовым снимаем фок. Я на ноке фок-реи справился быстрее Дмитриева и перешёл помогать Скворцову на левый борт. Вдруг слышу отчаянный крик кормщика: «Где Королёв?!» (он не заметил моё перемещение, подумал, что я свалился за борт).

Болтанка усиливается, возможно, это надолго, т. к. вся живность вокруг исчезла, не видно даже моих постоянных друзей по старой поморской забаве — чаек.

Понаблюдал за буксировкой. Когда «Грумант» забирается на встречную волну, буксирный трос расслабляется, и наш «Помор» выпрямляется на ровный киль.



Коч на буксире лодьи. На вахте В. Дмитриев.
Фото: В. Георги

Далее «Грумант» проваливается на противоположную наветренную сторону волны, буксир резко натягивается и выстреливает во все стороны многометровым шикарным фонтаном. «Помор» рывком заваливает в одну или другую сторону на 45. На «Груманте» ситуация и того хуже — его натягивающийся буксир рывком дёргает судно назад. Попробуй сохрани работоспособным оборудование (радиобуй, стационарная радиостанция, комплект аккумуляторов для двигателя и всего оборудования и т. д.).

Попробую полежать, невозможно даже заняться чтением или заснуть. В поварне постоянно что-то летит на пол, под подволоком висят мокрые роконы. Лежать холодно, несмотря на то что в тельняшке, водолазном белье и тёплом рыбацком костюме (куртка и брюки на синтепоне, что получали в Беломорске), вязаных носках, шапочке и в меховом спальном мешке.

Вешнякову жалко нас, растопил печку, хоть ненадолго, но решил подсушить воздух в поварне. Ненадолго уснул, зачихался от дыма и проснулся. Кастрюли выкипают, на плите подгорает пища. На верхней полке дымно и холодно. Почти как у поморов в старину (в этом плане моделирование удалось).

Перед моим подъёмом на вахту разбилась уксусная бутылка — добавился новый аромат.

На палубе ощутил, что разбит окончательно. Отказался от ужина. Но стараюсь бодриться для кормщика. Сидит пригорюнившись, снова напоминает о себе желудок. Попил только кофе.

Большая часть ватаги вторые сутки не спит и толком не ест. Проблема со сном из-за того, что на всех многослойная отсыревшая одежда. Раздеться и всё просушить негде и невозможно. Воздух вокруг нас и тот сырой, промозглый, матрацы, спальные мешки — всё такое же. Болтанка начала естественный отбор — Скворцов тоже стал жаловаться на желудок. А ещё проблемой стала «чёрная дыра» и из-за этого пропал интерес к еде. Мы с Дмитриевым пошушукались и объявили чарку «За землю» и приз — мой печорский лимон.

Вскоре впереди я заметил над водой скученные облака, сказал Дмитриеву и Скворцову: «Вот за этими облаками горы». Волнение в экипажах нарастает — всем охота стать первооткрывателями.

Вдруг Скворцов повёл глаза вправо и тихо произнёс: «Вот она». Горы ещё не были видны, но полоска южного берега архипелага вдруг вынырнула справа на траверзе. Дмитриев пихнул ракетницу в руку Скворцову, и тот выпалил сразу три ракеты подряд. А потом мы все хором так завопили «ура», что на «Груманте» чуть не попадали на палубу.

Я поздравил кормщика, а потом все поздравили друг друга. Было 21.00.

И, что удивительно, повторилась такая же картина, что и возле острова Медвежий. Слава Богу, послал он нам тогда минутку ясной погоды — открылся Медвежий, и мы определили наше местонахождение. И сейчас также на минуту открылся Южный Грумант — Шпицберген, и мы снова успели нанести его на карту. Лишь спустя час-два начали вырисовываться горы под облаками, которые обнаружил я.

Теперь, когда долгожданная земля замаячила под носом, всем не терпится быстрее достичь её.

Но не дано ещё было нам окунуться в привычную безмятежную цивилизованную жизнь. Встречный ветер продолжал выматывать нашу ватагу. Ситуация складывалась так, что мы почти не двигались вперёд, хотя двигатель работал на полном ходу. Хорошо, что наша связка хоть назад к материку не дрейфовала.

Беспокоясь за двигатель, вышел на связь с Юрой Манжелеем и попросил его ни при каких обстоятельствах не допустить форсажа двигателя, перегрузку он не выдержит. Попросил продержаться ещё полсуток в небольшом удалении от берега. Чуть позже Наумов успокоил, что следуют с минимальной скоростью параллельно берегу в 10 милях от него в районе фиорда Хорнсунн.

14.07.1989. ГРЕНЛАНДСКОЕ МОРЕ

Теперь можно и «землю» открывать. Достал свой лимон, кормщик — чарку, но Скворцов передал угощение на всю ватагу.

Поговорили о наших предках, вспомнили всех безвестных груманланов, более или менее известных Старостиных. Стало теплей на душе, на сердце. Вдруг все обратили внимание, что болтанка стихает. Остров взял нас под крыло — прикрыл от ветра. Но взамен справа параллельно курсу встала мощная полоса белого тумана. Я предположил, что она от прибоя. Так оно и оказалось. Немного погодя из верхнего слоя туманной стенки стали выглядывать тёмные горные вершины с белыми ледниками.

Ватага малость взбодрилась, но расслабляться рано. Ещё целый градус (60–70 миль) вдоль по меридиану в сторону Ис-фиорда, где располагаются советские и норвежские посёлки. Ребята трое суток не спавшие, трое суток не раздевавшиеся, насквозь мокрые, с хриплыми голосами, посеревшими лицами и потрескавшимися руками.

С юга потянуло тёплым ветерком, и туман малость рассеялся. Нырнул в поварню, сдёрнул с подволока рыбацкие роконы и вытащил их на палубу с целью просушки. Колышков обратил внимание на какие-то береговые вспышки, а выше, на леднике, вроде бы взлетели ракеты. Скворцов кричит: «Это Владислав Корякин, Владислав обнаружил нас с ледника!» На всякий случай тоже дали ракету.

Во время нашей вахты туман дополнительно навёл на нас льды. Как назло, Скворцову снова нездоровится, говорит, что чувствует желудок, и, похоже, поднимается температура. Отпустил его в поварню полежать — не идёт. Неудобно оставлять меня одного. Всё-таки помаялся-помаялся, да спустился вниз. Одному на палубе действительно неуютно. Одолевают почему-то не самые приятные мысли. Вот и сейчас в голову лезет — вдруг на «Груманте» пропустят встречную льдину, и она попадёт под винт. Стал вспоминать, как освящали наши суда в Петрозаводске, как напутствовали и благословляли нас в далёкий путь.

Бог услышал мои молитвы — к концу вахты туман развеялся окончательно. Спустя три часа справа открылся Ис-фиорд с выходным южным маяком — дошли!

«Грумант» вывел нас с запасом на ветер напротив залива, на берегу которого стоит Баренцбург. На ладье полный триумф — все приоделись в парадные пуховики, Гайдовский надел даже свою капитанскую фуражку и белые перчатки (все вдруг напрочь забыли, что представляться мы хотели в чём-то более простом, старинном виде, примерно, как подготовился наш экипаж «Помора»).

Ветер быстро слабеет, успеем ли дойти до причала? Наконец «Грумант» скинул буксир, и под парусами покрутились друг вокруг друга для киносъёмки. Видим после этого, как от причала отходит большой буксир-спасатель и становится почётным эскортом к нам в кильватер. «Грумант» не выдержал и опять в нарушение сценария на двигателе ушёл к причалу.

Чувствую волнение всей ватаги. Послышались звуки духового оркестра, в небо взлетели ракеты. Ещё через некоторое время мы с ужасом увидели грандиозную толпу народа на берегу.

В отличие от своих коллег мы своё лицо всё-таки сохранили. Ровно в 20.00 на грот-парусе припечатались к причалу и кинули наверх швартовы.

Когда швартовные концы легли на кнехты, над всеми нами на мгновение зависло благоговейное затишье. Через секунды нас буквально выдернули на причал в центр огромной толпы. Директор рудника преподнёс хлеб-соль и произнёс приветственную речь. Среди встречающих — наш базовый радист Валерий Агабеков, руководители посёлка и секретарь комитета комсомола Александр Запорожец. Сказал, что будет для нас куратором: все вопросы оставим на завтра к 11.00, теперь баня, ужин, гостиница.

Не так просто оказалось уйти с причала. Нас буквально щупали руками, пробуя, что же мы такое есть. Со всех сторон улыбки и вопросы, всем охота с нами фотографироваться. На наших судах уже дежурит береговая круглосуточная вахта, и эта бригада заказала на завтра необходимый фронт работ.

Пока нас несли на автобус, озвучивались в основном такие просьбы: «Погостите подольше, хотя бы дней десять, не меньше».

То, что нас поселили в новой шикарной гостинице для иностранцев, воспринялось как-то само собой. Баня с парилкой само собой явилась верхом блаженства, но когда наш куратор принёс туда несколько трёхлитровых банок хлебного кваса, мы его хлебнули, выпили, повторили, послали Сашу за добавкой и снова молча долго пили. Отдышавшись, Дмитриев изрёк: «Мужики, мы, кажется, дошли!»

После бани Семенцов поинтересовался, нужна ли нам столовая для банкета. На что Дмитриев ответил, что в нашей экспедиции понятия «банкет» нет, отмечаем «этап» и не будем доставлять лишние хлопоты столовой.

На «этапе» подвели предварительный итог. По припасам: дизтоплива ушло почти 100%, сэкономили пресную воду и дрова. Агабеков сообщил, что наших норвежцев здесь нет.

Скворцов сказал, что его желудку помог мой лимон, и последний я пожертвовал ему.

Утром познакомились со столовой. Поразило обилие зелёных блюд. Кормят нас бесплатно — одна приятная неожиданность за другой.

А днём сам директор рудника повёл нас на экскурсию в шахту. Перед этим получили на всех спецодежду со склада: подшлемники и шлемы, нижнее бельё, жилеты, куртки и брюки брезентовые, носки, портянки и кирзовые сапоги, рукавицы и пояс. Перед спуском каждому выдали лампу с аккумулятором и «спасатель» на бок. Побывали на горизонте 400 м, посмотрели штреки, лаву, работу комплекса и транспортировку угля.

Заработок шахтёра в среднем 1000–1200 руб.

После обеда сегодня посещение археологических раскопок на встречавшем нас судне «Заря». Познакомился с капитаном Ошмариным Николаем Леонидовичем и Старковым Вадимом Фёдоровичем — археологом, д. и. н., нашим экскурсоводом. На «Заре» прошли через Ис-фиорд на противоположную сторону и в бухте Трюгхамне стали на якорь. Высаживались на катере. Здесь на невысоких террасах лежат остатки поморских изб, кроме

остатков их фундаментов, есть могилы. Раскопки вели финны, всё обнаруженное датируется XVIII веком. Старков сказал, что раскопки здесь они продолжат. Я с его разрешения взял часть сохранившейся утвари с места становищ (остаток корыта, доску от бочки и т. д.).

Следующая вылазка была на мысу Старостина у входа в Ис-фиорд. Здесь сохранились остатки избы Старостина. Здесь же копия поморского креста, установленная Старковым.

В фиорде нас дважды обошла белуха. На прощание капитан Ошмарин подарил мне копию древней карты. Он оказался моим земляком из Пермской области — коми-пермяк.

16.07.1989. БАРЕНЦБУРГ

Была экскурсия в музее у Старкова. Вадим Фёдорович продолжил рассказ о проведённых археологами работах на архипелаге, показал экспозиции, где выставлены наиболее ценные экспонаты.

Ровно в 16.00 нас пригласили в большой зал на встречу с островитянами. До её начала показали фильм о Баренцбурге, а затем директор рудника пригласил нашу ватагу на сцену на всеобщее обозрение. Какими овациями встретил нас зал — космонавтам и не снилось!

Старков сказал вступительное слово, а потом уступил место Скворцову. Он представил всех участников экспедиции (почему-то не пришли Панков и Колышков).

Затем слово поочерёдно брал каждый из нас, рассказывал о себе, своём пути к Груманту, своё видение экспедиции и её значение.

Было очень много вопросов из зала ко всем нам. Каждому из нас подарили шикарный фолиант о Шпицбергене с дарственной надписью. Дмитриев в ответ преподнёс подарки от экспедиции, я от себя лично и от Коми республики: цветной проспект, афиши, календарь 1989 года и пластинки нашего знаменитого ансамбля «Асъя кыа»; значки, открытки, буклеты о Коми республике; детские журналы «Би кинь» и коми букварь; рисунки В. Игнатова «Легенды и сказания народа коми»; сказки финно-угорских народов «Пера-богатырь»; книги коми поэтов и писателей, в т. ч. «Войвывса сонетъяс» Альберта Ванеева, сборники «Следопыт Севера — 1986» и «Полярный круг — 1986» со своими публикациями и свою книгу «России беспокойный гражданин». Потом все мы смешались с хозяевами и продолжили общение в зале. Меня нашли шахтёры, работавшие в Воркуте.

Потом Старков пригласил нас на свою базу, по пути показал «Дом помора». К нему он собирается свезти остатки поморских строений из других мест. На базе всё завершилось обязательным самоваром.

Назавтра Дмитриев сообщил, что в Норвегии нас принять некому, поэтому постараемся посетить все здешние посёлки: Пирамиду, Грумант, Лонгйир.

К вечеру меня пригласили в мужское общежитие № 19 на встречу со сменой, которой не было в клубе. На сей раз меня пытали, что я могу рассказать нового о сибирских землепроходцах XVII века.

На утро собрание ватаги решило: мне возглавить профилактику двигателя, а в 16.00 отход на Колсбей. Но немного погодя встретился А. Запорожец и внёс коррективы — в 12.00 выход на Колсбей, а всё остальное завтра.

Не знаю, что стало причиной, но, когда я подошёл на причал, «Грумант» уже ушёл. Со мной заговорил находящийся здесь же Борис Синецкий и рассказал, что Гайдовский устроил скандал и настоял отправиться без меня, невзирая на то, что Дмитриев был против. Меня, конечно, такое ко мне отношение, мягко говоря, сильно удивило. До сегодняшнего дня я был нужен, даже, можно сказать, сильно нужен. Почему же сегодня я стал лишним? Неужели я совершил что-то настолько неординарно нехорошее, что меня были вынуждены списать с судна!

Но Всевышний всё же вознаградил за стресс: в 13.28 по московскому времени произошёл толчок землетрясения.

До 4.00 сторожил «Грумант», но он так и не появился. Утром разбудил Дмитриев, вижу, что чувствует себя неловко из-за случившегося. Вернувшись с ним на «Грумант», сделал заявление: «Вижу, что как механик я уже не нужен, пожалуйста, работайте самостоятельно».

В 18.00 куда-то отход. Для меня сейчас главное — не оказаться лишним.

Под парусами дошли и в 22.00 зашвартовались в бухте Колсбей, где стоят законсервированные дома советского посёлка Грумант. Здесь, на мысе Русанова, стоит дом Русанова. Взял фотоаппарат и посетил его, который по словам обитателя — тракториста из Баренцбурга — выстроен вновь по образцу старого. Е. М. Зингер же говорил (мы с ним только вчера познакомились), что это фактически дом Самойловича. В музее нет ни слова о коми периоде жизни Русанова, оставил запись по этому поводу в книге посетителей, а также сообщил о том, что у нас в г. Печоре давно стоит памятник ему. (Находясь в ссылке в Вологде в 1902 году, В. А. Русанов нашёл работу в отъезд, в Усть-Сысольской (ныне г. Сыктывкар) уездной управе, где устроился на должность статистика.

В 1902 и 1903 годах Русанов организовал и провёл две экспедиции по Коми краю, в том числе ему удалось спуститься по Печоре до самого устья и побывать на океанском побережье. Русанов глубоко изучил природу, быт и экономику края. Свои выводы об улучшении жизни народа коми были подробно изложены им в специальной работе «Зыряне», написанной уже в 1905 году в Париже.)

Возвращаясь на судно, сорвал несколько грибов (сыроежки и подберёзовики). Молодые датские туристы на пирсе пристали с какими-то вопросами по ним, и единственное, что сумел объяснить, что они съедобны.

Утром на «Груманте» завели двигатель и сразу стали на буксир. Обратил внимание на бело-серый, пепельный цвет выхлопных газов. Что-то неладное с машиной.

Перед заходом в Лонгйир нас обогнала яхта губернатора. Красный высокий корпус похож на лихтеровоз. В 12.00 подошли к причалам и стали

бортами к этому судну «Polarsyssel». Перед швартовкой «Грумант» сбавил обороты и стал слышен постоянный стук в двигателе — похоже, одна форсунка вообще не работает.

На берег выходим через яхту. На его палубе столкнулись с капитаном. Ему 37 лет, работает в должности уже четыре года. Обменялись подарками: он вручил мне эмблему судна и заинтересовался коми литературой. Подарил ему «Войвывса сонетъяс» А. Ванеева с подписью «Капитану норвежскому от капитана коми».

В посёлке для наших «невылазных» ребят многое, мягко говоря, в диковинку. Здесь цивилизация. Хрупкие на вид домики-коттеджи. На улицах не плиты, а асфальт. Много авто, в основном «Тойота», бегает такси, по склонам гор, возле домов, мотонарты, в большом количестве яхты на якорях в гавани. Встречаются дамы с колясками и по трое детей.

Пока ждали «валютчиков» (Пучкина и Стрезева), познакомились с местным пастором Бьёрну и его супругой Ингрид, которые лихо подкатили к нашему банку на своём авто. Подарили им вымпел экспедиции, и пастор пригласил нас попозже в кирху.

Тут же встретились с представителем «Аэрофлота» Александром Миловановым, который будет нас сопровождать. Он пригласил нас к себе, где получили валюту (по 510 крон). Здесь его семья — жена, дочь. Сын Алёша рассказал, как учится в норвежской школе.

После экскурсии по посёлку — визит в супермаркет, который в сравнении с баренцбургским магазином просто ослепляет.

Я в магазинах хронический профан и тихонько обратился к Милованову за помощью: «Что купить в подарок супруге?» Саша понял меня и без лишних вопросов подвёл к нужному прилавку: «Купи вот эту цепочку». Продавщица, почти не глядя на меня и не переставая мило улыбаться, так упаковала мой подарок, что величиной он стал не меньше куска якорной цепи. Также по подсказке Саши я ещё приобрёл дефицитные видеокассеты — целый блок.

Потом на миловановском микроавтобусе поехали в кирху, а я заглянул по пути в школу (она с бассейном). Здесь везде снимают обувь у входа.

В кирхе нас ждали. В большом зале столики, бар, в конце зала отдельно молельня. Всё под светлое дерево. Очень уютно. Здесь я сообразил, кого напоминает Бьёрну, — эстонского путешественника, писателя и общественного деятеля Леннарта Мери.

Нас угостили кофе, пирожными. Я подарил пастору открытки Сыктывкара, и он попросил меня показать его на атласе Коми. А ещё я подарил Ингрид «Войвывса сонетъяс» А. Ванеева и визитку.

Каждому из нас пастор подписал библию на русском языке. В молельне у них висит модель парусного йола.

В это же время к нам подъехал Кнут — сопровождать от вице-губернатора.

Говорит по-русски и будет помогать переводить. Спросил его, кому передать мои подарки для школы и музея. Он ответил, что можно это сде-

лать через Ингрид. Подписал для музея «Легенды и сказания народа коми» В. Игнатова и для школы: коми букварь, журнал «Би кинь», открытки «Сыктывкар», пластинку «Асъя кыа», «Коми национальные детские игры», значки и т. д.

Потом все пошли к нам. Компания собралась значительная. Кроме пастора, Кнут привёл свою подругу, подошла группа норвежских моряков. Дмитриев угощал водкой, закусывали в основном полувяленой треской с грот-вант. Ингрид съездила и привезла мне норвежский букварь, пластинку Грига, детскую библию. Алёша Милованов заказал мне коми букварь.

Банкет продолжался, я не выдержал и занялся машиной. Осмотр показал, что двигатель всё также в роли бедной сироты: в дизтопливо всё-таки попала вода, уровень масла в картере двигателя выше нормы, разошлась муфта привода топливного насоса, заедает толкатель I насоса в блочном топливном насосе. Что мог и как мог устранил до прихода в Пирамиду. Чтобы не омрачать праздничного настроения ватаги и гостей, работать приходилось втихаря в тесном машинном отделении «Груманта» в незакреплённых слесарных тисках(!).

Изредка мне пытался помогать Манжелей, ещё кто-то, но было не легче: трезвым был я один. Был момент, хоть плачь, — не хватает зрения. Держу в пальцах распылитель форсунки, но не вижу его марки, количество отверстий. Под конец принял решение: если что, отключу полудохлый цилиндр, и до Пирамиды пойдём на трёх. (Пока работал, в голове вертелась одна и та же мысль: почему же меня в Баренцбурге списали на берег? А если бы я сильно обиделся и махнул бы домой?)

В 5.00 по спящему безмятежному посёлку отправился к Милованову (он обещался двери дома не закрывать). Передал ему экспедиционные буклеты, вымпелы, конверты, попросил их наштамповать и отправить в Баренцбург с попутным вертолётом. Оставил также оставшиеся лишние кроны — 160, свою визитку, «Би кинь» для Алёши. Стал прощаться, но Саша тормознул, разбудил супругу, приготовили стол и накормили от души. Потом на машине довёз до причала.

В 9.00 завелись и на буксире вышли к Пирамиде. Немного погодя начались перебои в работе двигателя. Никогда не думал, что при звуке неисправного двигателя могу позволить себе уснуть. Уснул и отключился до 14.00 мёртвым сном, раскачался к Пирамиде.

Посёлок располагается на широте 78°39,5’ на берегу залива Биллефиорд, высота горы — 935 м.

Вновь нас встречали принаряжённые девушки с хлебом-солью. Но пришлось извиниться перед хозяевами и обратиться к руководству рудника по поводу неисправного двигателя. Механик с дежурившего здесь теплохода «Гусев» добровольно вызвался помочь (опрессовать форсунки и сменить масло в двигателе). А потом нам традиционно предоставили баню, столовую.

Я всё время думал, какую же изюминку нам приготовила Пирамида. А ведь нашли чудо! На теплоходе «Гусев» нам показали ледник Норденшельда. у ледника встретились с «Зарёй» капитана Ошмарина. На ней эвакуируются в Баренцбург закончившие смену горняки с Пирамиды. За ними пришла из Мурманска уже знакомая мне «Клавдия Еланская». Ледник потрясает своим величием. Наши вроде бы достаточно солидные суда кажутся рядом с ним букашками.



Встреча участников экспедиции с жителями. Слева направо: В. Вешняков, А. Скворцов, В. Дмитриев, В. Королёв, Р. Гайдовский, В. Георги. Фото из архива В. Дмитриева

В 21.00 встреча с жителями посёлка. Мы малость уже привыкли к земной жизни и стали более лаконичными в выступлениях. Может, как раз по этой причине интерес к нам возрос. По крайней мере, вопросы к нам не иссякали. В конце встречи снова обмен сувенирами и подарками. А после встречи к нам сразу хлынули люди, всем хотелось поговорить, рассмотреть нас. В моём окружении, как и везде, особый интерес вызвал древний компас-маточка, сопровождающий меня в экспедициях. Из моих собеседников я показал его, в первую очередь, Елене — самой красивой даме Пирамиды (так мне её представили), очень похожей на мою жёнушку. Я заметил её ещё со сцены во время встречи, и аж сердце закололо — такая тоска по дому взяла.

В разговоре перезнакомились. Здесь же оказался муж Елены — Василий, на материке у них двое детей. Я раздал своим новым знакомым оставшиеся значки, открытки, визитки. Елене преподнёс свою резервную эмблему. Она обещала привести свою группу проводить нас на причале.

Руководство рудника еле вырвало нас из рук гостеприимных горняков. Директор также лично сам сопроводил нас в шахту. Только здесь мы уже не опускались вниз, а, наоборот, поднялись на 400 м вверх на гору.

На прощальном ужине директор подарил мне каску, а для всей экспедиции преподнесли коллекцию минералов.

22.07.1989

В 1.00 подъехали к причалу, где вновь собрался народ нас провожать. Механик с «Гусева» С. И. Макаров сообщил, что сделал всё, что успел, добавочно ещё промыл топливный фильтр. Подарил ему свою книгу «России беспокойный гражданин».

Елена сдержала слово, принесла подарки (значки, вымпел, чай в пачках). Кажется, я тоже запал ей в сердце.

Директор рудника осмотрел нашу поварню и, увидев лапу бурого медведя над моей койкой, спросил: «Может, можно сделать заказ на его шкуру?»

Прощание затягивать не стали. «Грумант» медленно вывел коч к середине залива. На берегу загудели рудники, суда. Мы ответили ракетами и с обеих сторон стали махать руками друг другу.

Елена, пока видел её на причале, долго махала мне, в какой-то момент она подняла над головой мою визитку и поцеловала её. Вот такие дела!

В 2.00 «Грумант» добавил обороты и прямым ходом направился в Баренцбург, куда прибыли в 14.00.

Здесь ватага стала свидетелем бунта на корабле. Гайдовский потребовал немедленного отхода на материк после заправки дизтопливом и водой. Такое предложение вызвало протест не только у меня как механика, но и у других. Я пытался убедить ватагу, что в нашем положении без дополнительной ревизии и ремонта двигателя мы не дойдём до Мурманска, тем более у нас нет даже запасной форсунки. Гайдовский жёстко стоял на своём, и Дмитриев пошёл на компромисс — назначил выход на 19.00.

Тем не менее я до последнего пытался убедить кормщика в неправильности принятого решения. Можно, говорю, поспорить — за три дня подготовить двигатель к дальнему переходу или за семь дней. Но чтобы выйти на авось — это гарантия возврата на ремонт в Баренцбург в ближайшее время.

Что же в итоге? Бунт на корабле состоялся — в 19.00 отошли, правда, невесело. Были и провожающие, напоследок услышал крик А. Уржумцева: «Королёв, счастливо!»

В 23.00 всё затянуло туманом почти до утра.

В 10.00 23.07.1989 «Грумант» резко повернул на 180°. По рации сообщили, что двигатель сбрасывает обороты, что и следовало ожидать. Дмитриев посоветовал вернуться обратно в Баренцбург. Гайдовский, естественно, отказывается.

Посоветовал Дмитриеву передать Гайдовскому его приказ как начальника экспедиции: вернуться в Баренцбург, сделать ревизию топливной системы, необходимый профилактический ремонт двигателя, его испытание и лишь после этого выходить на маршрут. В противном случае ответственность возложить на него. Лишь после этого заявления Гайдовский лёг на обратный курс.

В 18.00 зашвартовались в Баренцбурге на прежнее место. Повыясняли отношения, а потом я затребовал полномочия на подготовку «Груманта» к маршруту до Мурманска. Взял в помощники уже знакомого докера Сашу, поручил ему заняться форсунками, найти запасные, а сам занялся ревизией топливной системы. Осмотр показал, что и отстойники забиты грязью, олифой, краской. Неудивительно, т. к. бункеровались дизтопливом не менее, чем в десяти местах после Петрозаводска. Вдобавок Заушицын сознался, что, по крайней мере, в одной из бочек из Дальних Зеленцов была грязная солярка.

К 1.00 первый этап работ я закончил. Дифферентовку судна и чистку цистерн решили отложить на завтра. Что же удалось сделать? Вот перечень работ осмотра и ремонта: опрессовка форсунок с чисткой распылителей; промывка топливного фильтра-отстойника; смена бумажного пакета топливного фильтра тонкой очистки; смена топливной трубки высокого давления I цилиндра (поломан буртик конуса со стороны насоса); промывка масляного фильтра; промывка масляной центрифуги; устранение неплотностей в вентилях топливных цистерн; прокачка топлива ручной топливоподкачивающей помпой через топливный фильтр тонкой очистки через сливной краник (было забито отверстие выше шарика); прокачка топлива сквозь блочный топливный насос высокого давления (давление впрыска II цилиндра слабое); проверка угла опережения подачи топлива и установка 32»; опрессовка резервной форсунки (вот с таким букетом кто-то надеялся дойти до Мурманска?).

24.07.1989. БАРЕНЦБУРГ

С утра собрали всю ватагу и сделали несколько попыток сильно загрузить нос «Груманта», чтобы дифферентовать его и слить отстой из пробок топливных цистерн, находящихся в их передней части. В конце концов местные докеры предложили более толковый вариант. Установили «Грумант» кормой к причалу и автокраном на капроновом стропе задрали её как можно выше. В таком наклонённом положении цистерн слили из них всё до капли, потом старпом Юрий Наумов горстями выгребал из топливных баков шмотки красного грунта, окалину после сварки вместе с грязью, а потом уже чистое дизтопливо пропустили от цистерн через все отстойники, трубопроводы и насосы. Теперь я готов допустить, что топливные цистерны вообще перед приёмом в эксплуатацию не промывались. На месте Гайдовского, как капитана, в таком состоянии судно я бы не принимал.

В 20.00 запустил двигатель, и приятно было на него посмотреть — выхлопные газы исчезли. На третьем этапе я попросил испытать двигатель под нагрузкой. Вышли на рейд и начали утюжить зеркало фиорда. Через два часа — сбой в работе двигателя, предположили, что виновата вторая форсунка. Вновь стали к причалу и заменили форсунку, вдобавок сменили масло в регуляторе топливного насоса.

Вроде всё закончили, но вдруг исчез зарядный ток.

25.07.1989. БАРЕНЦБУРГ

Чем чревата возникшая проблема? Заряжать аккумуляторы не сможем, а значит, если двигатель заглохнет, завести его будет невозможно. Конечно, есть вариант — идти до Мурманска не заглушая двигателя, но это тоже не самый безопасный. Прошу Дмитриева задержаться, исправить эту последнюю неисправность и далее спокойно выходить на маршрут.

Но Виктор на сей раз меня не поддержал, чем очень удивил. Мало того, возглавил делегацию из ватаги, взяли меня в оборот и стали слёзно упрашивать:

— Владимир, мы все понимаем, что единственная гарантия нашего благополучия — это видеть тебя на «Груманте» до Мурманска, курирующим работу двигателя.

— Мне кормщик обещался, что, если я останусь в экспедиции, весь маршрут буду находиться только на коче, а вы сейчас предлагаете мне неделю безвылазно торчать в машинном отделении, где я и так уже добровольно торчал половину экспедиционного времени, выполняя ремонтные работы. Такова ваша благодарность. И потом, вы просите меня взять под опеку двигатель с неисправностью — без зарядного тока!

— Вот это и есть тот дополнительный аргумент в пользу того, чтобы ты перешёл на «Грумант».

— Но почему всё-таки не хотите сделать так, чтобы всем было хорошо, а не только вам? Ещё задержаться, устранить неисправность, я остаюсь на «Поморе» — все при своих интересах и все довольны.

Ватага было замолкла, но совсем ненадолго.

Виктор:

— Если бы мы с гарантией знали, что неисправность устраним за короткое время, я был бы с тобой согласен. Но по опыту я уже не раз убеждался, что судовое электрооборудование — это нескончаемая тайна, которую расшифровать бывает непросто. Вдруг поиски зарядного тока затянутся не на один день, а то и вовсе не сможем устранить неисправность? Поэтому, Владимир, просим тебя, ради Христа, уважь нас и сохрани шанс для наших жён и близких встретиться с нами!

Интересно, кто же научил Виктора подобрать слова к такому изысканному обращению? Но сердце моё он распечатал. Не проронив более ни слова, я собрал вещи и перешёл на «Грумант», поменявшись с Манжелеем.

Итак, в два часа начали движение из Баренцбурга, одновременно отмечая день рождения Георги, после Ис-фиорда подул попутный ветер, идём под парусами и на буксире.

На верхней палубе теперь я буду мало, чаще в машинном отделении. Естественно, разной окружающей информации буду видеть также минимум. Одна из обязательных забот — ежедневно сливаю из отстойников топливных цистерн воду с грязью.

В полночь заливаем дизтопливо из одной палубной бочки в топливную цистерну.

26.07.1989. ГРЕНЛАНДСКОЕ МОРЕ

С утра всех нервирует туман.

В 17.00 рядом слева зафыркал кит. Стрезев поднял руку, чтоб показать его нам и заметил остров Медвежий.

27.07.1989. НОРВЕЖСКОЕ МОРЕ

Заушицын получил метео: от Исландии на восток рвётся циклон со скоростью 20 км/час. Догонит нас или успеем заскочить в Мурманск?

Мы с Лысаковым подменили Гайдовского, а он дал задание Василию: «Запускай ведро!» Тот ставит перед рулевым красное пластмассовое ведро, водружает посредине его радиобуй «КОСПАС-САРСАТ», выкладывает вокруг него клетку из щепок, чтобы тот не грохнулся.

Теперь в 14.00 мы должны его «разбудить», и он возьмёт наши координаты из Москвы или Мурманска. Но верим мы бую относительно, вот и сегодня он преподнёс такие координаты, будто идём не на восток, а на запад. Сообщаю о них по рации Дмитриеву. Он просит также сообщить местонахождение в Петрозаводск. Но радисты не могут кого-либо найти в эфире, говорят — бури, солнце мешает.

Попросил Дмитриева, и, подтянув буксир, перекинули к себе бочку дизтоплива с коча. Первый вопрос Дмитриева: «Ну как, Владимир, дела, может перейдёшь к нам?» Не нашёлся, что ответить.

28.07.1989. БАРЕНЦЕВО МОРЕ

День сегодня будет непростой. Зыбь нарастает, встречный ветер крепчает. Двигатель работает с надрывом, но движения вперёд почти нет.

Очень тяжело переносит качку Стрезев, третий день не ест. Когда брали с коча бочку, спросил Скворцова, не остался ли у него лимон. Надо же, четвертинку сохранил и дал Стрезеву. Он периодически стал посасывать его и повеселел.

Не могу отвлечься — двигатель, можно сказать, стонет: звук сердечной недостаточности.

Не выдержал, залез в машину — пообщался с двигателем.

Вижу, что он перегревается. Вышел к вахтенному Лысакову (на «Груманте» я при нём), сбавил обороты на пульте и поставил перед нами общий вопрос: отчего перегруз на двигатель в данный момент. Долго думать не пришлось, подсказала реакция корпуса на удар встречной волны о форштевень. В этот момент нос малость задирается, причём медленно, а корма резко оседает с усиливающейся вибрацией.

Сейчас, когда двигатель работает постоянно, доливать масло в картер на ходу непросто. Я попросил Заушицына сообразить рацуху по этому поводу и ведь изобрёл конструкцию! А вот как померить уровень масла при работе двигателя, так и не додумались. Угадываю интуитивно.

При таких режимах как сегодня приходится постоянно доливать также воду в бачок внутренней системы охлаждения. Кручусь возле двигателя как возле любимой дамы. В 23.00 с Заушицыным ещё долили масла.

29.07.1989. БАРЕНЦЕВО МОРЕ

Гайдовский говорит, что дизтоплива теперь хватит до Мурманска. Я возражаю — надо бы ещё бочку взять. Смотрю, не выдержал, сам померил уровень в цистерне и сказал, что я прав.

Взял интервью у Заушицына, поработал с дневником. Из-за усиливающегося волнения забор бочки с коча пока отложили. Попросил меня разбудить, когда появится земля, и задремал.

Разбудил Гайдовский — под ухом выражается по рации в адрес Дмитриева. Справа появился норвежский берег. Дмитриев просит взять ближе к нему, а Гайдовский в ответ: «С какой чумы!»

Пытаюсь их примирить. Предлагаю Гайдовскому во избежание конфликтов каждое утро давать общую информацию Дмитриеву как начальнику экспедиции, т. к. коч вообще изолирован от внешнего мира, и можно понять его раздражение. Гайдовский же насмерть убеждён, что тот не дорос ещё до начальника экспедиции, вдобавок относится к нему нарочито неуважительно. Конечно, состав ватаги обоих судов разный. На коче больше единомышленники и представители науки. На ладье более «разноплеменной» народ. Об этом, конечно, надо было думать ещё до маршрута, и то, что дружба особо не сложилась, беда обоих — Дмитриева и Гайдовского.

Ближе к берегу мы не отвернули, и скоро результат дал о себе знать. Несколько шквалов шандарахнули справа с кормы, и мы почти одновременно с «Помором» убрали гроты. Я в первый раз наблюдал за парусной работой на ладье. Единой слаженной работы здесь пока нет. Работа же более сложная и трудная — не хватает ширины корпуса.

Скоро нас заваляло как «ваньку-встаньку», догнал-таки исландский циклон. Мы не представляли, каким своим местом он нас накроет. Получилось же на самом деле, что он прошёл через нас своим центром. Это мы почувствовали в тот момент, когда резко прояснилось небо над нами, усилился ветер, и высота волн резко возросла с 3 до 5 метров.

Если бы ветер был постоянно попутным — это было бы счастьем для парусников. Но в центре циклона он имеет обыкновение крутиться по часовой стрелке. Мы стали свидетелями этого явления.

Скоро ветер и волна ударили нам в правый борт и корму. Крен впервые достиг 40 и 45°. Палуба с левого борта захлёстывалась через шпигаты. Лысаков кричит мне в ухо, что в этом рейсе такой крен впервые. И никто не знает, будет ли он больше. И никто не знает, как поведёт себя ладья в таких условиях. Говорю Гайдовскому: «Видишь, почему Дмитриев просил прижаться к берегу? Там спасение».

Тот, как будто не слышит меня, бегает по палубе и традиционно крестится.

В кают-компании всё вымазано маслом, борщом, вареньями вперемежку с сапогами, тарелками, фотоаппаратами, по полу ездит ведро с солью. Кресло гальюна в машинном отделении сигануло аж на двигатель (до сих пор для меня загадка, как оно сумело это сделать).

Наш циклон, оказывается, обладает свойством объединения. Наумов начал рассказывать, как они с кормщиком нанесли визит в Архангельскую церковь и поставили свечи перед маршрутом. Вспомнил, как освящали суда в Петрозаводске, провожала община в Соловках. Вспомнили благословение пастора Бьёрну.

Как-то само собой получилось, что после такой пятиминутки мы без указаний облепили грот-ванты правого борта. Наумов перекрестился и решительно повернул руль на правый борт в сторону норвежского берега.

Махина ладьи медленно стала заваливаться на левую сторону: 45°, 47°, 49°... В первый раз в своей жизни почувствовал очень неуютный холодок на спине между лопатками. Смотрю на ватагу: лица у всех напряжённые, красные, все голыми руками цепляют воздух из-за борта, пытаются подтянуть его к себе и помочь судну выправиться.

Смотрю, «Помор» рискованно начал помогать нам, пошёл влево на крутой вираж — пытается ослабить буксир и помочь нам с манёвром.

И тут нас спас берег. Он просто подрезал периферийную круговерть циклона и взял нас под крыло.

Около 18.00 объявил аврал — выкачать воду из корпуса. Она уже подошла к фундаменту двигателя и аккумуляторному ящику, муфта гребного вала вращается в воде, создавая дополнительный перегруз двигателю. Как на грех, засорилась ручная помпа. Наумов залез в машину и, чуть ли не ныряя в подсланевые воды, вытащил из помпы куски обтирки и даже мужской галстук.

Эту помпу на «Груманте» окрестили «тренажёром». За 200 движений ручкой помпы двумя руками «вверх-вниз» воды в корпусе как не бывало.

Ближе к полуночи задремал, но скоро вновь затревожили стоны двигателя. Метнулся на ходовой мостик — t° воды в двигателе 100°. Рядом веселье, перемывают косточки Дмитриеву. Сбавил обороты и, не выдержав, рявкнул на Гайдовского: «Ростислав, почему твоя капитанская вахта спит? Допустить перегрев двигателя — этого я от тебя не ожидал! Если бы я сейчас не подошёл, через 2–3 минуты его бы заклинило! Неужели механику и на ходовом мостике нужно следить за приборами двигателя?»

30.07.1989. БАРЕНЦЕВО МОРЕ

Погода настраивается. Беру интервью у Стрезева. Сегодня он начал есть, стал веселее.

К 8.00 показался Кильдин, к заливу подошли в 11.30. На какое-то время пограничники придержали нас. Поменялись с Манжелеем судами без всяких эмоций. Гайдовский и Дмитриев не смотрят друг на друга.

Получив добро на вход от пограничников, на буксире и под всеми парусами вошли в залив. На ходу прибирались на судах, умывались, брились сами.

Кратко рассказал Дмитриеву о своей командировке на «Грумант» и попросил его, несмотря ни на что, поблагодарить всех за труд, пожелать уезжа-

ющим доброго пути, сказать, что основные задачи экспедиции выполнены и все мы, слава Богу, живы!

В заливе ветер скис совсем. Подходили к пассажирскому причалу под бортом друг друга. Здесь нас встретили человек 30 малознакомых лиц.

Буквально сразу под нашу корму зашвартовалась «Мария Ермолова», всей нашей ватаге разрешили сходить туда в душевую. Позвонил домой капитану «Еланской» В. В. Кононову: оказался у дочери в Архангельске, у него родился внук.

Уже поздно вырвался на центральный переговорный пункт, заказал Сыктывкар и... уснул. Проснулся ровно к моменту вызова. Как это всё-таки здорово, когда ты два месяца болтаешься в какой-то экспедиции, причём не получаешь в этот период никакой зарплаты, а твоя супруга всё ещё помнит, как тебя зовут!

Принимается решение, что в Мурманске сходят на берег: Гайдовский, Георги и Панков, остаются дома; Пучкин, Стрезев и Заушицын едут в Москву, а Лысаков в Петрозаводск.

31.07.89. МУРМАНСК

До полудня отсыпались, а потом началось паломничество к нам мурманчан, прессы, телевидения.

Заглянул на «Ермолову» повидаться с капитаном Г. М. Семёновым. Сразу меня и не узнал. Пригласил на разговор первого помощника, с которым мы уже встречались на нашем борту. Им оказался соавтор по «Следопыту Севера» Чесноков Игорь Николаевич. К вечеру он пригласил меня к себе. А потом к нам заглянул комсомольский секретарь Мурманской судоверфи Вадим Василевич с предложением помощи. Я попросил его на завтрашний день организовать необходимый ремонт двигателя и восстановить зарядный ток. Обещался завтра подойти к 8.00.

К вечеру визит к Чесноковым, отметили день рождения дочери, а ещё у них сын Алёша. Обменялись подарками, его супруге Наташе достался журнал «Би кинь». Игорь подарил мне аж три свои книги с автографами. У нас оказались родственные души, вспомнили о Биармии, викингах, он очень хотел бы побывать в Коми.

Ночью меня уже не отпустили, но чётко обеспечили мою явку на «Помор» к 8.00. Наш куратор Вадим не подвёл, явился вовремя, и под бортом у «Груманта» перешли к 11 причалу судоверфи. Поразительно, что гарантии моей эксплуатации двигателя хватило как раз до причала, заглох в 10 метрах от него!

Возглавить ремонтные работы я поручил, кроме себя, Манжелею и Наумову. Постепенно стали подходить знакомиться специалисты верфи, потом яхтсмены из торгового порта. Молодёжь быстро смекнула, что, участвуя в ремонте «Груманта», есть шанс попасть к нам на маршрут: Мурманск — Архангельск — Соловки — Беломорск — Петрозаводск.

Вчера проводили радистов и Пучкина. Он попросил меня передать сыктывкарскому «Спутнику» 50 руб. и загранпаспорт. Вечером ещё раз

навестил Чесноковых. Наташа взяла у меня интервью на своё радио. Болтали до полуночи.

02.08.1989. МУРМАНСК

Ремонт наш затягивается. Наведались Панков и Георги. Гайдовский говорят, заболел, а так он обещал засыпать нас запчастями. Дмитриев запланировал меня кормщиком на «Грумант», и ему важно знать, буду идти до конца маршрута или нет.

03.08.1989. МУРМАНСК

Параллельно с ремонтом двигателя (мне ассистирует Сергей) убеждаю ватагу ускорить выполнение всех работ, чтобы в Архангельске этим уже не заниматься. Я также запретил Наумову бункероваться каким попало дизтопливом. Договорился сам, и заправились отсепарированным топливом с морского буксира «Отважный».

04.08.1989. МУРМАНСК

Все необходимые ремонтные работы, что запланировали, выполнить не успели (это уже стало традицией). Зато сходили в новую Никольскую церковь, присутствовали на службе у отца Никодима. Подарили ему атрибуты экспедиции и пригласили посетить наши суда. Отец Никодим отслужил благодарственный молебен на них по случаю благополучного возвращения и подарил иконы.



Пассажирский причал Мурманска. После благодарственного молебна на судах экспедиции. Слева направо: В. Королёв с женой, Ю. Наумов, Ю. Колышков, В. Вешняков, Ю. Лысаков, настоятель Мурманского храма отец Никодим, крайние справа А. Скворцов, Ю. Манжелей. Сидят кандидаты в новую ватагу, крайний справа В. Дмитриев. 30.07.1989 г. Фото Ю. Манжелея

Провожать нас собрались не только друзья-знакомые, но и все наши помощники с судоверфи, коллеги из яхт-клуба нашей новоявленной молодёжной ватаги. Чесноков даже на проводах не забывал свою тему. Спросил, могли ли сувои Святого Носа стать преградой судам Ченслера?

В 14.00 пришли пограничники и стали прощаться. В 15.00 Гайдовский отдал наши «верёвки», и отошли от берега. «19 августа буду в Петрозаводске», — обещался он.

На «Груманте» новая ватага: кормщик Наумов, механик Манжелей и новички — Вячеслав Мальцев, Вадим Потрошков, Сергей Ильин, Саша Дмитрошкин, Володя Забара.

Вахты на «Поморе» распределили так: 0 — 4, 12 — 16 (Дмитриев, Колышков); 4 — 8, 16 — 20 (Скворцов, Сергей — новичок); 8 — 12, 20 — 24 (Королёв, Вешняков).

Перед отходом в Мурманске узнали, что в том районе, где нас догонял циклон, две яхты дали в эфир «SOS». Одну вроде спасли, другая пропала.

В 20.00 вышли из Кольского залива, остров Кильдин обогнули с севера.

05.08.1989. БАРЕНЦЕВО МОРЕ

Наш обратный маршрут проляжет по тем же местам, где мы уже проходили, когда направлялись к Шпицбергену. Поэтому повествование моё будет более кратким.

Высадка на берег возле Семи островов к югу от острова Кувшин. Насладились в тундре ежевикой, сделали ревизию импортного мусора, нанесённого сюда Гольфстримом.

Возвращаясь к судну, увидели, как вокруг него прошла косатка. Несколько раз слышали плач чаек, их гоняют поморники. Что интересно, чайки научились прятаться от них на «Поморе».

На нашей вахте Дмитриев посоветовал мне стать на ночёвку в губу перед мысом Чёрный, а утром с отливом проскочить Святой Нос.

Нелегко, но убедил сделать это сегодня. Солнце красное садится, что предвещает хорошую погоду, ветер встречный слабый, надо воспользоваться. Уговорил.

06.08.1989. БАРЕНЦЕВО МОРЕ

Солнце заходит уже каждый вечер.

На вахте Дмитриева неожиданно выяснилось, что он совершенно не знаком с моей общественной работой, не знал толком и о том, что я много пропагандирую деятельность его клуба «Полярный Одиссей».

Ночью слышались перебои в работе двигателя.

Утром прошли Святой Нос без всяких эксцессов.

В 22.00 подошли к теплоходу «Кострома» у Терско-Орловского маяка, на котором отремонтировали форсунки с двигателя «Груманта» (ватага справилась сама).

07.08.1989. БЕЛОЕ МОРЕ

После Поноя Скворцов начал ловить ветер. До этого поставили все паруса и одновременно на буксире какое-то время разгонялись. В 18.00 на

траверзе острова Сосновец Скворцов выпросил себе должность кормщика и показал всё своё мастерство. Сбросили буксир. Мы все чётко выполняли команды Скворцова, а он исполнил свою мечту — в горле Белого моря. Попутный ветер дал нам 8-узловую скорость, и мы подружились с ним.



В горле Белого моря с. н. с. МАКЭ А. Скворцов ловит в паруса свою мечту.
Фото: В. Георги

Уходили в сторону от него так, что заполаскивали паруса, выходили под корму «Груманта», крутились вокруг него, шутя обходили и летели вперёд. Возбужденный Вешняков едва не вываливался за борт, снимая эксклюзивные кинокадры. Скворцов иногда забывался сам, бросал правило руля, хватал свою видеокамеру и лез для съёмки на мачту.

Часа полтора длился наш праздник, пока не напугали с далёкого встречного судна: «Помор», «Грумант», снимаем шапки перед вами!» Видим расстроенного Манжелея — у него кончилась плёнка.

После съёмок на обеде Скворцов сказал, что уха очень вкусная, и удивился, узнав, что ели гороховый суп с тушёнкой.

К вечеру встретилась «Клавдия Еланская», передал привет капитану В. В. Кононову. В 23.00 вызвал «Грумант» и попросил взять нас на буксир.

08.08.1989. БЕЛОЕ МОРЕ

Всю вахту простоял один за компасом. Чувствую, что в глазах лопнули сосуды, — такое у меня бывает. Вдобавок от камбузной трубы меня

обволакивает чёрный дым. Со слезами на глазах и закопчённым лицом сдал вахту кормщику.

Занялся сбором лишних вещей, чтоб оставить их в Архангельске (набралось 50 кг).

В 17.00 прошли остров Мудьюг, заходим в Северную Двину. Кругом торчат стога сена, пока были в океане, прошёл сенокос.

Сегодня 59-й день экспедиции. На моей вахте на подходе к знакомому яхт-клубу «Грумант» решил спрямить и сел на мель. Снялись быстро, помог начавшийся прилив. Счалившись бортами, подходим к поворотному бую. И тут перед нами встаёт огненный столб — нас вышла встречать яхта «Командор», на котором разом зажгли дюжину фальшфейеров. С неё приветствуют Звягин с яхт-клуба, представители телевидения, знакомые Вешнякова.

В 22.15 пристали к стоящему у яхт-клуба другому «Груманту» — архангельскому (стальной траловый бот немецкой постройки, переделанный под трёхмачтовую гафельную шхуну).

Уже сумерки над городом. На нас с причала удивлённо взирают встречающие. Мы спокойно швартуемся и тут... раздаётся перезвон колоколов, рядом, близко! Наш друг Иван Данилов встречает своей игрой! Заворожённые, мы забыли обо всём на свете и слушали — впитывали.

Оператор Центрального телевидения бегал среди нас, о чём-то спрашивал, но мы кроме колоколов ничего не слышали. Сквозь их чарующую музыку перед глазами проплывали все этапы нашей экспедиции и нашей горькой солёной жизни.

Не сдержался, перескочил со Скворцовым на дебаркадер, поднялись к Данилову, обнялись. А потом ещё долго слушали его игру. Молодцы, мужики, такой сюрприз приготовили для нас! А теперь можно звонить нашим семьям! Заодно набрал друга Зыкина: «Вернулись!»

09.08.1989. АРХАНГЕЛЬСК

Зыкин завёз радиостанции «РСД-70» и мои вещи, на его же машине завезли их в камеру хранения аэропорта. Договорились, что верну радиостанции на обратном пути в Сыктывкар (они вновь нам нужны для прохода по Беломорско-Балтийскому каналу).

Вечер у Зыкина с рассказом об экспедиции, договорились, что завтра подстрахует нас дизтопливом. В первый раз сегодня мешали спать комары.

10.08.1989. АРХАНГЕЛЬСК

В 7.30 Николай поднял меня, попрощались. Он едет в отпуск в Астрахань. Заправляться пришлось действительно у него в Северном речном пароходстве. В 16.00 попрощались со Звягиным, всеми архангелогородцами, к нам подсели ещё двое мурманчан, один из них — уже знакомый Юрий Беспалов.

В 20.00 взяли курс от Мудьюга на 270°, идём на буксире и под парусами.

11.08.1989. БЕЛОЕ МОРЕ

В 8.00 вахту принял под обоими парусами. Скворцов ранее отдал буксир и далеко вырвался вперёд от «Груманта». Скорость узлов 5–6.

В 12.00 пришлось убавлять паруса — ветер скисает. Дал ракету и попросил «Грумант» догнать нас. Вновь стали на буксир.

В 20.00 принял вахту в сплошном тумане, чуть не проскочили мимо Соловков. Около 22.00 зашли в гавань.

12.08.1989. СОЛОВКИ

В 2.00 стало ясно, от какой беды мы успели укрыться. Туман превратился в висячее молоко, даже береговые фонари еле мерцали. Что бы мы теперь делали в море, если бы проскочили вход в гавань?

Мурманская ватага была здесь впервые и предоставили ей возможность целый день посвятить туристическому кольцу по острову. К нам нанесли визит три девчонки, застрявшие на острове, — Марина, Маргарита и Екатерина. Подозреваю, что все они профессиональные певицы, т. к. покорили нас своими народными песнями. Они поделились своей проблемой, и наша ватага уговорила начальника экспедиции взять их на борт до Беломорска.

13.08.1989. СОЛОВКИ

Хотя женщина на судне — это странновато, но я поддержал коллектив аргументом: ватага наша очистится наконец от солёных выражений, все побреются, будут делать зарядку и т. п.

В 5.30 отошли от острова и дали полный ход в направлении Беломорска.

В 14.30 подошли к Сорокскому рейду, по случаю последнего морского перехода кормщик дал 3 ракеты, я выбросил БП. Стали к причалу рыбного порта.

Вечером провожали Манжелея (он из Череповца), взял у него интервью, дал видеокассету для копии фильма.

14.08.1989. БЕЛОМОРСК

Кормщик, Вешняков и Скворцов поехали на берег насчёт сдачи имущества в ББГЛ. А я организовал сбор и упаковку роконов, тёплых костюмов и меховых рукавиц.

После полудня нас навестили Г. И. Семёнова (она сейчас депутат), Терноушко с ТВ. Она передала мне привет от земляков — здесь были воспитанники школы-интерната Католикова из Сыктывкара. А через час 19-й шлюз дал добро на заход, и через него перебрались в морской порт.

В навигационной камере оставили нашему другу Николаю карты, пособия, подарки из экспедиции. Я отдельно просил коллег поблагодарить Николая за его чудесный бинокль.

В 16.00 втроём — я, Скворцов и Вешняков — съездили на встречу с работниками рыбного порта. А в 19.30 начали движение по ББК.

15.08.1989. ББК

Всю ночь простояли в непролазном тумане. Скворцов потом днём смеялся: «Представляешь, как мы классно сдали вахту тебе? Пролежали всю её до конца и в 8.00, лёжа, будим Юру Беспалова: “Вахту сдал!”». А вообще завершали наш маршрут при чудесной погоде, удавалось даже загорать и купаться. Работники канала частенько угощали нас свежим хлебом и молоком. Сегодня Скворцов помог мне капитально отремонтировать флаг Коми АССР, который я подымал на фок-вантах «Помора». При переходе по Выгозеру чуть не налетели на остров, проскочив задние створы. Фарватер очень узкий, но плавучая и береговая световая обстановка работают чётко.

16.8.89. ВЫГОЗЕРО

В 1.00 я и Колышков одновременно увидели падающий метеорит. А в 2.25 Колышков крикнул в поварню: «Володя, выходи!» Редкое природное явление в этих местах — великолепное полярное северное сияние в секторе северо-запад — север — северо-восток. Через зенит сияние постепенно перешло и заполнило южную половину неба. Поблагодарил боцмана за включение этой красоты.

В 8.00 подошли к Повенецкой лестнице, впереди 5 двухкамерных шлюзов и Онежское озеро. Проверил двигатель, и очень кстати — малый уровень масла в картере. Долил и пожурил Сергея за недосмотр.

В 14.30 вышли из последнего шлюза на озеро Онегу. Беру интервью у новой ватаги.

17.08.89. ОНЕЖСКОЕ ОЗЕРО

К сожалению, не под парусами, а на буксире в 3.00 подошли к Кижам и стали на якорь. С утра Наумов сделал на острове экскурсию для нашей новой ватаги, а потом решал вопросы бани, пива, встреч с жителями. Баню нам организовали возле озера, там и купались. Потом нанесли визит домой к Наумову, он представил нам маленькую Ксению и очаровательную супругу Елену.

18.08.1989. КИЖИ

В 0 часов собрались в поварне за нашим висячим столом, возможно, в последний раз. За чаркой пили, ели, пели под гитару. А над нами полыхали молнии!

В 7.00 попрощались и отошли в направлении Петрозаводска. Дошли в 18.00. Все встречные суда приветствовали нас. На пристани каждого встретили цветами и повезли в гостиницу.

18.08.1989. ПЕТРОЗАВОДСК

Обменялись между собой подарками, вручили экспедиционные награды новичкам, сдал казённое снаряжение, взял сопроводиловку к радиостанциям. Напоследок собрались дома у кормщика: Вешняков, Наумов, Колышков и я, где Дмитриев вручил мне судовой вымпел «Помора».

20.08.1989. ПЕТРОЗАВОДСК

Нанёс визит на «Помор», попрощался, помог сложить паруса и в аэропорт. В 16.00 вылетел на Архангельск, где пришлось переночевать (на «Грумманте» у Макаренко).

21.08.1989. АРХАНГЕЛЬСК

В горкоме КПСС помогли забронировать мне место на Сыктывкар в 16.10. Там же узнал, что в «Моряке Севера» публикуется моя книга «России беспокойный гражданин».

Визит в СРП к Виктору Галкину, сдал радиостанции. Встретились с Анастасией Куратовой, Валинг приедет в ноябре, будет учить русский язык.

После посадки в Сыктывкаре впервые через ворота аэропорта меня встретила целая делегация: жёнушка, коллеги из Дворца пионеров с букетом цветов.

Сыктывкар — Архангельск — Петрозаводск — Беломорско-Балтийский канал — Беломорск — Кузовские о-ва — Соловецкие о-ва — Белое море — Архангельск — Баренцево море — Норвежское море — Гренландское море — Баренцбург — Лонгйир — Пирамида — Баренцбург — Мурманск — Архангельск — Соловецкие о-ва — Беломорско-Балтийский канал — Онежское озеро — Петрозаводск — Архангельск — Сыктывкар.

P. S. За период своей работы в бассейне р. Печоры я отправил не одну сотню штук БП по этой реке и её притокам. Моей целью было выяснить, как распространяются воды этого бассейна в Баренцевом море в разные периоды навигации.

В данной экспедиции я продолжил привычную практику. Правда, когда мой вахтенный Скворцов сделал мне замечание за выбрасывание мусора в океан, а я ответил, что это БП, он не мог [не] спросить: «Кому?» Я долго не раздумывал: «Ты помнишь, Саша, что сказали наши радисты Стрезев и Заушицын пограничникам при выходе из Архангельска: “Мы уже поняли, что из таких экспедиций не возвращаются. А от участия не отказываются лишь потому, чтобы трусами не посчитали!”. Вот и я описываю наше путешествие и его фрагменты предаю океанской почте. Если не суждено вернуться, хоть для человечества память о нас останется. Если суждено — на обратном пути всю подберу обратно».

26 ноября 1990 года я получаю письмо от Кнута Есбененсена из норвежского города Вардё. Он обнаружил одно из моих бутылочных отправлений в районе города Хамнинберг на берегу Баренцева моря (это немного к западу от Вардё) и переслал мне.

Надо сказать, что путь данной БП оказался неблизким. Я бросал её 10 июля 1989 года в точке к юго-востоку от острова Медвежий как раз на границе Баренцева и Норвежского морей. Мы следовали на Шпицберген, ветер N-Ost, 2.00 московского времени. Здесь её и подхватил почтальон Гольфстрим и донёс до Скандинавского полуострова.

ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТ НА КОЧЕ «ПОМОР» ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НЕПОТОПЛЯЕМОСТИ, ЖИВУЧЕСТИ И ПОЖАРОБЕЗОПАСНОСТИ СУДНА

Верхняя палуба негерметична и в штормовых условиях не обеспечивает непотопляемость судна:

— все три люка в жилые помещения и трюм необходимо оснастить водонепроницаемыми прокладками и задраечными устройствами,
— окна в кормовой каюте и носовом кубрике не защищены от случайного повреждения.

1. Внутренние переборки являются водопроницаемыми, кроме того, они влаго- и паропроницаемы. Бензин, хранящийся в трюме, может явиться источником пожара или даже взрыва, поскольку трюм негерметичен, а вентиляции нет ни в одном помещении, кроме естественной — через открытые крышки люков (герметичность корпуса деревянного судна, построенного по традиционной технологии, обеспечить невозможно. — *прим. ред.*[1]).
2. Дымовая труба не имеет водонепроницаемости перекрытия.
3. Судно необходимо оснастить устройствами для крепления поштормовому (рымы, талрепы и т. п.), прежде всего шлюпки, а также гребных банок, вёсел, спасательного плота (всё это было установлено при постройке коча на военном судостроительном заводе «Авангард» в 1987 году. — *прим. ред.*).
4. Гребные устройства (банки, вёсла) необходимо закрепить на палубе во избежание их срыва, поскольку для гребли не приспособлено и эффективность гребли мала. Само по себе передвижение на вёслах в условиях, когда банка, гребец и весло не имеют надёжной фиксации, возможно лишь в штилевую погоду как деталь исторического опыта или для киносъёмок.
5. Спасательный плотик должен быть установлен так, чтобы его приведение в действие могли обеспечить 1–2 человека.
6. На судне нет инструмента, присущего паруснику (топор, дрель, ножовка и т. п.), или они имеются, но не годятся для использования и места для них на палубе не предусмотрены (весь набор плотницкого инструмента был на борту, даже двуручная пила для заготовки дров. — *прим. ред.*).
7. В трюм судна постоянно поступает вода (100–200 л/сутки). Необходима проверка судна на слипе и обеспечение герметичности верхней палубы (палуба на коче одна, проконопаченная и залита герметиком, рассыхается и начинает протекать — нужно поливать;

[1] Комментарии сделаны Ю. М. Наумовым.

корпус проконопаченного деревянного судна всегда пропускает воду на переменной ватерлинии, поэтому 200 л/сутки воды для судна длиной 13 м это нормально; поэтому на слип для осмотра поднимать коч не было необходимости. — *прим. ред.*).

8. Руль подвешен в незакреплённом состоянии. Невзирая на потерю руля в прошлом году, навесы руля не блокированы, а сам руль даже не имеет сорлиня. Несомненно, на зыби или в шторм руль будет сорван с петель и потерян (осмотр коча производился В. Галенко у причала, а капроновый сорлинь был закреплён к рулю перед отходом. — *прим. ред.*).
9. Слив воды с верхней палубы при заливаемости её в шторм не обеспечен. Существующие два шпигата слишком малы по диаметру и накопившаяся на палубе вода отрицательно скажется на остойчивости судна. Необходимо прорубить в борту ватервейсы должного сечения (не два, а четыре шпигата справлялись с забрызгиваемой волной, а в сильные шторма на таких судах уходили по ветру — другого не дано, поэтому коч, с осадкой 1 м, летел по поверхности волн, почти не принимая воды. — *прим. ред.*).
10. Предусмотреть устройство для безопасной заправки бензиновых примусов: подвесной бачок с краном и устройством вентиляции помещения, где производится заправка или оборудование такого бачка на верхней палубе (заправлялся примус керосином на верхней палубе — безопасно и проветриваемо, а дополнительная ёмкость для ГСМ с краном только бы мешала на борту. — *прим. ред.*).
11. Судно захламлено полученным грузом (для экспедиции всё это необходимое снабжение, было бережно сложено в грузовом трюме, поварне и каюте кормщика. — *прим. ред.*). Расфасовка продуктов для нормального функционирования камбуза не произведена. Условия для приготовления пищи на ходу плохие (на коче каждый занимался своим делом — начпрод с коком сами уложили продукты для камбуза, в сильное на огне не готовили, обходились консервами. — *прим. ред.*).
12. Система пожаротушения и расписание действий при пожаре не отработаны (также не проводились учебные тревоги, но на борту были огнетушители, а за бортом — вода. — *прим. ред.*).
13. Груз в трюмах не закреплён. Тара после первого намыкания развалится и груз окажется на пайолах, где хранятся канистры с бензином (во время похода снабжение постоянно использовалось, осматривалось и переукладывалось. — *прим. ред.*).
14. Бытовые условия на судне в примитивном состоянии. Необходимо устройство для гигиены и бачок для умывания (по поморскому обычаю устройством было ведро, а умывались из ковшика. — *прим. ред.*).
15. Необходимо выбросить так называемые «дрова», а на их место загрузить специально напиленные дрова в соответствии с размерами

топки и рундуков для хранения дров (дрова постоянно заготовляли на стоянках для нужд камбуза и отопления общего кубрика-«поварни», каюта кормщика не отапливалась. — *прим. ред.*).

16. Необходимо специалисту произвести кораблестроительные замеры (метацентр. высоту и т. п.) для определения остойчивости судна и характера его загрузки, в т. ч. балластом (коч строился на основе изучения традиционной архитектуры, пропорций и теоретических обводов корпусов поморских судов, с учётом 10-летней хорошей морской практики на малых парусно-моторных ботах в условиях Белого, Баренцева и Карского морей. — *прим. ред.*).

Июнь 1989 г. *Штурман дальнего плавания В. Галенко*[2]

КОММЕНТАРИЙ ОТ СОСТАВИТЕЛЯ

Оценка штурмана ВМФ СССР и корреспондента журнала «Вокруг света» В. И. Галенко, произведённая при осмотре коча «Помор», основана на знании им требований для стальных судов военного назначения. С учётом особенностей традиционного поморского деревянного судна, жизнедеятельности его команды и стоящих перед экспедицией задач, серьёзность замечаний вызывала улыбки у всех, кто с ними знакомился. Штабом было принято решение о проведении первого в СССР историко-навигационного эксперимента клуба «Полярный Одиссей» под научным руководством МАКЭ. При этом нужно учесть, что страховка судна и команд спонсором экспедиции БММТ[3] ЦК ВЛКСМ «Спутник» не была предусмотрена, поэтому **все участники эксперимента подписали соглашение о том, что их семьи, в случае гибели судов и членов команд, не будут иметь претензии к организаторам**.

Необходимо добавить, что по просьбе главного редактора журнала «Вокруг света» А. А. Полещука в 1992 году корреспондент В. И. Галенко был включён в состав команды коча «Помор» экспедиции клуба «Полярный Одиссей» в Русскую Америку. Не побоявшись, он испытал на себе все трудности и радости традиционного мореходства и прошёл вдоль побережья Аляски до Алеутских островов. Вместе с кочем на борту американского сухогруза В. И. Галенко прибыл в г. Сиэтл (США), откуда на коче «Помор» дошёл до Морского музея г. Ванкувера (Канада).

---

[2] Галенко Василий Иванович, штурман дальнего плавания, капитан 2-го ранга в отставке, бывший флагманский штурман 130 бригады противолодочных кораблей Северного флота, исследователь, путешественник, писатель. На гребной лодке и пешком обошёл дальневосточные районы России: Охотск, Улья, Аян, Шантарские острова, Амур, Владивосток. Прошёл по Якутско-Охотскому и Аянскому трактам, плавал по рекам Урак, Улья, Охота, Амур, а также по маршрутам поморов в Баренцевом и Белом морях. Побывал на Таймыре. Работал корреспондентом журнала «Вокруг света». Автор ряда книг по истории и освоения Арктики.

[3] Бюро Международного молодёжного туризма.

1990 год

НАУМОВ Ю. М.

ЭКСПЕДИЦИЯ «К СВЯТОЙ ЗЕМЛЕ»

В 1990 году клуб «Полярный Одиссей» и МАКЭ по программе «Миссия Золотой век» Фонда народной дипломатии продолжали экспериментальные исследования особенностей древнерусского судостроения и возможностей русского судоходства и мореплавания на реках Европейской части СССР и в морях Северного Ледовитого и Атлантического океанов. Коч «Помор» и лодья «Грумант» прошли из Петрозаводска первое в истории «Скандинавское кольцо» по Белому, Баренцеву, Норвежскому, Северному и Балтийскому морям, продолжили экспериментальные испытания поморских судов и впервые представили европейцам российскую северную морскую культуру. На островах Белого моря прошёл международный конкурс «Полярный Робинзон», а на катерах «Путями коробейников» пройден старый водно-волоковой путь из Белого моря по р. Кемь в Финляндию.

Самый уникальный по масштабам в программе 1990 года историко-навигационный и географический эксперимент был проведён на вновь построенных клубом репликах древнерусских боевых судов: морских ладьях «Вера», «Надежда» и «Любовь».

ДЕВИЗ ЭКСПЕДИЦИИ: «Мир, флот, торговля соединяют народы и континенты».

Участники эксперимента на судах с прямыми парусами прошли из Петрозаводска по внутренним водным путям: Волго-Балтийский канал — р. Волга — Волго-Донской канал — р. Дон и 4 южным морям от Турции до Египта. Экспедиция доказала способности древнерусских судов пересекать большие пространства по рекам, пересекать моря и перевозить большое количество людей и грузов. Эксперимент подтвердил, что уже в I тыс. н. э. Чёрное море закономерно называлось Русским морем, а древнерусское государство включало его побережья.

Инициатива проведения большой программы клуба и МАКЭ для развития народной дипломатии и изучения принципов Золотого века получила

поддержку Верховного Совета, Правительства РСФСР, ряда министерств, АН СССР, морских пароходств и других спонсоров. Ход экспедиции широко освещался ТВ и СМИ в СССР и за рубежом.

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕДИЦИИ: 10.06. — 18.08.1989 года, за 69 суток пройдено более 2 500 километров.

МАРШРУТ ЭКСПЕДИЦИИ:

Петрозаводск (Онежское озеро) — Казань, Саратов, Ульяновск, Волгоград (р. Волга) — Азов (Волго-Донской канал) — Мариуполь (Азовское море) — Керчь (Чёрное море) — Стамбул (Босфор, Мраморное море, Дарданеллы) — Лесбос — Афон — Афины (Эгейское море) — Патмос — Родос — Демре — Кипр — Тель-Авив — Хайфа — Каир — Александрия (Средиземное море).

ЦЕЛИ:

1. Провести первый в СССР масштабный историко-навигационный эксперимент: плавание по рекам и в открытом море на репликах древнерусских судов I тыс. н. э. — морских ладьях.
2. Доказать приоритеты славян в освоении побережий Чёрного моря, развитии водных путей и использовании важных торговых магистралей.
3. Привлечь внимание к истории становления Российского государства, подтвердить исторические сведения и археологические находки.

ЗАДАЧИ:

Моделирование плаваний русских по древним водно-волоковым и морским путям, изучение особенностей речного и морского плавания на судах-репликах.

1. Организация и анализ жизнедеятельности и общения больших команд (около 20 человек) продолжительное время в замкнутом пространстве одного судна и в эскадре.
2. Исследование экономических и культурных взаимосвязей исторического пути «из варяг в греки».
3. Посещение центров мировых религий и культур, знакомство с историей, традициями и современной жизнью стран Средиземноморья.
4. Развитие народной дипломатии, представление по всему маршруту российской культуры и стремления народов нашей страны к поиску путей к совместному мирному существованию.

УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ определялись организаторами экспедиции: клубом «Полярный Одиссей» и МАКЭ НИИ культуры МК РСФСР по принципу личного участия в строительстве судов, снабжении и обеспечении всем необходимым экспедиции. На каждой ладье вышли по 20–22 человека и 7 человек на яхте «Орла».

СОВЕТ ЭКСПЕДИЦИИ: руководитель и капитан-командор Дмитриев Виктор Леонидович, заместитель руководителя Наумов Юрий Михайлович (Пе-

трозаводск, капитан ладьи «Надежда»), архимандрит Августин (Ленинград, доцент Духовной академии РПЦ), Георги Виктор Сергеевич (Мурманск, журналист); Заушицын Василий (Москва, радист), Мальцев Вячеслав (Мурманск, капитан ладьи «Вера»), Курдюмов Анатолий (Мариуполь, капитан ладьи «Любовь»), Дулов Алексей (Мариуполь, капитан яхты «Орла» Азовского морского пароходства).

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕДИЦИИ

Историко-навигационный эксперимент показал возможности древнерусских судов ходить по водно-волоковым путям и осуществлять дальние морские переходы. Опытным путём доказаны приоритеты славян в освоении Чёрного моря и Юга России.

Впервые получены практические знания особенностей дальнего мореплавания и жизнедеятельности команд на древнерусских судах в южных морях.

Развитие народной дипломатии по всему маршруту получало поддержку: на всех стоянках экспедиция встречала добрый приём. Традиционное судостроение, российская культура и идеи совместного мирного существования вызывали у жителей большой интерес и понимание.

ПУБЛИКАЦИИ:

1. *Георги В. С., архимандрит Августин (Никитин).* К Святой земле под парусом «Надежды». — Петрозаводск : Карелия, 1992. — 242 с.

В. С. ГЕОРГИ[1]

ДНЕВНИК ЭКСПЕДИЦИИ

В зиму 1989–1990 годов идея похода на Святую Землю начала обретать зримые контуры. Ещё осенью на Петрозаводской судоверфи члены клуба «Полярный Одиссей» заложили ладью «Вера» — один из вариантов русской боевой ладьи длиной 16 м, шириной 4 м и командой до 30 человек. Этот тип судов был особенно распространён в VI–VIII веках, когда восточные славяне плавали по Чёрному и Средиземному морям. Боевые ладьи русских не раз оказывались у стен Константинополя, совершали переходы по речному пути «из варяг в греки».



Организаторы историко-навигационных экспериментов и судостроители у строящейся ладьи. 1989 г. Фото из архива В. Дмитриева

[1] Георги Виктор Сергеевич (род. в 1953 году) — журналист, историк. Автор многих публицистических и историко-документальных книг и статей. Член Союза журналистов СССР/России (1978). Работал фотокорреспондентом газеты «Заполярный труд» (г. Кола), редактором Мурманского телевидения, районной газеты «Терский коммунист» (пос. Умба). Был ответственным секретарём и заместителем редактора в газетах «Рыбный Мурман», «Советский Мурман». С 1994 года — главный редактор еженедельника «Рыбный Мурман». В настоящее время живёт в Петрозаводске.



Древняя боевая ладья в постройке. 1990 г. Фото из архива В. Дмитриева



Ладья «Любовь». Фото Ю. Масляева

В январе и марте 1990 года заложили еще две ладьи: «Любовь» и «Надежду» (с дизелем). Лодьи имели восемь пар вёсел и мачту с прямым парусом площадью 60 квадратных метров. В строительстве судов, кроме петрозаводчан, принимали участие иногородние кандидаты в «паломники» из Ленинграда, Смоленска, Фрунзе, из Украины, Дальнего Востока и Прибалтики.

Все три лодьи были построены по одному проекту. Каждая из них имела по одному крохотному «жилому» помещению — казёнке для кормщика и его помощника, по одному гальюну (это отступление от древних традиций объясняется тем, что поход предполагались длительным). Вся жизнь людей должна была проходить на единственной палубе, где на корме традиционно «казёнка» кормщика, трюм служил складским помещением, банки-скамьи для гребцов должны быть и спальными местами.

Флагманское судно «Надежда» шло под вымпелом президента морского клуба «Полярный Одиссей» и «адмирала» флотилии Виктора Дмитриева. На белом парусе «Надежды» было изображение эмблемы «Миссии Золотой век».

Миссия эта была организована для возрождения идеи «Золотого века» — времени, когда люди счастливо жили в мире. У «Миссии Золотой век» было много акций, и важнейшая из них — «Паломничество», которое предполагалось совершить на построенных своими руками судах.



Старт экспедиции у о. Кижи. Флагманская ладья «Надежда» с эмблемой «Миссии Золотой век» на парусе. Фото Ю. Масляева

17 ИЮНЯ 1990 ГОДА

Состоялось освящение 3 ладей с семью десятками паломников — так мы называем участников этой экспедиции и старт эскадры, которая отправилась в первое плавание к острову Кижи в Онежском озере.



Отход на вёслах. Фото: Ю. Масляев

18 ИЮНЯ. После торжественного молебна на о. Кижи экспедиция на трёх лодьях «Вера», «Надежда», «Любовь» пошла по Онежскому озеру и по речным путям в Азовское море. До Казани на ладьях шли работящие и весьма скромные представители бахаистской религии, одной из самых молодых. Среди 18 человек были представители семи стран (США, Финляндии, Норвегии, Швеции, ФРГ, Канады, Ирана).



Ладья «Любовь» в Онежском озере. Фото: Ю. Масляев

2 ИЮЛЯ. В Казани вместе со мной в состав экспедиции влился представитель Московской Патриархии архимандрит Августин (Никитин).



Фотограф экспедиции Юрий Масляев. Фото: В. Георги

4 ИЮЛЯ. Прибытие в Ульяновск. Вместе с паломниками впервые в практике путешествий шел «собственный» судовой священник — архимандрит Августин из Санкт-Петербурга, поэтому в церкви Неопалимой Купины смогли принять обряд крещения некоторые члены экспедиции, в их числе Дмитриев Виктор и его сын Алексей.

7 ИЮЛЯ. Переход к Самаре, во время которого паломники побывали на Грушинском всесоюзном фестивале авторской песни.

9 ИЮЛЯ. Торжественная встреча и молебен за успех экспедиции в Саратове.

20 ИЮЛЯ. Прошли Волго-Донской канал и Азовское море. В Мариуполе Азовское пароходство приняло на себя самую трудную в таких случаях миссию: оформление загранплавания. Надо сказать, что к этому моменту истинных паломников на борту прибавилось: по пути по Волге и в городе Богоматери Марии приняли православное крещение многие из мореплавателей. Отсюда начался морской этап экспедиции.



Молитва мореплавателей в Мариуполе у своих судов. Фото: Ю. Масляев

26 ИЮЛЯ. Прибытие в Керчь, откуда начинается зарубежная часть экспедиции. Закрытие границы и таможня в керченском порту.



Обсуждение на Совете экспедиции первого морского этапа.
Фото: В. Георги



Общее фото перед выходом из Керчи. Фото: Ю. Масляев



Ладьи в Босфоре. Фото Ю. Масляева

НОЧЬ СО 2 НА 3 АВГУСТА. Лодьи «Вера», «Надежда», «Любовь» и мариупольская яхта «Орла» вошли в Босфор. Чёрное море пересечено напрямую от Крыма до Босфора.

3 АВГУСТА. Проход Босфора и швартовка в яхт-клубе Стамбула (Атэкёй-марина).



Славянские ладьи в стамбульской Атакёй-марине. Фото Ю. Масляева



Директор Атакёй-марина принимает от В. Дмитриева щит — символ взятия Царьграда славянами. Фото Ю. Масляева

4 АВГУСТА. Автобусная экскурсия по городу, храм Св. Софии.

5 АВГУСТА. Визит в резиденцию Вселенского Патриарха, участие в богослужении в соборе Святого Георгия, встреча с патриархом Константинопольским Дмитрием Первым. Посещение Болгарской православной церкви.

8 АВГУСТА. Выход из Стамбула в Мраморное море на Дарданеллы.



Ладья «Вера» в порту Стамбула. Фото Ю. Масляева

9 АВГУСТА. Стоянка на рейде городка Чанаккале. Ремонт движка лодьи «Надежда».

10 АВГУСТА. Проход пролива Дарданеллы, о. Лемнос.

11 АВГУСТА. Ночной шторм и заход в бухту одного из островов Эгейского моря. Первая высадка на территорию Греции. Встреча с отдыхающими в палатке на пляже молодыми людьми. Приехали солдаты и попросили покинуть остров, на котором расположена военная база НАТО.



Отец Августин

12 АВГУСТА. Курс на полуостров Халкидики к святой горе Афон. Оставили женщин на борту ладьи «Любовь». Швартовка «Веры» и «Надежды» у причала Пантелеимоновского монастыря Русской Православной церкви. Встреча с монахами у ворот монастыря — они сказали, что впервые после прихода яхты императора Николая II в 1913 году к этому причалу подошли суда из России. Но греческая полиция заставила нас покинуть Святую обитель.

Перед отходом монахи снабдили нас своим испечённым хлебом, выращенными арбузами и своим вином. Мы взяли на борт воду из святого монастырского источника и встали на курс в столицу Греции — древнейший город Средиземноморья — Афины.

13 АВГУСТА. Короткая стоянка на о. Пелагониси Северных Спорад (бухта Кира-Панайя). Отдых, купание.

14 АВГУСТА. Белый шквал Эгейского моря, когда ветер дует сверху, скатываясь со скалистого побережья. Идём в связке. На «Вере» поломало перо руля. Зайти в близлежащую бухту помог советский транспорт «Амур-2503», приписанный к Таганрогскому порту и идущий с грузом леса (кругляка), — взял на буксир. Пережидали непогоду и чинились в бухте Каристос.

15 АВГУСТА. Курс на Афины. Встречный ветер. Проходим обширный остров Эвбея. Ночёвка в бухте о. Мегало.

16 АВГУСТА. Днём с попутным ветром на парусах пришли в Афины, ошвартовались в яхт-клубе близ Пирея. Встреча с командирами одесского экипажа диеры «Ивлия».

17–18 АВГУСТА. Автобусные экскурсии и прогулки по Афинам, посещение Акрополя, греческих старинных церквушек и монастырей.

19 АВГУСТА. Поездка на поезде в городок Калабако. Посещение греческих горных монастырей Метеоры.



Совет экспедиции в Пирее перед выходом на Святую Землю.
Фото: Ю. Масляев

22 АВГУСТА. В порту Пирей для последующей отправки в СССР пришлось оставить ладьи «Вера и «Любовь» вместе с большей частью уставших членов экспедиции, которые возвращались домой.

Дальнейшее плавание продолжили 20 человек на ладье «Надежда» и 7 на яхте «Орла».



Выход из яхтенной гавани Пирей. Капитан В. Мальцев и руководитель похода В. Дмитриев.
Фото: Ю. Масляев

24 АВГУСТА. От сильного ветра с дождём ушли на стоянку в порт острова Сирос.

28 АВГУСТА. Прибытие на о. Патмос. Побывали в пещере Иоанна Богослова, где апостолу был продиктован свыше текст Апокалипсиса. Посещение христианского монастыря Иоанна Богослова с музеем и уникальной библиотекой.



Паломники на о. Патмос. Фото: Ю. Масляев

29 АВГУСТА. Вечером прибыли на о. Родос. Стоянка в яхтенном порту, над входом в который стоял легендарный древнегреческий Колосс.

30 АВГУСТА. Ремонт двигателя, прогулка по городу, осмотр крепости иоанитов, будущих тамплиеров. Поездка на автобусе к месту раскопов древнего города.

1 СЕНТЯБРЯ. При попутном западном ветре выходим в море и снова направляемся к турецкому берегу Ликии, где в начале I тысячелетия был город Мир — религиозная столица и место жизни и служения чудотворца и святителя Николая Мирликийского, признанного покровителя моряков, особенно любимого на Русском Севере.

2 СЕНТЯБРЯ. После ночного шторма с грозой благополучно достигли городка Каш на Малоазиатском побережье. Автобусная экскурсия в г. Демрэ, где находится церковь с саркофагом Святителя Николая. По дороге останавливаемся и осматриваем скальные захоронения первых христиан и хорошо сохранившийся античный амфитеатр.



Курс к месту служения покровителя моряков
архиепископа Святителя Николая Мирликийского. Фото Ю. Масляева

3 СЕНТЯБРЯ. Отошли от причала городка Каш и взяли курс на юго-восток, к острову Кипр.

4 СЕНТЯБРЯ. Прибыли в порт города Лимасол (Кипр).

5 СЕНТЯБРЯ. Поездка в город Ларнака, где находится храм с мощами святого Лазаря Четверодневного. По преданию, после воскрешения Иисусом Христом, он в этих местах был епископом.

6 СЕНТЯБРЯ. Участие в кипрском фестивале молодого вина, знакомство с горожанами, греческим фольклором и современными песнями.

7 СЕНТЯБРЯ. Вышли в море. Курс на юго-восток, к израильскому берегу.

9 СЕНТЯБРЯ. Ошвартовались в порту Хайфы. Экскурсия по городу, посещение святых мест бахаистов — Всемирного дома справедливости. Поездка в городок Акка.

10 СЕНТЯБРЯ. Автобусная обзорная экскурсия по Галилее. Остановка у Иордана и омовение на месте, где по преданию Христос принял крещение от Иоанна Предтечи.

Осмотр раскопок древнего города Капернаум. Купание в Галилейском озере.

Восхождение на гору Фавор.

Посещение Назарета и храма (пещеры) Благовещения в Назарете.

11 СЕНТЯБРЯ. Приём в муниципалитете Хайфы — предложение побратимских связей с г. Петрозаводск.

Осмотр экспозиции музея о создании государства Израиль.

Посещение национального морского музея. Переход в яхт-клуб Тель-Авива.

12 СЕНТЯБРЯ. Оставив вахтенных на лодье, рейсовым автобусом прибыли в Иерусалим. Торжественный приём архимандритом Никитой — начальником Русской Духовной миссии и ужин с финским консулом, ночлег в резиденции миссии.

13 СЕНТЯБРЯ. Экскурсия в старый город. Храм Гроба Господня.

Под вечер переезд в женский Горненский монастырь под Иерусалимом, где прожили несколько дней.

14 СЕНТЯБРЯ: Автобусная экскурсия по святым местам с экскурсоводом матушкой Натальей. Вифлеем, Католическая базилика (храм царицы Елены) с Пещерой Рождества.

Мёртвое море, Кумраны. Греческий монастырь Герасима Иорданского.

Сорокадневный монастырь на горе Искушения. Возвращение в Иерусалим.

Елеонская гора. Православный женский монастырь Русской Зарубежной Церкви с колокольней Вознесения.

15 СЕНТЯБРЯ. Посещение святых мест в старом Иерусалиме.

Храм Марии Магдалины. Река Кедрон (Иосафатова долина). Гефсиманский сад и храм Моления о Чаше. Дом первосвященника Каифы. Место Тайной Вечери на горе Сион. Греческая семинария. Пещерный храм Успения Богородицы. Храмовая гора. Стена Плача. Золотые ворота. Овчая купель. Антониева крепость Понтия Пилата. Храм святого Никодима...

Ночью паломники присутствовали на богослужении Патриарха Иерусалимского Диодора в Храме Гроба Господня. Исповедовались на Голгофе отцу Варфоломею — священнику Русской Духовной Миссии.

16 СЕНТЯБРЯ. Литургия в Троицком соборе Русской Духовной Миссии. Вечером выехали в Тель-Авив.

17 СЕНТЯБРЯ. Посещение собора Петра и Павла в Яффе, близ Тель-Авива.

Знакомство с матушкой Иолением, храм-пещера святой Тавифы.

18 СЕНТЯБРЯ. Утром в сопровождении катеров и яхт отошли от причала Тель-Авива.

Курс на юг в Египет.

20 СЕНТЯБРЯ. Арест и стоянка у Порт-Саида.

22 СЕНТЯБРЯ. Ночью при попутном ветре тайно от охранников ушли в море.

Курс в Александрию.

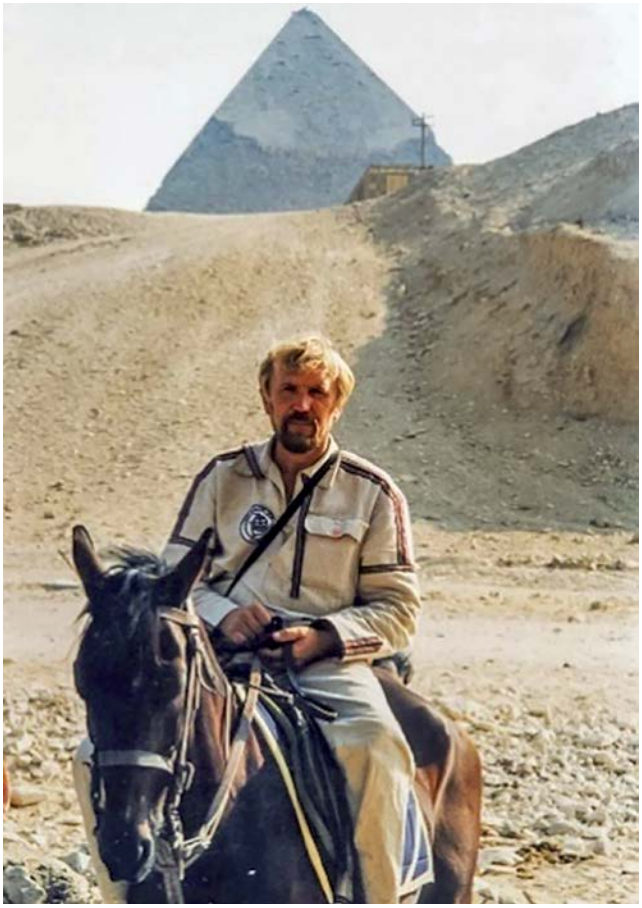
23 СЕНТЯБРЯ. Арест и стоянка на якоре в рыбной гавани Александрии на месте, где находился знаменитый маяк — одно из семи чудес света.

24 СЕНТЯБРЯ. Неудачная попытка побега, чтобы пройти в торговый порт и встать к борту советского судна.

Вновь нас поставили на якоря в рыбной гавани Александрии без права выхода на берег.

30 СЕНТЯБРЯ. Закончилось «великое египетское сидение». Сошли на берег. Пеший поход по близлежащим местам древней Александрии.

2 ОКТЯБРЯ. Поездка на такси в Каир к пирамидам. Там пересели на лошадей, экскурсия вокруг пирамид ...



В. Дмитриев на коне у пирамид фараонов Египта.
Фото: Ю. Масляев

3 ОКТЯБРЯ. Ночная поездка через Красное море к горе Синай и восхождение на гору. Утренняя молитва. Спуск. Посещение библиотеки и сокровищницы самого древнего христианского монастыря — Синайского.

4 ОКТЯБРЯ. Возвращение в Каир и Александрию.

5 ОКТЯБРЯ. Отправка на Родину на советском транспорте первых пяти паломников.

6 ОКТЯБРЯ. Посещение с экзархом патриарха Московского при патриархе Александрийском — отцом Феофаном (Ашурковым) коптских монастырей.

11 ОКТЯБРЯ. Возвращение на Родину (в Одессу) очередной группы паломников на теплоходе «Генерал Владимир Заимов».

25 ОКТЯБРЯ. Погрузка ладьи «Надежда» и яхты «Орла» на борт советского грузового судна. Переход до Мариуполя, постановка ладьи «Любовь» на зимовку в яхт-клубе Азовского морского пароходства — главного спонсора похода, где уже стояли прибуксированные советскими рыбаками две ладьи «Вера» и «Любовь».

Завершение первой экспедиции Миссии «Золотой век».

ДНЕВНИК «СВЯТАЯ ЗЕМЛЯ»

Отправляясь в далёкое плавание, молодые христиане получили благословение Его Святейшества Святейшего Патриарха Московского и всея Руси Алексия II.



Хоругвь Спас Нерукотворный на грот-мачте ладьи «Надежда».
Фото: Ю. Масляев

[1] Августи́н (в миру — Дмитрий Евгеньевич Никитин) (род. в 1946 году) — архимандрит Русской православной церкви, богослов и церковный историк. Кандидат богословия, доцент Санкт-Петербургской духовной академии. Автор нескольких сотен статей и ряда монографий. Основная тема исследований — история связей Русской православной церкви со странами Запада и Востока. В настоящее время проживает в Санкт-Петербурге.

За кормой остались долгие мили перехода. Наконец-то «Надежда» взяла курс на Хайфу — крупный израильский порт на севере страны.

Мы шли морским путём, по которому к Святой Земле устремлялись десятки и сотни наших предшественников. Погода была неустойчивой, и начальник вахты вполне мог бы сделать в судовом журнале следующую запись: «Явися маломощный ветр, и пловохом, якоже можахом, после же пред вечером даде нам Бог ветр благ, и шествовахом даже до утра добре». Так писал наш соотечественник, «пешеходец» XVIII века — Василий Барский.

...История Хайфы похожа на историю других приморских городов Палестины. Подобно остальной части страны, Хайфа была захвачена арабами-мусульманами в 636 году.

Христианский период в истории города возобновился в XI веке с вторжением крестоносцев в Палестину и освобождением Гроба Господня от сарацинов. С вершины горы Кармил открывается картина большого города, с гаванью, заполненной кораблями, и с видом на город Акко на другой стороне залива. Две тысячи лет назад на причалы Акко высаживался с корабля апостол Павел. Это событие так описывается в «Деяниях Апостольских»: «Мы же, совершивши плавание, прибыли из Тира в Птолемаиду (Акко), где, приветствовавши братьев, пробыли у них один день».

Гора Кармил одно из тех мест Святой Земли, о которых упоминается на страницах Библии. Сейчас гора застроена отелями и резиденциями, а в давние времена её вершина пышно зеленела даже в засушливые месяцы, когда все вокруг засыхало и желтело. Каждые утро густая роса покрывала склоны...

Красоту горы Кармил воспевали еще в библейские времена; здесь проповедовал пророк Илия. Мы побывали в пещере пророка Илии и посетили расположенный неподалеку монастырь кармелиток (кармелиты — нищенствующий католический монашеский орден; основан в 1155 году в Палестине при горе Кармил).

Из Хайфы паломники с «Надежды» совершили поездку по древней Галилее, где две тысячи лет назад проходила земная жизнь Спасителя. Мы побывали в Назарете; этот город полон святых мест. Видели колодезь Девы Марии. Неподалеку от него Греческая православная церковь Благовещения Пресвятой Богородицы. А рядом — огромная новая католическая базилика Благовещения, принадлежащая ордену францисканцев. Церкви сооружены над древним гротом, в котором, по преданию, жили Иосиф и Мария с Богомладенцем. Церковь св. Иосифа тут же вблизи, построенная над плотничьей мастерской и домом Иосифа.

Несмотря на краткое время, отведённое паломникам на пребывание в Галилее, мы побывали и на Фаворской горе — месте Преображения Господа.

Именно на этой горе три ученика Иисуса Христа увидели, что от Него исходит свет, как от Солнца. По сторонам Его явились, тоже в лучах света, пророки Моисей и Илия, а из облаков послышался голос Самого Бога Отца...

...Направляем свой путь к северной оконечности Тивериадского озера (Галилейского моря). Шоссе бежит по гористой местности, и вдруг внизу открывается большое водное пространство. Священное Галилейское море, дорогое для каждого христианина... Здесь две тысячи лет назад жил, ходил вокруг озера, проповедовал и совершал чудеса Иисус Христос. Начинаем спуск к евангельскому городу Капернауму. Промелькнула на обочине дороги надпись, указывающая, что мы проехали место, лежащее на уровне океана. Галилейское море теперь хорошо видно. Оно располагается на двести метров ниже уровня океана.

...Усталые, прибыли мы на берег Иордана и с благоговением омыли свои стопы в водах священной реки. Сейчас у её истока из Генисаретского озера оборудовано специальное место для массового погружения верующих в иорданские воды. Раньше русские паломники старались посещать Иордан зимой, в Крещенский сочельник. Они добирались до реки на верблюдах, большим караваном. После водосвятного молебна, под пение «Во Иордане крещающуся Тебе, Господи...», все паломники окунались в священные воды Иордана. Так как течение здесь быстрое и легко может снести даже умеющего плавать, то вдоль берега обычно протягивался канат. Издавна у русских паломников укоренился обычай погружаться в Иордан в чистых сорочках. Эта рубаха потом бережно хранилась паломником на смертный час, когда он надевал её вместе с крестом из Иерусалима, освящённым на Гробе Господнем.

Но у современных паломников время спрессовано до предела... Мы должны были возвращаться в Хайфу, чтобы продолжить плавание. Вечером, снявшись с якоря, «Надежда» пошла вдоль берега на юг, взяв курс на Яффу.

Библия, в которой не раз упоминается Яффа, один из основных источников информации о существовании в давние времена этого порта. Из Ветхого завета мы узнаём, что Яффа была перевалочной пристанью для Иерусалима во времена царя Соломона. Сюда отправлял царь Тира Хирам ливанские кедры для постройки храма, возводившегося Соломоном в Иерусалиме. В древности Яффа (греческое название Иоппия) была ознаменована чудесным событием: здесь апостол Пётр воскресил благосердую Тавифу...

С особым чувством всматривались мы в очертания города, появившегося в утренней дымке. Ведь именно здесь, когда многие русские богомольцы впервые ступали на Святую Землю: отсюда начинается кратчайший путь до Иерусалима.

А. Недумов, один из русских паломников, так описывал высадку богомольцев с корабля на берег, которую ему довелось наблюдать в Яффе в конце прошлого века: «Мы остановились на рейде в 2-х верстах от пристани г. Яффы. Через несколько минут нас со всех сторон окружили лодочники, которые со страшным гамом с двух сторон взбирались на пароход. Все мы были предупреждены о проделках арабов в подобных обстоятельствах и усугубили свою бдительность: паломницы сидели на своих мешках, а паломники крепко держали в руках свои вещи. Как хищные звери, арабы рыскали по палубе, разыскивая пассажиров.

Вдруг одна из паломниц закричала: “Ай, батюшки, голубчики, помогите...” — и, заливаясь горькими слезами, бросилась за черномазым, но араб уже успел сбросить её мешок в баркас. Такие и подобные крики поминутно раздавались то в одной, то в другой части палубы... Паломников арабы бросали на баркасы как вещи, паломницы летали иногда чуть не вверх ногами, некоторым пассажирам при этом пришлось испытать боками прочность лодочных бортов. Желание как можно больше забрать на баркас пассажиров объясняется крайней их бедностью, вообще же они довольно честны, и вы можете быть уверены, что вещи ваши не пропадут, хотя бы они попали и на другой баркас».

К счастью, всё это осталось в прошлом, и экипажу «Надежды» не грозила участь наших предшественников. Лодья благополучно вошла в гавань, проскочив опасные рифы.

Правда, тотчас сойти на берег нам не пришлось: местные власти попросили перейти в более удобную гавань яхт-клуба Тель-Авива, неподалёку от Яффы, и в полдень «Надежда» заняла место на стоянке для яхт перед высотной гостиницей.

В прошлом путь от Яффы до Иерусалима занимал не один день. Но в 1880-е годы на русские средства был проложен прямой путь к Святому Граду. «Из Яффы в Иерусалим русским правительством недавно строена удобная шоссейная дорога, дающая возможность в карете проехать из Яффы в Иерусалим за 12 часов», — писал протоиерей А. Ковальницкий, прибывший сюда в 1884 году из Одесской губернии.

XX век ещё больше сократил расстояния, и мы добрались до Иерусалима за два часа на скоростном двухэтажном втобусе. При подъезде к городу путников встречает недавно заложенный на горных уступах сад, и надписи на нескольких языках, в том числе и на русском, гласят: «Сад имени А. Д. Сахарова».

Русский храм и здание Миссии находятся в двух шагах от старого города. Здесь нас встретил начальник Русской миссии архимандрит Никита (Латушко), который устроил приём в честь гостей из СССР. На следующий день мы отправились в поездку по Иудее.

Перво-наперво побывали на развалинах древнего Иерихона. «Самый древний город в мире» — сообщает надпись при въезде в Иерихон.

Здесь со второй половины прошлого века имелся русский участок со странноприимным домом. Караваны русских богомольцев, следовавших из Иерусалима на Иордан, пользовались радушным гостеприимством.

«В Иерихоне встречают русских поклонников огромные самовары, которые кипят на дворе чуть ли не всю ночь, так что всякий может заварить себе чаю», — сообщалось в «Путеводителе по Святой Земле», изданном в Одессе в 1886 году.

...К востоку от Иерихона лежит Мёртвое море, оно неизменно вызывало интерес у русских паломников — и мы не были исключением.

«Мыхомся все в море Мертвом, хотяще искусити и увидети естество и силу воды оной, идеже много познахом чудеса: яко вода крепко слана

(солона. — *прим. авт.*) есть и горька, яко вода потопитися или нырнуть или погрузитися человека не допущает», — писал Василий Барский, удивлённый необычными свойствами морской воды, напоминающей рассол.

Желая получить эффектные фотокадры, некоторые из наших паломников ложились в воду на спину, клали ногу на ногу, а в руках держали отечественную газету, просматривая новости трёхмесячной давности.

На обратном пути в Иерусалим мы посетили монастырь преп. Герасима, знаменитого подвижника, скончавшегося в 475 году в обители, основанной им близ Иордана. Монастырь восстал ныне из развалин благодаря усердию греческих паломников. Здесь нам показали пещеру, в которой укрывались и отдыхали Богородица с Младенцем Иисусом, и Иосиф Обручник на пути в Египет... Дальше наш путь лежал по глубокому и дикому ущелью — к обители св. Георгия Хозевита, прилепившейся к отвесной скале. Этот монастырь был основан в VI веке на том месте, где, по преданию, постился бездетный Иоаким, вознося молитвы, и где ветхозаветный праведник получил от ангела благую весть о последующем рождении от него Богоотроковицы Марии.

Вернувшись в Иерусалим, мы поднялись на Елеонскую гору. На этой горе два тысячелетия назад Иисус Христос проводил много времени в поучениях и проповедях среди своих учеников. Отсюда, из Гефсиманского сада, находящегося на склоне горы, Он был взят на суд и мучения. И здесь, на Елеонской горе, отмечено место Вознесения Христа...

Гордость Елеонской обители — высокая белая колокольня, «русская свеча» на Святой Земле. Нам было разрешено подняться на колокольню, посмотреть на колокола и особенно на громадный колокол.

Время близилось к закату, и монахиня начала звонить в колокол, созывая паломников к богослужению. А мы слушали вечерний звон и любовались панорамой Иерусалима. Этот дивный вид приводил в восхищение многих русских «пешеходцев» на протяжении ряда столетий. «Гора Елеонская высока, видно с нее все в городе Иерусалиме, и церковь Святая Святых с нее можно видеть, и до Мертвого моря, и до Иордана, и всю землю по обе стороны Иордана. Выше всех гор около Иерусалима Елеонская гора», — писал русский паломник игумен Даниил в начале XII века.

Выходим за ворота обители и начинаем спускаться вниз. Перед нами стройные кипарисы, оливковые деревья. Христос любил это уединённое место. Здесь, на склоне Елеонской горы, в Гефсиманском саду, он молил Бога Отца, чтобы горькая чаша страданий миновала Его, и кровавые капли пота выступали во время этой молитвы на лице Иисуса. Он страшился подступающей гибели, как страшится её каждый земной человек, и в то же время шёл ей навстречу ради спасения человечества...

У подножия Елеонской горы находится другая русская обитель, основанная при храме во имя св. Марии Магдалины. Его главки золотятся в лучах солнца, напоминая о наших древнерусских церквах. Этот храм был построен по распоряжению императора Александра III в память матери, императрицы Марии Александровны.

Иерусалим. Храм Гроба Господня. С наступлением субботы жизнь в еврейской части города замирает; не ходят даже городские автобусы, и лишь изредка мелькнет такси с арабским номером. В Израиле иудаизм государственная религия, и здесь строго соблюдается заповедь Моисеева:

«Шесть дней делайте дела, а день седьмой должен быть у вас святым, суббота покоя Господу». Отсутствие привычной городской суеты помогало сосредоточиться и подготовиться к главному событию... В ночь с субботы на воскресенье мы присутствовали за Божественной литургией у Гроба Господня, которую совершал Патриарх Иерусалимский блаженный Диодор. Перед литургией исповедовались у Голгофы, а затем причащались Святых Тайн. У Гроба Господня поставили множество свечей, которые передали нам верующие во время долгого пути наших лодий от Петрозаводска до Чёрного моря. Трудно передать волнение, охватившее нас в стенах храма... Сколько паломников русских, начиная с монаха Варлаама (письменное свидетельство о его паломничестве, самое раннее, относится к 1062 году), стремилось в Иерусалим, к храму Воскресения Христова и находящимся ныне в его стенах Голгофе и Гробу Господню.

Вифлеем небольшой городок, расположенный уступами на двух холмах и в низине между ними. Окрестности его издавна славились плодородием, отчего он и получил название Бет-Лехем, что по-древнееврейски и на современном иврите означает Дом Хлеба; привычное нам «Вифлеем» — греческая форма этого названия.

«Вифлеем стоит на горе красовито», — отмечал «киевский пешеходец» XVIII века Василий Барский. И правда, глядя на белые домики, облепившие склоны холмов, на зелень виноградников, ощущаешь покой и тихую радость... Мы направляемся к большой площади; ещё издали видим колокольню, крепостные стены и башню старинной базилики Рождества Христова. Храм стоит над тем самым местом, где почти две тысячи лет назад находилась пещера, в которой родился Иисус.

Описание храма, сделанное в XII веке русским игуменом Даниилом, можно принять за сегодняшнее. «Над пещерой Рождества Христова построена большая церковь в форме креста, верх стрельчатыми сводами сведен, покрыта церковь оловом, вся расписана мозаикой, имеет 8 круглых мраморных столпов, вымощена плитами белого мрамора, — писал игумен. — Дверей в пещере две, ко второй двери также семь ступеней.

Если восточными дверями войти в пещеру, то на левой стороне есть место внизу, где родился Христос. Над этим местом сделана трапеза (престол. — *прим. авт.*), и в этой трапезе исполняют «службу».

Мы поклонились общехристианской святыне, как поклонялись ей из века в век русские паломники...

1991 год

Ю. М. НАУМОВ

ПРОГРАММА «КОЛУМБЫ РОССИЙСКИЕ»

В начале 1990-х годов клубом «Полярный Одиссей» были реализованы наиболее значимые проекты, которые при поддержке КФК «ТАМП» осуществлялись в рамках программы «Миссия Золотой век» Фонда народной дипломатии под девизом «Соединим века, берега, народы». Коч «Помор» вошёл в научные труды Морской арктической комплексной экспедиции. Полученный опыт морских походов и навигационные навыки позволили доказать способность небольших поморских судов для прибрежного плавания преодолевать пространства открытого моря. Участниками экспедиций на коче решались исследовательские задачи: как поморы осваивали морские пространства, ходили на деревянном судне с прямыми парусами без двигателя, пользуясь компасом, картами и лоциями. В ходе навигационных экспериментов важно было почувствовать и понять, в каких условиях жили поморы, готовили пищу и согревались, как формировались и управлялись поморские ватаги, как общались между собою и налаживали культурные контакты по маршрутам плаваний с местными жителями и за границами России.

Вернувшись из международных экспедиций 1990 года, «полярные одиссеи» приняли решение по участию в 1991–1992 годах ладей «Вера», «Надежда», «Любовь» в программе «500 лет открытия Колумбом Нового Света». Коч «Помор» в 1991 году должен был начать экспедицию по программе «250 лет Русской Америке» — в честь открытия Аляски А. И. Чириковым. В Московском Доме Дружбы совместно с МАКЭ НИИ культуры состоялась презентация проектов, которые вызвали большой интерес и получили в дальнейшем поддержку государственных органов и коммерческих предприятий.

При подготовке к экспедиции благодаря контактам музея «Кижи» с американским музеем «Форт Росс» было получено приглашение посетить

русскую крепость — южный форпост России в Калифорнии. В Ленинградском отделении картографии СССР в Новой Голландии были получены карты и лоции побережий Тихого океана от Чукотки до Панамского канала (на всякий случай — вдруг пойдём на встречу с эскадрой «Колумбус-500»). Поддержка Беломорско-Онежского (БОП, Петрозаводск) и Северного Морского (СМП, Архангельск) пароходств в самом начале проекта позволила получить паспорта моряков для выхода за рубеж, продукты на базах пароходств и организовать доставку коча в Мурманск и на Чукотку.

Чтобы пройти на коче по путям российских первооткрывателей-мореходов вдоль всего побережья до южного форпоста Русской Америки, нужно было доставить коч «Помор» через всю страну на восток. Известно, что пройти за одну навигацию по Севморпути до появления ледоколов было практически невозможно. Первому проходу предшествовали десятилетия усилий помора-промышленника М. Сидорова. Только в 1878 году на пароходе «Вега» по Русской Арктике смогла пройти шведская экспедиция А. Норденшельда, а в 1901 году — русская экспедиция Э. Толля на шхуне «Заря». Пройти пролив Вилькицкого даже по открытой воде на коче без двигателя было нереально. Прорабатывались разные варианты транспорта, включая железнодорожный до Владивостока, и авиа — на грузовом «Антее», но они не удались из-за нехватки средств и времени на подготовку. Оставался только один вариант доставки коча вместе с участниками экспедиции — на борту судна по Северному морскому пути.

С самого начала программа предполагала такую условность прохождения морями Северного Ледовитого океана, которая должна была привлечь внимание и напомнить современникам о том, что всего за 100 лет на подобных судах россиянами были пройдены тысячи километров морских и речных путей по Сибири, освоены побережья Чукотки, Камчатки, Дальнего Востока и Северной Америки. Первыми европейцами, посетившими в 1732 году Аляску, были члены команды бота «Св. Гавриил» под началом М. С. Гвоздева, в 1742 году на пакетботе «Св. Апостол Павел» под командованием А. И. Чирикова было сделано первое документированное описание берегов Аляски. Но это официальное открытие Америки было связано со многими предшественниками, с именами землепроходцев, мореплавателей, предпринимателей. «Трудно предположить, что Петр I не был осведомлен о существовании пролива между Азией и Америкой. Практически на всех русских картах и чертежах Чукотка в то время изображалась в виде полуострова», — подтверждает академик Н. Н. Болховитинов.

В июне — июле велись работы по подготовке судна и команды, с боцманом Юрием Колышковым и некоторыми кандидатами в экспедицию были проведены тренировочные выходы — по Онежскому озеру и в Кижских шхерах. Ходовые эксперименты показали, что на коче с прямыми парусами в узких проливах не пройти — сильный дрейф сносил судно на берег, вёсла не помогали, пришлось проходить на шестах в узости между островами к месту спокойной стоянки на якоре, после спустить шлюпку и грести на о. Кижи за помощью. Опытный капитан музея Виктор Калядин смог отбукси-

ровать коч до Петрозаводска — стало понятно, что в некоторых обстоятельствах экспедиция без буксировки не сможет иметь гарантии безопасного движения по маршруту в соответствии с запланированным графиком.

С ожидания начались навигационные эксперименты в Арктике, так как день выхода первого каравана долго был неизвестен. Нужно было следить за ледовой обстановкой по трассе Севморпути и ждать первого судна, которое сможет доставить экспедицию в Восточный сектор Арктики поближе к Берингову проливу. Ожидание постоянно сопровождало участников похода, но и поморы неделями ждали на берегу попутного ветра, чтобы пойти под парусом-«благодатью» со средним суточным ходом 100–120 миль.

О начале движения по трассе стало известно только к концу июля, тогда же определилась возможность отправить экспедицию в середине августа из Мурманска на первом судне Северного морского пароходства. В начале августа удалось погрузить коч на борт судна БОПа — теплоход «Балтийский-40», который 5 августа привез его с боцманом в Мурманский порт. На причале продолжалось ожидание информации по состоянию льда и дате выхода первого каравана судов т. н. «северного завоза» в Восточный сектор Арктики и на Чукотку. С учётом обстановки 15 августа был объявлен сбор всех участников экспедиции.

Из истории известны география мест и имена многих первоначальников освоения Крайнего Севера и Дальнего Востока Сибири, Аляски и Алеутских островов. В числе первопроходцев жители Поморья: холмогорец Федот Алексеевич Попов, пинежанин Семён Дежнёв, Артемий Бибиков из Сольвычегодска, мезенец Исай Игнатьев и кемлянин Исаков, Дмитрий Михайлович Зырян и его брат Иван, Фома Пермяк, олончанин Савва Лошкин, упоминается и Москвитин Лука. В коммерческих предприятиях Русской Америки, кроме поморов и сибиряков, трудились промышленники и купцы из Санкт-Петербурга, Каргополя и Тотьмы. С целью сохранения историчности эксперимента команда коча «Помор» специально подбиралась из главных северорусских центров, давших России первопроходцев, что очень позитивно сказалось на работе и слаженных действиях команды. Двое членов клуба — капитан и боцман — представители земель бывших Новгородской и Олонецкой губерний, один пинежанин, один холмогор, двое участников — архангельские поморы, один вологодский — из Тотьмы и один «москвитин» — переводчик-«толмач» Андрей Григорьев.

На поморских судах было, как правило, 2–3 навигатора — капитан-«кормщик» с помощниками, промысловая «ватага» во время переходов к местам промыслов отдыхала, изредка, по указанию кормщика, помогала в работе с парусами, на вёслах и в других судовых работах. С учётом этой поморской традиции формировался состав экспедиции в Русскую Америку — не было цели обеспечить три вахты профессиональными моряками. Капитан с двумя помощниками и боцманом обеспечивали навигационную часть эксперимента и, вместе с остальными участниками, судовые работы и историко-культурные программы. Новгородец — руководитель экспедиции и капитан коча с олончанином-боцманом Юрием Колышковым имели

3–4-летний опыт походов на коче в северных морях, включая экспедицию на Шпицберген. Представители Поморья из Архангельска — старпом Владимир Вешняков, кинофотооператор и штурман-пинежанин Иван Данилов, известный этнограф и мастер колокольных звонов, уже участвовали в экспедициях на коче «Помор», а матросы — художник Евгений Зимерев и резчик по кости Станислав Курицын не имели опыта морских походов на историческом паруснике без двигателя. Создатель Морского музея Ивана Кускова в г. Тотьме историк Станислав Зайцев и переводчик из Москвы Андрей Григорьев вообще впервые в жизни вступили на борт морского судна. В последний момент на правах кандидата в члены экспедиции, как представитель одного из спонсоров, появилась на судне женщина-якутка Натала, которая согласилась с обязанностями кока участвовать в сложнейшем походе.

ВРЕМЯ НА ПОДГОТОВКУ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ: июль — ноябрь 1991 года.

ОСНОВНОЙ ЦЕЛЬЮ экспедиции являлось:

- Моделирование плавания на экологически чистых судах без двигателей, возможность плавания под прямыми парусами в арктических водах СССР и США.
- Восстановление научных и культурных связей между городами и населёнными пунктами двух стран,
- Определение взаимоотношений и влияние русской культуры на местное население со времени открытия Русской Америки.
- Большое значение экспедиция уделяла участию в международной юбилейной программе «Колумбиада-500», которая началась в 1991 году и должна была продлиться весь 1992 год. Это фестивали парусных судов на западном и восточном побережье Северной Америки, участие в культурных и научных программах Русских поселений, например, Форт Росс и других.

ПУБЛИКАЦИИ:

1. Иван Данилов — мастер колокольного звона : сборник / Сост. Е. М. Дорофеева. — Архангельск : Правда Севера, 2007. — 221 с.

ОТЧЁТ О ПУТЕШЕСТВИИ НА АЛЯСКУ

Экспедиции начались в рамках программы «Миссия Золотой век», которая была оформлена клубом «Полярный Одиссей» под руководством Виктора Дмитриева. Они — основоположники современного строительства исторических парусных судов в Петрозаводске. Ими осуществлен ряд подобных экспедиций по программе «Миссия Золотой век». Это экспедиция по следам архангельских поморов к берегам Шпицбергена, вокруг Скандинавии, по пути «из варяг в греки», и другие, участниками которых были самые разные специалисты, люди разного возраста.

Самой сложной оказалась экспедиция к берегам Русской Америки. Первоначальный план доставки самолётами парусника к берегам Аляски не получился, как не получилась доставка на Дальний Восток по железной дороге, поэтому был использован Северный морской путь, что сказалось на удлинении сроков проведения всего маршрута более чем на 2,5 месяца. Весь путь осуществлялся на поморском паруснике «коч». Это двухмачтовое судно. Мачты грот и фок с прямым такелажем. Длина корпуса — 12 метров, водоизмещение — до 7 тонн. Парусник строился по типу поморских кочей начала XVIII века, до петровских реформ. Строительство парусника велось

[1] Данилов Иван Васильевич (1952–1998) – советский и российский мастер колокольной музыки, историк, путешественник. Работал в Архангельском музее деревянного зодчества сначала научным сотрудником, потом — 14 лет — главным хранителем. С 1990 по 1995 годы — сотрудник Института экологических проблем Севера Уральского отделения РАН. В декабре 1995 года вернулся в музей деревянного зодчества научным сотрудником. Колокольными звонами начал заниматься в мае 1975 года. Восстановил праздничные колокольные звоны Архангельского Севера, сочинял свои музыкальные произведения, отрабатывал технику игры на деревянной звоннице, оборудованной 6–12 колоколами. Музыка И. Данилова использовалась в историческом художественном фильме «Дым Отечества» (Свердловская к/с, 1979 год), в т/с «Россия молодая». Он разработал колокольные мелодии для мультипликационного фильма по сказкам Бориса Шергина и С. Писахова «Архангельские новеллы». В художественном фильме «Матвеева радость», поставленном режиссёром И. Поплавской по произведениям Б. Шергина («Мосфильм», 1985 год), не только прозвучали звоны Ивана Данилова, но он исполнил роль Устина Бородатого. На Всесоюзной фирме грамзаписи «Мелодия» вышли две пластинки со звонами Ивана Данилова: «Звоны Северные» (1982) и «Архангельские колокола» (1989).

по собранным материалам. Сделали ледовую обшивку корпуса. Судно имело небольшую поварню, помещение, где с трудом мог разместиться экипаж до 10 человек, трюм для продуктов питания и дополнительного такелажа, и оборудования, небольшую казёнку для кормщика. Из навигационных приборов был только магнитный компас. Во время хода парусник управлялся румпелем с подвижной лопастью, также имелось три пары вёсел, багры, оперники и плотницкий инструмент. Кроме станового якоря были ещё два, которые использовались в штормовую погоду. Все управление проводилось вручную через систему блоков. Для высадки на берег использовалась небольшая лодка, размерами и объёмом равная поморскому зверобойному тройнику, спуск и подъём на борт проводится только вручную. В ходе экспедиции судна сопровождения не было, использовались лишь суда параллельного плавания, что было тоже впервые во время похода на парусниках такого типа. До 1991 года коч «Помор» проходил с судами сопровождения моря: Белое, Баренцево, Норвежское, Балтийское. Это позволило оценить его устойчивость, управляемость, грузоподъёмность, балласт (2,5 тонны), крепление такелажа и пр. Максимальный экипаж — 12 человек, все члены экспедиции обязаны выполнять судовые работы, которые по времени значительны, поэтому на другие дела оставалось очень мало времени, за исключением стоянок, где вахты могли стоять даже по одному человеку. Внимание к кочу у нас и за рубежом со стороны зрителей, моряков и разных специалистов очень большое. В странах Скандинавии, где есть много парусных судов, коч неоднократно хотели приобрести как старинное парусное судно. Очень многие интересуются парусным такелажем, необычным для судов такого размера. Экспедиция началась ещё в апреле 1991 года с подготовительных работ, и только после решения многих проблем по доставке корабля, в августе была осуществлена его погрузка в Мурманске на теплоход «Павлин Виноградов». К этому времени в Петрозаводске, Архангельске и Мурманске было получено всё необходимое снаряжение и продовольствие.

Рейс на теплоходе «Павлин Виноградов» проходил более-менее успешно. Коч был закреплён на крышке трюма, и на нём во время рейса продолжались работы. Изготавливали шверты, устраняли мелкие поломки, конопатили палубу. Теплоход «Павлин Виноградов» шел Северным морским путём через моря: Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское. Несколько суток через ледяные поля теплоход сопровождался атомоходом «Сибирь». За это время, можно сказать, экипаж «Помора» полностью сформировался. Дело в том, что в экспедицию заявилось 24 человека, но к этому времени осталось всего 8 участников. Не пошли в море даже радист и врач.

ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА:

1. Наумов Юрий — руководитель программы, по судовой роли капитан (вице-президент фирмы «Карелия — ТАМП», Петрозаводск);
2. Вишняков Владимир — телеоператор, по судовой роли старший помощник капитана (оператор Архангельского телевидения);

3. Данилов Иван — мастер колокольного звона, по судовой роли второй помощник капитана (сотрудник института экологических проблем Севера УрО АН СССР);
4. Зайцев Станислав — старший матрос (директор Музея мореходов г. Тотьмы);
5. Зимирев Евгений — матрос (архангельский художник, член Союза художников);
6. Курицын Станислав — матрос (художник-декоратор, Архангельск);
7. Григорьев Андрей — переводчик и кинооператор (Москва);
8. Колышков Юрий — боцман (Петрозаводск).

По своему составу команда с успехом могла работать и контактировать на американском берегу и меньше имела способность находиться в экстремальных морских условиях. Из всего экипажа только 4 человека имели морские навыки.

Не доходя 8 часов хода «Павлина Виноградова» до мыса Шмидта, коч был спущен на воду и с этого места Чукотское море проходил на буксире разных судов. Мыс Шмидта разделяет районный центр и чукотский посёлок. Рядом находятся древние стоянки чукотского или эскимосского населения, по всей видимости, они были законсервированы, но до сих пор подвергаются природным морским разрушениям. Судя по каменным орудиям, которые здесь разбросаны, это стоянки неолитические. На мысе Шмидта экспедиция попала в ледовый шторм, пришлось тягачами вытаскивать парусник подальше на берег. Это проводилось несколько раз по мере усиления шторма. Прибойные волны разрушили кромку льда, так что белые медведи бродили по посёлку. Лёд бросало выше телеграфных столбов, и после полного разрушения водой несколько раз выбрасывало на берег. Когда вытаскивали коч на берег, тросами проломили борт с левой стороны кормы. Ремонт занял несколько дней. Работа на корабле продолжались постоянно, условия были крайне тяжёлыми, постоянно шёл снег и были заморозки, поэтому круглые сутки топили печь. Всё насущное: питание, дрова, воду приходилось постоянно заготовлять. На мысе Шмидта несколько раз дали колокольные концерты, которые прошли с большим успехом. Причем концерты проводились и для чукчей, и для пограничников, и для свадеб, и для официальных делегаций. Это помогло нашей экспедиции получить значительную помощь по продвижению дальше. Ледовый шторм бушевал почти 10 дней, и только после этого удалось спустить на воду коч и снова выйти в море.

Начиная с Чукотского моря, пришлось проводить ремонт такелажа и постоянно пользоваться вёслами. Следующая наша стоянка была в посёлке Ванкарем. Здесь тоже только чудом устояли на якорях при сильном волнении, причём стояли на всех на трёх якорях. Дождались гидрографического судна, пополнили запасы дров, воды, также подкупили продукты. Рядом с посёлком Ванкарем также находится древняя стоянка, скорее всего неолитическая, и также постоянно разрушаемая. Проводили, как и везде, киносъёмки. Русских здесь мало, а чукчи живут очень бедно. Они охотятся

на серых уток и на моржей. Моржей разрешается бить только чукотским бригадам.

После нашего ухода на мысе Шмидта штормом были сильно побиты суда, опрокинуты причалы и близстоящие дома. Гидрографическое судно провело нас на буксире через мысы: Уэлен, Камень-Сердце, Дежнева, до мыса Святого Лаврентия. На всём пути следования продолжался сильный шторм. Коч несколько раз терял связь с гидрографическим судном, его часто заплёскивало волнами и сбивало всё на палубу. Мы только на двое суток опередили тайфун, вовремя обогнув мыс Дежнева. Нашему продвижению сопутствовала затяжная осень. Не доходя до бухты Провидения, мы быстро прошли таможенный досмотр и вышли в автономное плавание через Берингово море к берегам Аляски. В наших водах за движением коча наблюдал пограничный корабль.

Маршрут экспедиции лежал к городу Ному, где американская фирма имела авиарейсы на бухту Провидения, но последующий штиль, а также течение до 2-х узлов не дали возможности дальнейшего продвижения до пункта назначения. К этому времени экипаж был сильно измотан переходом, поэтому остановка в г. Номе могла быть местом консервации корабля до следующего года. 8 октября 1991 года в Беринговом море развилось сильное волнение. Ветер шёл преимущественно с северо-запада. Повернув парусник на юг, мы в течение следующих суток прошли дельту реки Юкон и при минимальном волнении зашли за мыс Румянцева. Направление ветра не позволило нам продолжить свой маршрут дальше, прижимая к многочисленным отмелям. Течение и отмели не соответствовали обозначенным на картах. Всё-таки удалось связаться с поселением Скамон-бей, с эскимосами, и на время пополнить запасы воды. От места стоянки судна до поселения было более 10 миль. Высадили также через катер и переводчика в основном для связи, так как наши семимильные рации не позволяли иметь связь с кем бы то ни было. В дальнейшем ситуация стала драматичной: юго-западные и юго-восточные ветра плотно прижимали к ближним мелям. Пройти их на небольшой воде из-за сильных противных (встречных) течений не удалось. Пришлось постоянно работать якорями, с которых часто сносило. На лодке якоря по одному вывозились мористее, там их бросали в воду и парусник подтягивали на длину якорного каната. Особенно тяжело проходили ночи, их было три. К этому времени день стал намного короче, электрического ночного освещения на корабле не было, только керосиновые лампы, которые сильным ветром задувались. Лодка, не имея хода, буквально вставала на дыбы, передвигаться не было возможности, только лёжа, хватаясь за что попало. Часто волна попадала всей своей тяжестью не прямо в нос и борт, тогда слышались пушечные удары. К этому времени в поварню стала просачиваться вода снизу, забились помпы. Постоянные авралы измотали экипаж, и если днём были видны прибои около отмели, и можно было что-то предпринять, то ночи этого не позволяли. Второй ночью волнение было до 7 баллов. На чёрных волнах появились белые отметины пены, наблюдение за отмелями стало

совершенно невозможным, даже по звуку прибоя. Ночью была полностью залита палуба. Забило клюзы, пришлось заново всё крепить на палубе. К тому же якорные канаты на планшире начали перетираться. Приходилось их постоянно травить. Днём заметили катер, но пробиться ему к нам не удалось. Не имея связи, бросили красную и шумовую ракеты. Ночью с помощью паруса немного отодвинулись от мелей, на всё ушло около 4 часов. Всю третью ночь стояли на становом якоре (140 кг). Пришлось вытравить весь запас якорного каната. Волны стали намного выше корпуса, добирались до рей, всё вокруг было сплошь покрыто пеной. Все силы отдавали наблюдению за якорными канатами и промерами глубин. К этому времени холод совершенно измучил экипаж, более 30 минут на палубе было выстоять невозможно. Вся одежда была сырой, что-нибудь топить или готовить также не представлялось возможным. В поварне поминутно всё летело вниз. Видели огни самолёта американской береговой охраны, но они нас не видели. Нависавшие тучи их постоянно скрывали. К утру волнение немного улеглось, но достать становой якорь было невозможно. Всё равно начали готовиться к ходу. В это время американский самолёт сбросил нам рацию, на лодке удалось её подобрать, связались с авиаторами и с нашим переводчиком. В этом районе других судов, кроме нашего, не было. Единственным спасением оказалось наше продвижение ближе к мысу Румянцева, где к этому времени волнение утихло. Удалось поднять становой якорь и, используя западный ветер, зайти за мыс Румянцева, куда подошли также два катера эскимосов. За несколько часов ходу по спокойной воде навели порядок, переоделись, вскипятили чай, кое-что сварили и даже подняли из трюма и развесили колокола.

Встретили нас просто прекрасно, почти все жители вышли на берег. Колокольный звон проходил в течение всего вечера. Поселок Скамон-бей находится под гористыми сопками и постройками примыкает к ним. Жителей до 700 человек, почти все эскимосы, за исключением учителей в школе, временных работников аэропорта, а также служителей двух церквей. Большую роль играет совет старейшин, которые решают многие вопросы жизни посёлка. Именно совет решил оказать нам помощь, т.е. решил вопрос жизни и смерти. Очень много детей, которые в свою очередь охотно знакомятся и любят дружить. За месячное наше нахождение среди них мы не видели никаких споров или потасовок. Живут они в домах на сваях, сделанных из плит, досок. Дома обогреваются горячим воздухом, и в каждом есть кондиционеры. В некоторых мы видели установленные железные камины. Дома окрашены в разные цвета, от этого весь посёлок выглядит разноцветным. Самые крупные постройки — это школа и спортивный зал, кроме них есть ещё несколько больших зданий. Поселок Скамон-бей считается резервацией, т. е. заповедником «природным и человеческим». Доступ сюда туристам запрещён, за исключением немногих специалистов. Здесь есть 7 магазинов и лавок. Притом почти все эскимосские семьи имеют катера с моторами, снегоходы и четырёхколесные мотоциклы. У некоторых есть ездовые собачьи упряжки, как и у чукчей в д. Ванкарем. Многие ловят лососей в реч-

ке около посёлка, бьют лосей, нерпу. У многих есть специальные старые гарпуны для морского зверя. На отмелях собирают плавник, но нигде не было видно поленниц с большим запасом дров. В основном имеют лодочные моторы японского производства. Аэродром сделали между посёлком и рекой. В день летают до 7 пассажирских самолётов, самые большие самолёты возят до 7 пассажиров. Прилетают и грузовые самолёты. Находящийся рядом карьер работает и для посёлка, и для аэродрома, который собираются увеличивать. Эскимосы очень похожи внешне на чукчей, одеваются согласно погодным условиям. Но одежды современные, молодёжь даже в ноябре ходит без шапок. Имеют много охотничьих ружей, также как и чукчи, любят стрелять, особенно с катеров и лодок. Погодные условия здесь сложные, много холодных ветров.

В первый день после нашего прихода в Скамон-бей, вечером состоялась встреча нашего экипажа с представителями руководства в посёлке и с учащимися школы. После наших выступлений сообща с руководством посёлка мы вместе ужинали. Причём вся приготовленная пища была традиционной для эскимосов. В последующие дни мы детально знакомились с жизнью посёлка. Оказывается, здесь знают много русских слов ещё со времен Русской Америки. Самые старые эскимосы помнят рассказы о приходе в Скамон-бей русских парусников. Тогда ходили только русские корабли, особенно вдоль таких сложных для хода берегов. Учителя рассказывали легенду, что когда в Форте-Росс сбрасывали русский флаг, то он зацепился за штык пехотинцев, и русским было очень горько это видеть. Здесь совет старейшин принял сухой закон, поэтому, как говорили сами эскимосы, у них жизнь разительно отличается от других общин. Но почти все они много курят и используют жевательный табак, особенно молодёжь, и даже дети. Все они, в том числе и женщины, и дети, любят ездить на технике. Правда, дорог к другим посёлкам у них нет. Зимой туда могут ездить только на собаках. На собаках ездят также очень далеко в дельту реки Юкон, где и охотятся на лосей. В открытое море в настоящее время практически не выходят. Разговаривают в основном на английском и эскимосском языках. Старые эскимосы английский практически не знают, общаются только на своём. Несколько раз нас приглашали в их церковь, где эскимосы поют псалмы под аккомпанемент гитары или фисгармонии. В церковь их ходит много, и глава старейшин также. Убранство церкви очень простое, за кафедрой изображение креста, в зале стоят лавки как в кирхе, каждому пришедшему выдают книгу с текстами песнопений. Небольшой колокол рядом с церковью работает очень редко, находится в запустении, здесь как на западе юбка колокола бьётся об язык. Колокол стоит как бы на небольшом маяке или топографическом знаке, иначе эту конструкцию не назовёшь. Многие эскимосы очень набожны, ходят в гости к пастору, особенно когда приглашали и членов нашего экипажа. Интерес к нам был большой, особенно к нашей жизни, очень интересовались нашим кораблём и нашими колокольными звонами. Так что звонить приходилось часто, но без какой-либо оплаты за концерты. Все ученики занимаются баскетболом,

у них в округе одна из самых сильных команд. Катаются, конечно, и на лыжах. В доме для общих танцев нам специально показывали традиционные танцы эскимосов, притом танцующие старики очень сердились на молодых, если последние закрывали танец нам. Музыкальное сопровождение — тот же бубен, что и у чукчей.

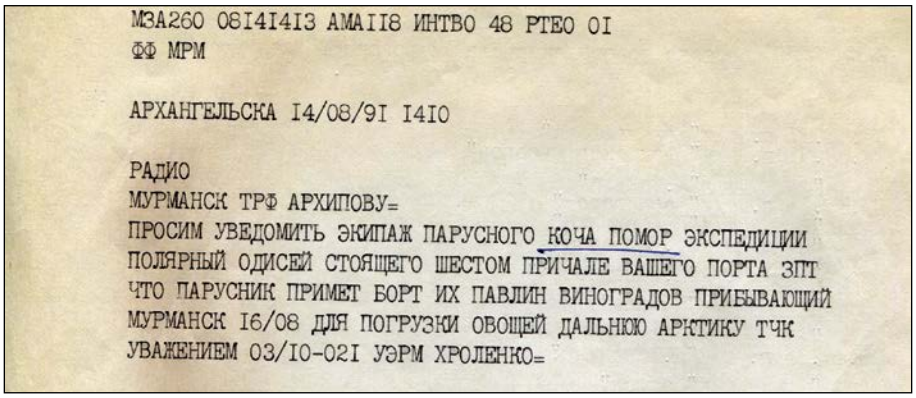
В течение всего времени не удавалось вытащить коч «Помор» на берег и законсервировать его. Большая часть оборудования и питания были складированы в специально отведённых для этого местах. Через два дня фирма, которая занимается строительством в эскимосских посёлках, предоставила нам небольшой домик с продуктами, кухней, ванной. В честь нашего спасения на сопке над Скамон-бей мы поставили навигационный крест до 4 метров с надписью на медной пластине и списком членов экипажа, что тоже соответствует древним поморским традициям. Также удалось договориться и о дальнейшем плавании — теперь уже к русским поселениям. Здесь очень много русских названий поселений, также как и географических названий. Мы пришли уже поздно осенью, и празднования открытия Русской Америки в этом году уже закончились, но по связи с Анкориджем знаем, что на следующий год нас ждут. Всем очень импонировало, что мы пришли из далекого Архангельска, откуда начинался путь наших великих землепроходцев. 7 ноября мы были уже в Номе. Это небольшой современный город до 4 тысяч населения. Здесь часто бывают русские и чукчи через бухту Провидения. Здесь же находится радиостанция, откуда ведутся передачи на русском языке на религиозные темы. Нас как всегда хорошо встретили и разместили, особенно когда узнали, что мы будем на следующий год участвовать в Колумбиаде. В Номе, как и в немногих других городах, есть свой колледж. Мы двумя камерами вели съёмки всех наших поездок и знакомств, что, конечно, будет хорошим материалом для отчёта. Здесь мы узнали, что были не только в центре Аляски, но и что в очень интересном даже для них поселении Скамон-бей. Как и в Скамон-бей, в Номе очень многие хотели приехать к нам и посетить наши северные города. Скорее всего, так и будет в ближайшем будущем. Дальнейший наш перелёт в бухту Провидения оказался очень интересным, особенно красиво было море и скалы, между которыми мы летели.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕДИЦИИ. Так как связи между материками и влияние культуры одного народа на культуру другого столетиями происходило с помощью парусных судов, и это было традиционно, то восстановление традиции парусного флота было бы наиболее актуальным в наше время. Такие плавания, конечно, возможны, но суда сопровождения на дальние рейсы нужны. И, конечно же, бытовые условия для работы творческих групп на кораблях, имеющих самостоятельные автономные плавания, должны быть достаточно хорошими, и нельзя смешивать работу экипажа с научно-исследовательской и творческой работой. Также необходимо для каждого участника иметь возможность самостоятельно планировать работу на берегу и свой маршрут перемещения по населённым пунктам.

Подобные экспедиции позволяют участвовать во многих мероприятиях морских городов, поселений, где большую работу проводят музеи, вузы и другие организации. Так, например, через Северный морской путь и Аляску идет экспедиция «Русская Америка», то навстречу ей идёт подобная же экспедиция клуба «Полярный Одиссей» через страны Европы. Обе экспедиции будут участвовать в Колумбиаде в 1992 году в Северной Америке, т. е. в большом международном событии. По результатам этой экспедиции придется ещё очень много работать.

ДНЕВНИК РУКОВОДИТЕЛЯ ЭКСПЕДИЦИИ И КАПИТАНА ЮРИЯ НАУМОВА

Все участники похода собирались в г. Мурманске — некоторые за несколько дней до выхода начали обживать судно, привыкая каждый к своему штатному месту в походе. В последние дни закупали по базам Мурманского флота и Гослова крупы-концентраты, дефицитные тушёнку-сгущёнку и овощи, заправляли водой бидоны и бензином канистры. 16 августа получили информацию о прибытии нашего судна ледового класса «Павлин Виноградов», собрали последних участников экспедиции, начали подготовку к погрузке на борт т/х коча и контейнеров с грузом.



МЗА260 08I4I4I3 АМАII8 ИНТВО 48 РТЕО 0I
ФФ МРМ

АРХАНГЕЛЬСКА I4/08/9I I4I0

РАДИО
МУРМАНСК ТРФ АРХИПОВУ=
ПРОСИМ УВЕДОМИТЬ ЭКИПАЖ ПАРУСНОГО КОЧА ПОМОР ЭКСПЕДИЦИИ
ПОЛЯРНЫЙ ОДИСЕЙ СТОЯЩЕГО ШЕСТОМ ПРИЧАЛЕ ВАШЕГО ПОРТА ЗПТ
ЧТО ПАРУСНИК ПРИМЕТ БОРТ ИХ ПАВЛИН ВИНОГРАДОВ ПРИБЫВАЮЩИЙ
МУРМАНСК I6/08 ДЛЯ ПОГРУЗКИ ОВОЩЕЙ ДАЛЬНЮЮ АРКТИКУ ТЧК
УВАЖЕНИЕМ 03/I0-02I УЭРМ ХРОЛЕНКО=

Сообщение о судне для доставки экспедиции на Чукотку.
Архив экспедиции

На Чукотском море нет ни одного порта с оборудованными причалами, с учётом этого Северное морское пароходство предоставило нам судно необходимого ледового класса — арктический грузовоз «Павлин Виноградов», на борту которого были два сблокированных крана грузоподъёмностью по 12,5 т каждый, которые позволяли разгрузить наш коч в любом месте прямо на воду. Для облегчения веса коча пришлось купить контейнер, куда загрузили из трюма всё тяжёлое судовое оборудование: в первую очередь балласт, якоря и колокола судовой звонницы. За день до отхода коч с лодкой, рангоутом, такелажем и контейнер с оборудованием погрузили на грузовоз и закрепили на палубе.





Коч «Помор» с лодкой-«пряжинкой» на палубе,
закреплён на крышке среднего трюма т/х «Павлин Виноградов». Фото А. Григорьева

В понедельник 19 августа 1991 года, в день памятного путча, в 21:00 экспедиция встала на довольствие на борту «Павлина Виноградова» и отправилась из Мурманска на Чукотку к месту сбора судов в караван у ледокола «Арктика». За время похода команда продолжала готовить коч к походу, укрепили руль и румпель, сделали два «шверца» и устройство для их подвески к бортам. Мы ещё больше познакомились и узнали друг друга, сильные и слабые стороны, возможности и пристрастия каждого, начали работать по вахтам и по авралам, правда, только в светлое время и не в штормовую погоду.



Карское море. С. Зайцев и Ю. Наумов на борту т/х «Павлин Виноградов».
Фото А. Григорьева

Участники экспедиции убедились в отсутствии в эту навигацию открытой воды на всём протяжении от Ямала до моря Лаптевых. В проливе Вилькицкого удалось увидеть круглосуточную работу ледокола «Арктика», пробивающего канал во льдах для проводки каравана и дополнительные проходы для ослабления сжатия судов многолетними льдами. Пройдя пять морей, по прибытии на Чукотку, 29 августа «Павлин Виноградов» на глубинах 10–12 м встал для разгрузки на якорную стоянку на рейде в 2 милях от портопункта Рывеем.

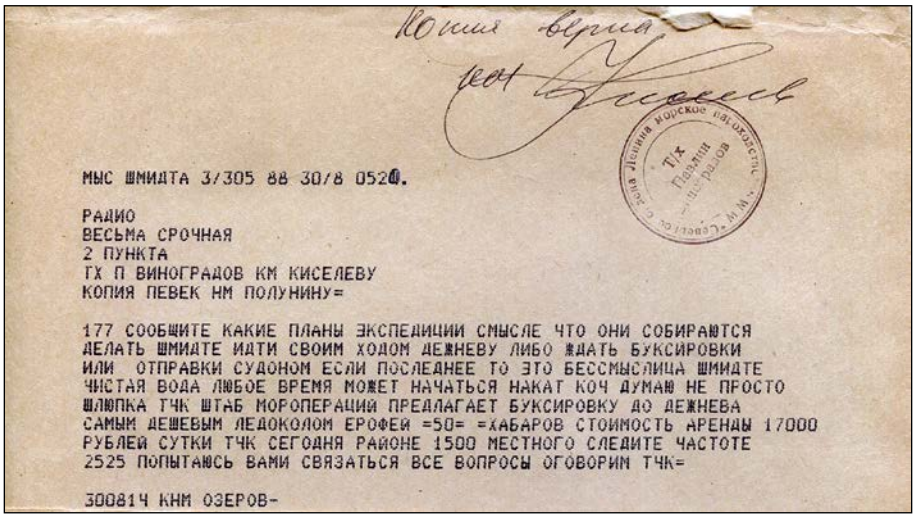
30 августа на рейде Рывеема с глубинами 8–10 м, при полном штиле, благодаря действиям команды и синхронности работы двух бортовых кранов коч был спущен на воду рядом с двумя «стамухами»[1].



Выгрузка коча на рейде п/п Рывеем. Фото А. Григорьева

На ровной зыби высотой до метра за половину солнечного арктического дня удалось поставить на места мачты и руль, загрузить балласт и якоря, реи, паруса и такелаж, закрепить мачты и стоячий такелаж. Были спущены и подготовлены к работе бортовые «шверцы», вёсла, палубная лодка-«пряжинка» и подвесной мотор «Ветерок-8». В последнюю очередь произведена загрузка в трюмы остального судового оборудования, экспедиционного снаряжения, включая колокола звонницы и продуктовые запасы для автономного плавания. Капитану «П. Виноградва» В. А. Киселёву поступила радиограмма «весьма срочная», в которой предлагалось буксировать коч ледоколом «Ерофей Хабаров» до мыса Дежнёва, чтобы скрыться за ним от возможных сложностей Чукотского моря. В экспедициях «Полярного Одиссея» в Арктике уже был опыт буксировки коча за грот-мачту разными судами, даже на скорости около 10 узлов в кильватерной струе двух винтов за л/к «Капитан Косолапов».

[1] Столбообразные куски многолетних ледяных полей, стоящие на дне с выступающей на поверхность верхушкой (прим. автора).



МЫС ШМИДТА 3/305 88 30/8 0520.

РАДИО
ВЕСЬМА СРОЧНАЯ
2 ПУНКТА
ТХ П ВИНОГРАДОВ КМ КИСЕЛЕВУ
КОПИЯ ПЕВЕК НМ ПОЛУНИНУ=

177 СООБЩИТЕ КАКИЕ ПЛАНЫ ЭКСПЕДИЦИИ СМЫСЛЕ ЧТО ОНИ СОБИРАЮТСЯ
ДЕЛАТЬ ШМИДТЕ ИДТИ СВОИМ ХОДОМ ДЕЖНЕВУ ЛИБО ЖДАТЬ БУКСИРОВКИ
ИЛИ ОТПРАВКИ СУДНОМ ЕСЛИ ПОСЛЕДНЕЕ ТО ЭТО БЕССМЫСЛИЦА ШМИДТЕ
ЧИСТАЯ ВОДА ЛЮБОЕ ВРЕМЯ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ НАКАТ КОЧ ДУМАЮ НЕ ПРОСТО
ШЛЮПКА ТЧК ШТАБ МОРОПЕРАЦИЙ ПРЕДЛАГАЕТ БУКСИРОВКУ ДО ДЕЖНЕВА
САМЫМ ДЕШЕВЫМ ЛЕДОКОЛОМ ЕРОФЕЙ =50= =ХАБАРОВ СТОИМОСТЬ АРЕНДЫ 17000
РУБЛЕЙ СУТКИ ТЧК СЕГОДНЯ РАЙОНЕ 1500 МЕСТНОГО СЛЕДИТЕ ЧАСТОТЕ
2525 ПОПЫТАЮСЬ ВАМИ СВЯЗАТЬСЯ ВСЕ ВОПРОСЫ ОГОВОРИМ ТЧК=

300814 КНМ ОЗЕРОВ-

Радиограмма 30 августа. Архив экспедиции

В Дальневосточное пароходство было отправлено гарантийное письмо по оплате и прошли переговоры по радио с капитаном ледокола «Ерофей Хабаров», который согласился начать буксировку, но потребовал сделать брагу — завести и закрепить буксир вокруг всего корпуса. Мы пропустили главный якорный капроновый канат за кормой до носа, соединили в гаше и подвязали в петли шкертиками, пропустив их через клюзы и привязав к уткам. Прибыл капитан ледокола Владимир Степанов, назвал наше изобретение соплями, сделал замечания и предложил крепить «*к бортам скобы из стальной полосы шир. 100 мм, толщ. 10 мм, с загибом не менее 150 мм*». Пришлось сослаться на опыт буксировки л/к «Косолапов» за грот-мачту, на что прозвучала реплика капитана: «*Здесь вам не Западный, а Восточный сектор Арктики, у нас такие волны, что ваши мачты не будут видны*», после чего он отбыл на свой ледокол.

Оставив свою брагу висеть по бортам, продолжили погрузку и укладку снабжения, после 17:00 тепло попрощавшись с капитаном и командой судна, благодарные поморы-кочеманы спустились по штормтрапу[2] на борт своего судна. Договариваемся на буксировку в п/п Рывеем небольшим портовым катером, т. к. грести вёслами невозможно: вся палуба завалена снаряжением, не можем и идти за своей лодкой под мотором — «Ветерок» работает с перебоями и глохнет. Прибываем в закрытую гавань к 20:00, где доложились о прибытии и узнали прогноз погоды на ближайшие дни. Узнали, что в нижнем течении реки Рывеема разрабатывают россыпное месторождение золота и месторождения агата и оникса. Для успешной работы горняков и зимовки советских людей в посёлках побережья привезены на судах, стоящих на рейде, продукты, горючее и всё необходимое.

Маленькая, но глубокая бухта в устье речки позволила встать носом к берегу и сразу крепить бушприт, подвязать реи, подготовить к походу

[2] Штормовой трап — верёвочная лестница с деревянными ступенями по наружному борту, служащая для подъёма на судно (корабль) или посадки в спасательные шлюпки, спасательные плоты, лоцманский катер и прочие плавсредства (прим. автора).



Подход к гавани портопункта Рывеем. Фото А. Григорьева

паруса и разобрать бегучий такелаж: фалы, топенанты, шкоты, брасы. Половина команды не имеет «хорошей морской практики», но в этом тоже заключается одна из составляющих навигационного эксперимента. Известна поморская традиция — на борту промыслового судна два навигатора: *«корщик»* и *«подкорщик»*, промышленники не участвуют в управлении судном, выполняют все общие работы по жизнеобеспечению и, если потребуется, то помогают в судовых работах. Такая практика соблюдалась и на коче во время всего похода. Праздничный ужин готовит кокша, взятая в команду с испытательным сроком. Засиделись на радостях по поводу прибытия — наконец почувствовали себя экспедицией на борту, началось шумное обсуждение ситуации и возможных вариантов дальнейшего движения. В навигационных экспериментах 1987–1989 годов было установлено, что коч — судно морского парусного хода, вёсла на коче могут использоваться только в штиль и без сильных течений или на закрытых акваториях и у причала. С попутным ветром средняя скорость под парусами 5–6 узлов, а при хороших ветрах и погодных условиях достигала 10–11 узлов.

Утром прошли регистрацию в портопункте Рывеем и продолжили оснастку мачт и другие судовые работы, которые продлились до 3 сентября и всё это время на голубом небе ярко светило солнце, а на синем море был полный штиль. Перед началом движения Станислав Зайцев поднял на грот-мачте «Помора» флаг Русско-американской компании, который он сделал сам для похода к землям, освоенным российскими промышленниками. Важно отметить, что это был первый российский триколор, поднятый на советском судне в новой, после путча, истории страны. Экспедицию под будущим государственным флагом сразу же поддержало Дальневосточное

морское пароходство и помогло с дальнейшим сопровождением прохода вдоль побережья Чукотки до бухты Лаврентия и обратной доставкой кочa из Америки в Россию.

До мыса Шмидта расстояние около 70 миль — значит при хорошем западном или северо-западном ветре под парусами мы бы могли дойти до него за 15–20 часов или, чисто теоретически, на вёслах за 3 суток хода по тихой воде! Но по прогнозу через 2 суток ожидался «ледовый шторм», поэтому главным был вопрос — успеем ли мы дойти до порта Мыс Шмидта.

3 СЕНТЯБРЯ 1991 ГОДА. Ранним солнечным утром из уютной бухты Рывеема коч вышел в восточном направлении по Чукотскому морю. На вёслах «Помор» шёл по штилю со скоростью около 1–1,5 узла. Не добавила скорости и буксировка кочa своей лодкой с 8-сильным мотором во время завтрака команды. Протяжённость самого опасного по ледовой обстановке участка маршрута до укрытия за мысом Дежнёва составляла более 350 миль. Мы понимали, что при сильном северном ветре к побережью могут подойти льды, а это грозило разрушением деревянного судна, предполагало работы по спасению её участников и возможный конец экспедиции, что никак не входило в наши планы.

По прогнозу обещали северный ветер до 12 м/сек, а пока команда тренировалась на вёслах и на буксире под «Ветерком». Капитан л/к «Е. Хабаров» принял решение начать буксировку и пригласил встать у борта, чтобы подписать договор. В 16:00 начали буксировку за ледоколом со скоростью



Коч «Помор» под парусами. Путь на Грумант. Фото Ю. Манжелея

6 узлов и уже в 24:00 стояли в бухте Западной у мыса Шмидта. Утром по радио поступило разрешение начальника дистанции на прохождение до мыса Дежнёва после оформления всех документов. Опять солнце и тихо, на рейде около десятка судов ведут разгрузку.

4 СЕНТЯБРЯ. В 11:00 отдали буксир «Ерофея Хабарова» и вошли на вёслах во льды — ещё одно испытание и навигационный эксперимент — прошли на вёслах и под парусом до грузового мола без посторонней помощи, расталкивая льдины, толкаясь баграми в узких местах.



На вёслах у м. Шмидта. Е. Зимерев и С. Курицын. Фото В. Вишнякова

Пока боролись со льдами и встали к молу, была подготовлена встреча с местными журналистами и ТВ — съёмочная группа уже пролетела на вертолёте и сняла буксировку за ледоколом... После интервью для СМИ получили первые сведения: жилой посёлок с аэропортом в стороне от портопункта, там работают почта и магазины, консервы, табак и водка по талонам, уже 4 дня по берегу бродит семья белых медведей. Рядом есть чукотский колхоз «Рыркайпий» (переводится как «лежбище моржей»). Все люди озабочены тем, что будет после ельцинского выступления, началось сокращение персонала учреждений и предприятий, многие думают уезжать, государство обещает помощь в доставке на Большую землю.

5 СЕНТЯБРЯ. «Помор» дал прощальный обед капитану ледокола на палубе кочa — наша кокша Натала превзошла себя — поморская идиллия! Увидели первого белого медведя! После обеда в портнадзоре нас поприветствовали

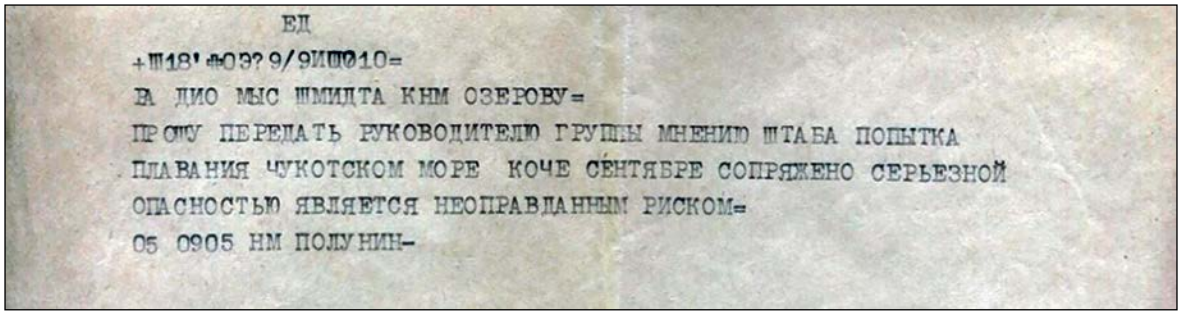


Коч у мола в гавани м. Шмидта. Фото В. Вишнякова



Коч с брагой вокруг корпуса. У трапа А. Григорьев. Фото В. Вишнякова

и выразили общее мнение, что плавание на деревянном судне без двигателя с прямыми парусами в сентябре месяце все считают опасным. Пришла телеграмма от начальника штаба операций Восточного сектора Северного морского пути, который назвал такое плавание «неоправданным риском».



ЕД
+Ш18'№09?9/9ИШ010=
ВА ДИО МЫС ШМИДТА КНМ ОЗЕРОВУ=
ПРОШУ ПЕРЕДАТЬ РУКОВОДИТЕЛЮ ГРУППЫ МНЕНИЮ ШТАБА ПОПЫТКА
ПЛАВАНИЯ ЧУКОТСКОМ МОРЕ КОЧЕ СЕНТЯБРЕ СОПРЯЖЕНО СЕРЬЕЗНОЙ
ОПАСНОСТЬЮ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОПРАВДАННЫМ РИСКОМ=
05 0905 НМ ПОЛУНИН-

Радиограмма из штаба Севморпути. Архив музея «Полярный Одиссей»

В штабе проводок подписали акт выполненных работ по буксировке, получили некоторое одобрение своим действиям, побеседовали об особенностях жизни, навигации и морях на востоке и попрощались с капитаном л/к «Е. Хабаров», который по приказу руководства уходил на запад для ледовых проводок и уже не мог нам помочь.

Все портовые баржи уже стояли на берегу — на завтра ожидался ледовый шторм. К вечеру наш коч стал носом в берег, и наша буксировочная брага была подготовлена для вытаскивания коча бульдозером на берег.

Иван Данилов с юнгой Станиславом Курицыным сразу же развесили колокола на грот-рею, и звонница коча «Помор» начала многодневные кон-



Ледовый шторм разрушил волнолом. Рисует Е. Зимерев.
Фото А. Григорьева

церты колокольной музыки для жителей Мыса Шмидта. Закат золотисто-багряный, такими были и горы, уходящие вокруг залива к солнцу, море тоже отливало золотом. Общий сбор по поводу успешного завершения первого этапа морского пути — всё подготовлено к завтрашним штормовым событиям. Кокша ночует на берегу — утром на самолёте улетает домой в Якутск, слава Богу, для всех и для пользы дела. Закат стал зловеще багровым — для поморов красный закат всегда к ветру. Тихий вечер, в сумерках медведица с двумя малышами ушли в ледяную массу. Начинаем жить в режиме похода три вахты по 4 часа.

6 СЕНТЯБРЯ. В 4:00 началось волнение моря и льдов за молом — сбывается прогноз о ледовом шторме, даже медведица с медвежатами вышли изо льдов и ушли в тундру за посёлок. Утром льды ударяют о борт и корму — поджимают коч к берегу! Подошёл трактор и за брагу потащили коч на берег, но нос упёрся в кучу грунта близко к урезу воды, канат браги врезался в транец и лопнул, чуть больше половины длины корпуса пока в море. После обеда у носа коча начали рыть траншею с продольными лагами и поперечным накатом из коротких брёвен под корпус. В случае усиления шторма и разрушения дамбы необходимо будет вытащить коч из воды на безопасное расстояние.

Капитан порта Озеров предложил оставаться на зимовку до июля следующего года — поблагодарили, сказали, что нам нужно на Аляску и дальше, иначе не успеем в 1992 году в Форт Росс, а сами уже задумались



Бульдозер ЧТЗ — «Дэд» вытягивает коч «Помор» на безопасную стоянку.
Фото А. Григорьева

о многом, о чём ещё не думали в Рывееме. Медведи гуляют по посёлку — заглядывали в окна. Вахты предупреждены о ледовой опасности, действиях по авралу и вооружены ракетами для отпугивания и защиты от медведей. Ночью волны начали размывать дамбу, бульдозер обещали после обеда, пока освобождаем коч от лишнего груза. Бульдозер потихоньку обтянул буксир и по сантиметру начал двигаться, но нагрузка в гору велика — снова рвётся наш буксирно-якорный канат, но удалось подняться от воды. Закончили рытьё траншеи, уложили четыре ряда долевых брёвен, подвели под киль и уложили поперечные брёвна, и по ним бульдозером вытянули коч на 20 метров от воды и поставили на ровный киль — готовы к долговременной стоянке с проживанием на борту.



Ремонт транца после вытягивания коча. С. Курицын.
Фото А. Григорьева

7 СЕНТЯБРЯ. Шторм не стихает, льды и даже стамухи разрушаются, перетирая друг друга, и приближаются к берегу: за кормой коча крошево льда и ледяные брызги летят на палубу коча, а прогноз обещает усиление северного ветра, который нагонит ледовые поля — коч под угрозой. Советуемся со штабом, анализируем переход С. Дежнёва и других ватаг российских первопроходцев. Становится понятным, почему С. Дежнёв вышел на 7 кочах с ватагой из 100 казаков и промышленников, которые уже имели опыт таких походов и были готовы действовать в случае угрозы. При сильном шторме или нагоне льдов северным ветром они всегда могли подойти к берегу, выбросить из судов камни-балласт, разгрузить и вытащить все облег-

чённые кочи на берег, чтобы переждать ледовый шторм. С наступлением хорошей погоды с попутным ветром можно было продолжить путь — на такие действия способна только большая ватага. Наши трюма и кубрик были заполнены провизией и снабжением с расчётом до Форта Росс в Калифорнии, под всем экспедиционным имуществом, включая запас дров в рундуках, лежит более 2 тонн чугунного балласта. Разгрузка займёт много времени, но и пустой коч нашей команде не вытащить на берег. Даже с помощью техники при буксировке за бульдозером, при вытаскивании коча на берег, нос зарывался в галечный пляж, капроновые канаты рвались, а корма коча осталась на береговой линии.



Ледовый шторм размыл мол и выжимает льды на берег.
Фото А. Григорьева

8 СЕНТЯБРЯ. Вечером стали искать местного жителя — капитана Александра Савушкина, хозяина стоящей на берегу небольшой самоходной баржи Т-36, надеемся договориться с ним на буксировку в благоприятную погоду до мыса Дежнёва. Он живёт в Ванкареме, работает на своём судне вдоль побережья Чукотского моря и Берингова пролива, поэтому хорошо знает особенности местного прибрежного плавания и согласился в хорошую погоду отбуксировать наш коч до посёлка Уэлен на мысе Дежнёва.

За маленькими плоскодонными баржами, приспособленными для самостоятельного прибрежного плавания, с 1960 года закрепилось название «зиганшинка» — тогда Т-36 с командой сержанта Асхата Зиганшина и трёх рядовых солдат унесло с Курильского о. Итуруп в открытый океан.



Самоходная баржа Т-36 («зиганшинка») рядом с кочем на берегу Мыса Шмидта.
Фото В. Вешнякова



Экспедиция «Колумбы Российские» на Чукотке, 1991 г.
Фото В. Вешнякова

За 49 суток болтанки по волнам Тихого океана плоскодонная баржа продрейфовала около полутора тысяч морских миль, без еды и воды молодые парни выстояли и не потеряли человеческий облик. Героев подобрал американский военный корабль и доставил их в Калифорнию, откуда они вылетели на Родину. Эти баржи сохранились до конца XX века; т. к. каменистое мелководное побережье Чукотки не позволяет строить береговые причалы, поэтому только на Т-36 можно разгружать большие суда, доставлять грузы на берег и доставлять грузы в закрытые гавани к причалу или прямо на берег, где можно разгрузить баржонку через открытую аппарель. Баржа Т-36 имеет длину 17 м, ширину 3,5 м, осадку около 1 м, не удаляясь от берега больше, чем на 500 м. Двигатель «зиганшинки» позволяет в хорошую погоду двигаться со скоростью до 9 узлов — на буксире за ней мы могли бы пройти от мыса Шмидта до Ванкарема (100 миль) за 12–15 часов и оттуда до м. Дежнёва (180 миль) за 25–30 часов.

С 9 СЕНТЯБРЯ обживаемся на вынужденной береговой стоянке. Пресную воду в бидонах носим из управления капитана порта, заготавливаем дрова, пополняем запас свежих продуктов в магазине, питаемся на борту коча. Все эти дни шло обсуждение с руководством Восточного сектора Арктики сложившейся ситуации и вариантов продолжения экспедиции. Предупреждение о том, что плавание в сентябре по Чукотскому морю на деревянном судне с прямыми парусами без двигателя — неоправданный риск. Получение прогнозов, штормовое предупреждение. Из лоции известно, что по всему побережью Чукотского моря тянется почти непрерывная цепь мелких лагун, отделённых от моря низкими галечно-песчаными косами. Прямолинейный характер этого берега, исключая район Колючинской губы, незначительно нарушается выступающими в море обрывистыми мысами Отто Шмидта, Ванкарем, Джэнрэтлен, Онман и Сердце-Камень. Капитаны судов, следующих в Чукотское море, последнюю информацию о навигационно-гидрографической и ледовой обстановке получают от штаба морских операций по радио, связавшись с ним на подходе к портам Певек или Провидения. Все суда, плавающие в Чукотском море, оперативно подчиняются штабу Востока, базирующемуся в порту Певек. Штаб, располагая данными ледовой авиаразведки, сообщениями полярных станций и прогнозами погоды, определяет наиболее удобные пути для судов и даёт им соответствующие рекомендации. По правилам плавания по СМП в период навигации конкретное указание, каким путём в данный момент надлежит следовать в Чукотском море, каждое судно или караван судов получает от штаба Востока. При благоприятной ледовой обстановке рекомендуется следовать в пределах видимости береговых ориентиров.

Изучаем карту, лоцию и следим за погодой. До Берингова пролива есть только одно надёжное укрытие — Колючинская Губа, хорошо закрытая с узким проходом в Ледовитый океан. Продолжается шторм, лёд пока не показался, но ледовые поля за 20 дней могло передвинуть ветром ещё ближе к берегу, поэтому принимаем решение: после окончания шторма необходи-

мо уйти от ледовой опасности за мыс Дежнёва с помощью буксировки за судами. Нельзя подвергать неоправданному риску судно и людей — портов-укрытий нет, надеяться на попутный западный или юго-западный ветер не приходится, а северный ветер непременно прижмёт судно к берегу, выкинет на камни и, если не разобьёт, то в этих условиях нам его не отремонтировать — и тогда конец экспедиции... От мыса Шмидта до следующего возможного укрытия для безопасной стоянки — селения Ванкарем около 100 миль.

За время вынужденной стоянки на берегу участники имели возможность знакомиться с окрестностями посёлка Мыс Шмидта со специалистами-полярниками, военными и коренными жителями. Позволяем себе экскурсии и культурную программу, оставляя на борту вахту. Встречи с местными жителями побережья проходили всегда с большим интересом с обеих сторон. В посёлках Мыс Шмидта, Рыркайпи и Ванкарем мы узнавали много нового об истории и современном положении самого дальнего и северного края нашей страны, огромность которой мы все чувствовали физически. Чукчи — коренной народ крайнего северо-востока Азии — с IV–III тысячелетия до н. э. жили на побережье моря, охотясь на диких оленей, занимаясь рыболовством; прибрежные племена охотились на морского зверя. Противоположный берег Чукотского моря заселяют эскимосы — потомки сибирских племён, переселившихся туда примерно 10–16 тысяч лет назад, когда на месте Берингова пролива ещё был перешеек.

Станислав Зайцев вывел на экскурсии на кладбище и по мысам. На удобной площадке, укрытой сопкой от морских ветров, и на другом склоне, обращённом к морю, прямо на поверхности под слоем мха нашли интересные орудия труда и промыслов, предметы повседневной жизни эскимосов. Можно было подумать, что это доисторические стоянки, но местные жители сказали, что в своём быту каменными и костяными орудиями чукчи пользовались совсем недавно. Сейчас эта небольшая коллекция хранится в музее «Полярный Одиссей» в Петрозаводске.

С 10 ПО 19 СЕНТЯБРЯ продолжалась штормовая погода и наша длительная стоянка на берегу: по старому поморскому обычаю ждём у моря погоды в тихой гавани, изучаем карту, лоцию и следим за прогнозами. Всё это время дули ветра северных направлений, но лёд пока не показался, хотя можно предположить, что ледовые поля передвинулись ближе к берегу. Принимаем окончательное решение уйти после окончания шторма от ледовой опасности за мыс Дежнёва.

По вечерам беседовали с судовладельцем А. Савушкиным о местных промыслах — с самого начала перестройки он стал настоящим русским промышленником! Наиболее перспективные направления для промыслов и продажи — это моржовая кость (есть мамонтовая, но на неё государственная монополия, как и на золото), красная рыба и олени: шкуры, мясо и панты, но нет возможности сбыта, даже обсуждали о возможности кооперации с «Полярным Одиссеем».

19 СЕНТЯБРЯ. После двух недель штормовой погоды ветер меняет направление и понемногу успокаивается, к вечеру начинает стихать. За ночь волнение прекратилось, с утра солнце, ветер южных румбов 2–4 м/сек! На море штиль, с утра на берегу для разгрузки судов, которые уже две недели ждут на рейде, бульдозерами сталкивают все железные самоходки с позывными «Восток». Связались по радио с А. Савушкиным — он тоже спускает свою «зиганшинку» и подтвердил наш выход в Ванкарем. Подготовили коч к спуску на воду, пошли в портнадзор с нашими документами Спортсудорегистра СССР, согласовали выход за буксиром, получили разрешение на движение не далее 5 миль от берега.

К 12:00 бульдозером столкнули на воду коч и подняли флаг Русско-американской компании — символ экспедиции, попрощались, отошли на вёслах и встали на якорь. К 15:00 Савушкин с матросом Николаем погрузили на самоходку картошку для жителей пос. Ванкарем, подошли и взяли нас на буксир. Подняли на борт якорь, и пошли из залива — начался переход к Берингову проливу.

20 СЕНТЯБРЯ. В 00:30 на траверзе маяк у р. Анкуэма — прошли более 50 миль. Ночью, чтобы не рыскать за буксиром, приспособились идти по звёздам.

21 СЕНТЯБРЯ. С утра слабый ветерок SW, идём близко к берегу, видны низкие отмели, иногда проглядывают внутренние лагуны, тундра и белые сопки. В море иногда появляются киты, над кочем пролетают гуси и утки.

В 10:30 заметили большой плавающий чёрный предмет слева на 30° от курса и подошли к мёртвому киту, плавающему кверху брюхом, состояние хорошее, не испортился и не погрызен.

В 12:30 встали на якорь в западной бухте Ванкарем. Местные чукотские жители в посёлке обрадовались киту — удастся полакомиться жиром и будет корм для собак на зиму. Савушкин Александр на своей баржонке «Восток-16» пошел на берег разгружаться и потерял винт — открутилась контргайка. Он сразу же собрался на ближайшем вертолёте вылететь за гайкой на Мыс Шмидта. В 15:40 спустили свою лодку — решили выйти с боцманом и осмотреть берег, за мысом увидели длинный залив восточнее нашей стоянки. Решили укрыться в той лагуне — там за песчаным баром будет безопаснее от северного ветра. Под фоком и одной парой вёсел попытались зайти в защищённую лагуну, но сильное отливное течение и восточный ветер не позволили зайти на безопасную якорную стоянку. Пришлось вернуться на место прежней стоянки в западной бухте. Ночью северные сияния — сполохи по северу над морем.

22 СЕНТЯБРЯ. Утром ветер SO 1–2 м/сек, тихо и солнце. Перешли на вёслах ближе к берегу — укрыть коч от северного ветра за западным мысом. Начиная с длительной стоянки на Мысе Шмидта, продолжаются вечерние и утренние разборки в команде, нужно постоянно проявлять внимание к психологическому климату в экипаже. У боцмана и вахтенных помощников сказывается опыт яхтенных походов, поэтому Володя смирился и го-

товит на камбузе, а остальные переругиваются, и пока нечего делать, спят или ждут еду.

11:30. Встали на якорь и спустили лодку — попытаться уговорить Савушкина заварить гайку, чтобы отбуксировать нас в Уэлен, пока хорошая погода, но он не согласился и после обеда улетел на Мыс Шмидта. По старой поморской традиции опять осталось только ждать — если повезёт и он сможет буксирнуть нас до Уэлена, перейдём Берингов пролив и будем сдаваться в первом порту Аляски, возвращаться домой и на следующий год набирать новый экипаж.



Коч «Помор» на якоре в бухте и баржа «Восток-16» на берегу п. Ванкарем. На переднем плане позвонок кита. Фото В. Вешнякова

23 СЕНТЯБРЯ. Утром оставили вахту на борту, остальные сошли на берег. Ванкарем, в отличие от Мыса Шмидта, традиционное чукотское поселение: есть советская власть, метеостанция, медпункт, почта, школа, аэропорт, а в остальном обычная жизнь бригады приморского совхоза. Посёлок расположен на берегу вдоль небольшого залива, на берегу хранятся байдары, у домов стоят нарты и привязаны упряжки собак. Первым делом посетили почту — разговор с м. Шмидта, местное население, встретившееся по дороге, полусонное или полупьяное, кроме нескольких человек. Все смотрят на нас с удивлением: как с Луны свалились, какие экспедиции — скоро зима! На метеостанции сотрудники тоже тяжёлые, но на работе, поэтому смогли решать вопросы взаимодействия связи со штабом операций и с судами для буксировки. Нам обещают буксировку до 29–30 сентября — с Чукотского моря будут уходить последние суда: гидрограф «Степан Малыгин», «Георгий Седов» и ещё два маломерных судна.

24 СЕНТЯБРЯ. С первого дня прибытия в Ванкарем команда продолжала осваивать навигационную практику по гребле и работы с парусами. При

движении на разных курсах и ветрах разной силы старались определить полезное действие шверцов. Такие переходы на коче были очень полезны — у команды появились навыки работы с вёслами и парусами, после манёвров в команде шумно обсуждалась ситуация по буксировкам, возможности продолжения похода и достижения Аляски в автономном плавании, причём каждый имел своё мнение. После завтрака, утро вечера мудреней, обсуждался корабельный устав, все согласились с тем, что должен соблюдаться распорядок по вахтам — один на камбузе, а другой на вахте, остальные работают — надо навести порядок на коче, в том числе и в трюме, необходимо запастись водой и дровами. Из всей команды выделялся Андрей — московский участник с опытом 10 лет проживания в Канаде, бродит по берегу вдалеке от исторического навигационного эксперимента. Остальные участники всегда чем-то заняты, ведут себя спокойно, без претензий к капитану, но самый главный фактор сдерживания эмоций — все хотят в Америку, поэтому никто пока не смеет бунтовать.

25 СЕНТЯБРЯ. Приходится предусматривать возможность зимовки в Ванкареме — вытаскивание коча на охраняемую стоянку и укрытие его от снежных штормов. Возможен вариант перетащить коч по зимнику тракторами через Чукотку на побережье Берингова моря — там раньше начинается навигация. Начальник метеостанции Сан Саныч обещал всяческое содействие по зимовке и организации движения, но баня у них на ремонте, встретились с командиром в/ч и договорились на баню завтра.

26 СЕНТЯБРЯ. За время стоянки удалось немного познакомиться с местным населением, важное место в жизни занимает охота и рыбалка, есть бригада оленеводов, которые заготовляют мясо и шкуры для госзакупок. Весь посёлок обрадовался киту — корм для собак на всю зиму, на следующий день отправились за ним на двух вельботах, в этот же день встретили мальчика 8 лет с убитой уткой. В посёлке оказался хороший охотник — несколько чукотских женщин и мужчин разделывали добытого им моржа, которого он заметил, когда ходил с нами в лагуну.

Вечером сходили в баню в военную часть: баня хорошая, но настроение плохое — распускают Советскую армию. Ракеты больше не нужны — обороняться не от кого: мир, дружба, жвачка, поэтому солдат переправляют на Большую землю, офицеров сокращают — и делайте, что хотите, выручают запасы спирта.

27 СЕНТЯБРЯ. Слабый ветер с NNW. Каждый день прогулки по берегу, с северного мыса вглядываемся в океанскую даль — пусто! Удалось увидеть традиционную охоту старого чукчи на уток, низко перелетающих с одного берега мыса на другой, — с помощью связки из нескольких кожаных ремешков, к концам которых сквозь отверстие привязаны камушки. Он бросал связку в стайки уток, каждый раз ремешки запутывались за шею одной или нескольких птиц, две-три падали на землю, и дед вместе с женой складывали уток в мешок.

28 СЕНТЯБРЯ. С утра сходили в магазин за свежими овощами, для питания команды купили на складе, встроенном в вечной мерзлоте, полтуши замороженного оленя и засолили в бочке с утками, которых сами подстрелили, а из берегового плавника напилили дров.

20:00. В темноте показались огни судна, на наш запрос по радио ответил вахтенный: «*Степан Малыгин» идёт к мысу Ванкарем и становится на якорь до светлого времени суток*». Благодаря работе штаба проводок Восточного сектора Арктики и капитану гидрографа всё сложилось — это последнее судно уходит из Чукотского моря!

29 СЕНТЯБРЯ. Ветер переходит на NNO, готовимся к буксировке. 06:00 — пасмурно, ветер О, появился накат. Начали подъём первого якоря, за месяц стали опытнее и к буксировке готовы, в 07:30 подняли становой якорь и на вёслах погребли к «Степану Малыгину». В 07:50 к борту коча подошла моторная шлюпка, взяла на буксир, подошли к «Степану Малыгину», отдали им свой буксир, подписали договор на буксировку, снялись с якоря. В 10:50 начали движение — последнее судно взяло нас на буксир за брагу и дубль за грот-мачту, на ходу удлинили буксир до 30 метров. С «Востока» Савушкина взлетела прощальная ракета.

В 16:00 на траверзе п. Нутэпельмэн, в 18:40 ветер NNO усилился до 8–9 м/сек, пошли потихоньку до 4 узлов, в 20:00 волнение стало больше, удлинили буксир до 50 м, идём мягко, держим курс на прожектор через фок-мачту. Скорость — 7,2 узла, по прогнозу изменение ветра с NO через О на SO. Стало теплее, хотя ветер стал 11–13 м/сек, порывами до 15 м/сек, вахтенные с руля по очереди ходят в поварню греться, а все спят.

30 СЕНТЯБРЯ. Ночью облачно, иногда моросит дождь, ветер NO 13–15 м/сек, волнение до 1,5 м, в просветах облаков показываются луна и звёзды. В 02:00 проходим траверз пос. Неткан, скорость — 7,8 узла, буксир без слабины, набит, как струна, над паёлой в носу плещется вода, просим по радио сбавить ход. В 02:30 скорость — 7,3 узла, стало заметно комфортнее, прожектор на корме буксировщика слепит и тянет в сон. Встала вахта на смену, Иван принял руль, сильные броски на волнах и крена, с кильблоков сбило лодку, задвигались якоря, бидоны и боцман, Зайцев у насоса — откачивает воду. К утру скорость не меняется, ветер с-з умеренный, волнение — 1–1,5 м, красно-оранжевый рассвет под свинцовыми кучевыми облаками у мыса Сердце-Камень, ветер N свежеет, вдалеке фонтаны стада китов и вокруг коча белыши — гребни пены на волнах. В 8 кбт от мыса Камень-Сердце проходим беспорядочное волнение — толчею, далее красивые крутые мысы, идёт редкий снег, просвечивает небо. Продолжается откачка воды из трюма.

В 09:10 ветер О 7 м/сек, волнение слабое, облачность с просветами и кусочками радуги, редкие дождики, тепло, с буксира предложили добавить скорость на 0,5 узла. У берега стадо китов — видны фонтаны, перемещающиеся параллельно нашему курсу, в 11:00 фотаны китов близко и очень много. По радио передали: «*Показался мыс Дежнёва. По прогнозу там ожи-*

дается ветер NW, посмотрим на лагуну, если можно будет там встать и укрыться — завезём». В 12:30 кончилась гряда гор со снегом и началась чукотская долина с тундрой, широкий залив, ветер по-прежнему 7 м/сек, низкая облачность. В 16:30 началась сильная бортовая качка — по радио предложено идти в залив Лаврентия без остановки. Около 19:00 — Мыс Дежнёва прошли в темноте, видели только маяк. Пол-экипажа перешли с борта коча на корму гидрографа. Вечером после захода солнца северный ветер набрал силу 13–15 м/сек, шквалы порывами до 20 м/сек, волнение усилилось до 2 м, за мысом в губе Верблюжья волнение попутное, волны до 1,5 м. Проверка команды показала, что с управлением судна справляются в таких тяжёлых условиях.

В этом году флот клуба «Полярный Одиссей» поставил рекорд по количеству пройденных тысяч миль и обогнул с севера Европу и Азию — поморские суда клуба прошли мысы Нордкап, Челюскин и Дежнёва, а древнерусские боевые ладьи побывали на родине Одиссея — о. Итака!

1 ОКТЯБРЯ. Ночью N — NNW ветер не стихает, стали подворачивать вправо, и бортовая качка усилилась. В 02:00 подходим к заливу Лаврентия, дует сильный ветер с гор, но волнение потише. «С. Малыгин» с нами на буксире при бортовой качке прошёл меж двух судов к северному берегу залива и встал на якорь. До ближайшего американского городка Нома 170 миль — чуть больше, чем от Рывеема до Ванкарема. Утром по приглашению капитана «С. Малыгина» поднялись на завтрак, запаслись водой и хлебом, подписали акт по буксировке, подали телеграммы, доложились порту и пограничникам, которые пригласили к себе. С трудом нашёл КПП, где встретился со старлеем-замполитом и с комендантом-подполковником, оказывается, в Уэлене нас ждала группа, открыли бы границу — и можно переходить Берингов пролив.

Прикрывшись от ветра у северного берега залива, «Степан Малыгин» встал на якорь с кочем на буксире, утром получили прогнозы погоды — наш и японский, попрощались и пошли к рыбацкому причалу на северном берегу. На своей лодке-«пряжинке» с «Ветерком» удалось переехать пролив шириной 7 км на южный берег залива в посёлок, сходить на почту и в магазин. Но нет времени на музей и достопримечательности, нам нужно пользоваться благоприятным прогнозом — вечером по телефону заказали на следующий день бригаду пограничников таможни для выхода в американские воды и вернулись на борт коча. Наша стоянка оказалась в бывшем селе Пинакуль, рядом с базой для морских зверобоев, к вечеру под двумя подвесными японскими моторами подошёл вельбот с чукотскими охотниками — по бортам два моржа: помогли вытянуть, шкурать-варить и есть мясо. Охотники водку не выпивали — некогда, навигация короткая, подходящей погоды осенью мало, нужно выполнять план заготовки, чтобы зиму пережить. Советская власть снабжала деревянными и пластиковыми вельботами, помогало вертолётами и вездеходами. В перестройку двое из охотников начали делать традиционную байдару, обшитую шкурой моржихи, многие

чукчи ремонтируют вездеходы, брошенные геологами в тундре, — поняли, что больше помощи не будет, всё нужно делать самим.

Переходить на Аляску из Уэлена было бы проще — ширина Берингова пролива 55 миль. Ближе к Аляске архипелаг Диомида (острова Гвоздева) (русский приоритет открытия пролива сохранён) — два острова и несколько скал в центре Берингова пролива, расстояние между ними менее 4 километров. Острова разделены международной линией перемены дат. Остров Ратманова принадлежит России, второй остров Крузенштерна — США (около 35 км от Чукотки и Аляски).

6 ОКТЯБРЯ, ВОСКРЕСЕНЬЕ. Ночью ветер стал южный и усилился, в 05:30 пошёл дождь, ветер стих. В 07:00 ветер стал SW — наш, дождь кончился, небо светлое, стоим на рейде — ждём погранкатер — хорошо бы всё сложилось, и выйти до понедельника! Прогноз: «*Шторма не ожидается, погода определяется восточной периферией депрессии Чукотского фронта. По Московск. времени до 12:00 06 октября в Беринговом проливе ветер WNW 6–11 м/сек, Т возд. = 0 – +5, видимость — 2 км*».

В 09:30 у нашей стоянки сел вертолёт, на борт коча поднялся пограничник, оформил паспорта моряков и, даже без таможни, открыл нам границу — мы уже не могли контактировать с советскими людьми. Прогноз оказался точным — оформление совпало с благоприятной погодой и с хорошим западным ветром, подняли якорь, в 12:15 поставили фок, затем грот и на всех парусах КК-110° коч вышел в автономное плавание из залива Лаврентия по маршруту традиционных плаваний россиян на Аляску!

По нашей просьбе небольшое судно ВМФ СССР сопровождало нас до нейтральных вод, которые в этом году оказались сразу за 5-мильной зоной наших прибрежных вод. Хотя мы ещё в школе учили, что Берингов пролив, от побережья Чукотки на западе до побережья Аляски на востоке, имел статус внутренних вод России[3] (со времён Российской империи, точно так же, как Босфорский пролив для Турции). Но пока мы добирались до Чукотки, 12 июня 1991 года в Копенгагене министр иностранных дел СССР Э. А. Шеварднадзе подписал с госсекретарём США Дж. Бейкером преступный договор территориальных уступок СССР в пользу США в соответствии с соглашениями между Президентом СССР М. С. Горбачёвым и Президентом США Дж. Бушем-старшим. Тогда мы этого не знали, втайне от народа в пользу американской стороны были безвозмездно отчуждены исключительная экономическая зона судоходства и рыболовства и участок континентального шельфа России. Позднее стало понятно, что началась сдача территорий бывшей Российской империи «стране вероятного про-

[3] До 12 июня 1991 года включительно, когда в Копенгагене министр иностранных дел СССР Э. А. Шеварднадзе с госсекретарём США Дж. Бейкером оформили территориальные уступки СССР в пользу США в рамках соответствующих соглашений (принципиальная договорённость между главами двух государств была достигнута ранее, в ходе Вашингтонского саммита Президента СССР М. С. Горбачёва и Президента США Дж. Буша-старшего).

тивника», как говорят наши военные моряки, и это была одна из причин путча 19 августа 1991 года. В августе 1993 года канадцы, принимавшие команду кача в Ванкувере, так прокомментировали эти события: «*Тогда СССР нарушил равновесие во всём мире — Америка будет рулить всеми*!», а потом был расстрел Верховного Совета РФ и дальнейшие разрушения российской экономики командой Б. Н. Ельцина до начала бомбёжек самолётами США и НАТО в Югославии.

ПЕРЕХОД БЕРИНГОВА ПРОЛИВА ПО ЗАПИСЯМ СУДОВОГО ЖУРНАЛА

6 ОКТЯБРЯ, ВОСКРЕСЕНЬЕ. Берингово море, Берингов пролив. Время чукотское.

13:35 — выходим из залива Лаврентия. Траверзы м. Критуйтун и м. Нуньямо. Виден м. Дежнёва. Волна до 2 м, ветер SW 6–9 м/сек, КК-115°, виден о. Ратманова. В 16:00 пересекли государственную границу СССР — очень удивились, что так мало у нас Берингова моря, о. Ратманова скрывается из видимости, недолго был виден о. Крузенштерна. В 17:00 ветер зашёл к SSW 3–5 м/сек, КК-110°, темнеет. На мостике зажгли фонарь подсветки компаса. Ветер стихает до 1–3 м/сек, иногда сквозь облачность проглядывает луна. Вахтенный матрос должен докладывать компасные данные рулевому. В 21:00 пошёл мелкий снег, парус заполаскивает, срубили грот и подвязали парус к рее, легли в дрейф. В 23:00 потянул устойчивый ветерок с W, подняли грот, ветер с W набирает силу, КК-120°, зарядами пошёл снег с усилением ветра, на волне в темноте коч рыскает от 120–170°.

7 ОКТЯБРЯ, ПОНЕДЕЛЬНИК. Берингово море, Берингов пролив. Время Чукотское.

00:15 — ветер стихает. Над левым ноком грота-реи появилась звёздочка, в 00:35 ветер NW 5–7м/сек усиливается, КК-115°, в 02:30 — КК-130–140°, скорость 7–8 узлов! В 04:00 — КК-115°, ветер SW. Северное сияние — дугой сполохи, падают метеориты, в 05:00 — КК-110°, ветер WNW 9–11 м/сек, волна 1–2 м, в 05:30 показалась матёрая Земля Американская — Иван увидел «две горы» — по лоции о. Кинг (около 10 миль, 30° к курсу). Снос, очевидно, от скорости течения (1 узел), поэтому мы оказались южнее, м. б., повлияла поправка компаса, но по времени и скорости судна — в нужном районе, идём КК-100–110° на о. Следж. Дальность 60 миль.

В 08:00 ветер W 9–10 м/сек, волна наката 1–2 м. В 08:05 — траверз о. Кинг. Солнце! Ветер WNW 9–13м/сек, высота волны — 1,5–2 м до 2,5 м, облачно, ветер в море гонит пену. Подъём флага США на фок-мачту! Построение команды и видеофотофиксация. По опыту похода на Грумант произвели замеры скорости движения около 5 узлов. В 12:00 солнце, КК-110°, ветер и волнение те же, в 14:00 догнала туча со снежным зарядом — обогнала нас, за 15–20 минут и снег кончился, держим ближе к берегу, которого

пока не видно. Хотя с нами целый день было солнце, но не полюбовались американскими берегами, мы никого не увидели, и нас никто не увидел.

В это время года в Беринговом море условия судоходства трудные, очевидно поэтому за сутки в американских водах не встретилось ни одного судна, на вахтах приходилось постоянно топить печку, чистить от снега палубу и обколачивать ото льда паруса. К вечеру уже показались огни известного городка золотоискателей — Нома, и мы уже стали продумывать возможность первой зимовки в удобной гавани этого порта, где имеется аэропорт. С 1989 года действует соглашение между СССР (теперь Россией) и США о безвизовых поездках местных жителей в гости друг к другу с регулярными рейсами из Нома на Чукотку. Но неожиданно, как всегда и случается, ветер стал заходить на север, и нас стало потихоньку относить от Нома на юг в открытое море.

В 16:00 сильный N до15 м/сек отбрасывает нас от берега, от которого мы ещё далеко, и он нас не прикрывает — к Ному не подойти. Принимаем решение этим курсом держаться вдоль северного берега залива, попытаться зайти в бухту Головина или в Нортон-бей, при перемене ветра на N попробовать обойти о. Св. Михаила и зайти в залив. Темнеет, в 17:00 аврал! Начали отпускать грот и собирать прищеп, пошли КК-135–140° с подвязанным гротом. В 19:00 на траверзе ещё было видно свечение от огней Нома. К вечеру стало стихать, как говорят моряки, «ветер пропускает солнце», и в полной темноте мы оказались в северо-западной части большого залива Нортон. Ночью слабый ветер и коч, продолжая движение на юг, несколько раз без парусов крутнулся вокруг мачты. К утру мы окончательно потеряли свои координаты и не знали, менял ли ветер направление.

8 ОКТЯБРЯ, ВТОРНИК. Ночью была переменная облачность, чаще ясно и видны звёзды Аляски, в 06:00 ветер NW 5–7 м/сек, КК-120°, скорость — 3,3 узла, облачно с прояснениями. Мы не знали, оказались ли мы у южного берега большого Нортон-бей. При постоянном ветре с NW мы могли быть у о. Св. Михаила или у дельты р. Юкон. В зависимости от нашего места нахождения, которое придётся определять по обсервации береговой линии с помощью лоции, будем принимать решение о возможности продолжения движения на юг.

В 08:30 ветер упал до 2–3 м/сек, в 11:00 повернули на юг — КК-180°, ветер WNW 3–5 м/сек, поставили фок, идём правым галсом, скорость — 3,3 узла. Если мы не зашли в залив Нортон, есть шанс дойти сегодня до мыса Румянцева. По нашей р/станции нас никто не слышит — идём нелегально в водах США, когда ветер стихает, держим 160°, чтобы не удаляться от материка. В 15:15 Иван увидел горы на 45° к курсу, которые иногда пропадают в дымке, по лоции определяем, что это большой горный массив за дельтой Юкона (почти 100 км). В 17:00 ветер W 2–4 м/сек, скорость — 3,5 узла, КК-140°, меряем глубину лотом — 5 м, в 18:30 виден маяк на 40° к курсу, глубина 2 м — рубим грот, фок, встаём на якорь. Определили маяк на NO: 5 проблесков через 1 сек и 1 — через 2,5 сек, в дельте Юкона по лоции могут

быть три маяка, но 2 из них с другими проблесковыми интервалами. Готовим становой якорь, на случай усиления ветра нужно стоять, чтобы сделать обсервацию по огням маяка, утром будет невозможно определиться. В бинокль на якорной стоянке удалось определить маяк — Кунгук-Входной, 2,5 сек на южном входном устье протоки Кунгук с координатами 62°47СШ и 164°52ВД. Начали движение, выданы инструкции вахтам по действиям при смене скорости или направления ветра до рассвета. Пошёл мелкий и редкий снежок, пролетело НЛО — похоже на признаки базы ВВС США на мысе Румянцева.

9 ОКТЯБРЯ, СРЕДА. Дельта р. Юкон. Время чукотское.

Ночью течение и лёгкий ветерок покачивали коч и вертели его вокруг якоря, но всё завершилось благополучно, в 05:30 восход солнца на ясном с востока небе, другие горизонты в дымке. С помощью лоции удалось определиться по горам, которые видно: г. Кусвинак — на 160° и дальность до гор 45–50 миль, как и предполагали вчера. В 06:20 сменили КК-240°, ветер N 1–2 м/сек, скорость — 1–1,5 узла. Был слышен звук мотора скоростного катера — в ожидании встречи с коренными жителями (какие они?) началась уборка на палубе после пилки-рубки и уборки дров в поварню.

В 08:00 Иван увидел гору на 180–200° — м. б., г. Аскинук на м. Румянцева, ветер NO упал до 1 м/сек, боцман почесал грот-мачту и в 09:40 потянул ветер с О — 1–3 м/сек, но в 11:00 ветер совсем слабый с О, срубили грот. Пролетели утки — одна к берегу и пять пролетели мористее. На юго-востоке над горизонтом белые и серые тучки, на западе — темнота, север — светлый, а над головой — лёгкие весенние светлые облака, по лоции определились — точно г. Аскинук на м. Румянцева!

В 12:30 штиль! Солнце и тепло. Встали на якорь — коч развернуло на N Аляскинским течением — скорость 2,5 узла. ...Никого ...Мотор бы!!! М. б., придётся зимовать на Юконе?! В 13:30 подул ветер NNO 2–4 м/сек. Поставили фок, КК-200, скорость — 1,3 узла (влияние течения?).

15:15. Ветер NO 1–3 м/сек. Идём под фоком, КК-170°, скорость — 1,3 узла. Глубина — больше 10 м. Взяли курс ближе к берегу, чтобы определиться по маякам, и ночевать на якоре будет лучше ближе к возможным укрытиям. От S до NW закрывает сплошная и тёмная облачность с кучевыми облаками на западе у горизонта, остальная часть неба — чистая, голубая и лазоревая.

16:25. Глубина при 2 замерах — 8 м. Заработали наши радио и толмач!!! Получили прогноз радио Нома — «ветер N-NW со скоростью до 10 узлов» — для нас ОК, полетим на юг!

19:00. КК-180°. Глубина 4 м!

20:35. КК-200°, ветер N 5–7 м/сек, на 90° к курсу на горизонте показалось зарево — возможно, свечение облаков от огней селения. Ветер NNO — N 6–8 м/сек, скорость хода — 2 узла.

23:30. КК 230, NNO — N 5–6 м/сек, скорость — 1,5 узла. Глубина — 6 м. Видна гора на 190°. Ветер иногда спадает до 2–4 м/сек. Иногда качает на встречном течении. Ветер иногда, казалось, заходил с SW до S.

10 ОКТЯБРЯ, ЧЕТВЕРГ. БЕРИНГОВО МОРЕ. ДЕЛЬТА ЮКОНА У МЫСА РУМЯНЦЕВА

00:25. Опускаем фок, ставим якорь. У топенантов фока перепутаны утки и правый топенант при спуске вылетел из блока. Ветер NW, порывами 3–6 м/сек и течение с S — якорь под корпусом.

01:30. Явно видны огни селения на 100–110°. Ветер NW, порывами 4–8 м/сек. Коч стал на якорь втугую, травим конец по ветру. Качать стало меньше, подняли Славу к ноку на беседке — протаскивать топенант через блок. Фок готов к работе, инструкции вахте по якорной стоянке. На 100–110° отчётливо видно свечение жилого селения, в зените показались звёзды.

05:30. В тучах красная полоска — начало восхода солнца. Ставим фок, выбираем якорь.

05:35. Ветер NW, порывами 3–4 м/сек. Начали движение на S, поставили грот, скорость — 3,0 узла.

Утром на 180° в 20 милях открылся мыс Румянцева, как гребень динозавра, во всём своём величии снежных вершин и крутых береговых утёсов.

11:20. Ветер NO 1–2 м/сек, КК-180°, скорость — ок. 1 узла. Солнце, тепло. Слышно радио нескольких станций — на спасательных частотах нас никто не слышит.

НАЧИНАЕМ ОГИБАТЬ МЫС РУМЯНЦЕВА

Горы Кусилвак в белых снежных беретах.

11:30. Нас прижимает к мысу — держим КК-220° при ветре NNO 0 — 1–2 м/сек.

11:45. Ветер О! Становимся на КК-260°.



Обед команды коча у мыса Румянцева. Фото В. Вишнякова

12:05. Ветер стих, спустили грот, глубины — ок. 6 м. Стали на якорь. До **мыса Румянцева — Romanzovkeip — ок. 2 миль**.

13:00. Прогноз погоды из Нома **на 2 суток: ветер SSW до 30 миль в час (15–20 м/сек) — Угроза!!!**

Обедаем на палубе, даже не верится в прогноз — солнце, тихо, тепло и величественная красота мыса, но скоро это кончится и нам надо уходить дальше от берега на северо-восток, откуда пришли.

14:45. Ветер **W переходит на SW.**

Проводим фотовидеосъёмку и готовимся к работе.

15:05. Подъём якоря.

15:10. Подъём грота, постараемся идти курсом в бухту Скаммон.

15:15. КК-80°, идём в бухту, попытаемся зайти за остров Нерагон.

16:50. КК-65°, ветер SW, скорость — 2,3 узла. Идём в залив. Темнеет.

17:00. Видны огни — 4 фонаря в селении Кутмиут на левом берегу р. Кун — люди! Пролива не видно, возможно закрыт песчаной отмелью — наносами реки. Готовим и ставим фок.

17:25. Рубим грот, цепляем грунт, рубим фок, идём по мели до остановки. Ветер слабый. Небо чистое, северное сияние и звёзды.

17:30. Готовимся к работам по снятию с мели: сбрасываем лодку, будем на вёслах поочерёдно завозить якоря и подтягиваться брашпилем. Завезли первый якорь, начали выбирать, вытягиваемся и завозим второй якорь, потом снова первый, после третьего завоза коч начал покачиваться и сходить с мели. После 12 (двенадцати) завозов ушли от мели на 1,0–1,5 кбт — за кормой глубина больше 3 м.

22:00. Встали на становой якорь — 75 кг, завезли 2 якорь, подняли лодку. Ужин с раздачей призов отличившимся и угощением всей команде.

11 ОКТЯБРЯ, ПЯТНИЦА, ПО АМЕРИКАНСКОМУ КАЛЕНДАРЮ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ!

(12 октября, суббота по России.)

Ветер S ночью стал усиливаться, поднялся накат.

03:00. Всю ночь **штормовали**, наблюдая за якорями — ветер S 12–15 с/сек.

05:00. Ясно, ветрено, залив блестит за плоским песчаным островом-отмелью, пролива не видно.

09:00. После завтрака спустили лодку. Ветер SW немного стих, но сохраняются порывы. На севере виден ещё один остров, справа гряда островов с прибоем, между ними проливы, возможно, каждый пролив ложный — по-поморски «заманиха»[4]. Пошли на вёслах к ближней отмели.

10:20. Увидели пролив и о. Нерагон. Прошли проливом — есть течение. На лодке пошли за водой к м. Румянцева.

14:30. На катере подъехали **первые эскимосы**. Попросили их помочь нашим поморам привезти воду.

---

[4] Ложные признаки фарватера, видимые на поверхности воды при сгонно-нагонных или приливно-отливных течениях (Новая Земля. Исторические материалы исследования памятников истории освоения Арктики. — Москва : НИИ культуры, 1991. — С. 31).

15:45. Эскимосы Эрик и Эн на катере привезли бидон с водой. Благодарность команды, первое знакомство и сувениры туземцам.

16:10. Пошли с местными «лоцманами» — поставили фок, добавили грот.

16:40. По дну зацарапали «кошки» — повернули в море на КК-300°. Вряд ли дойдём до пролива засветло.

16:40. Эскимосы сообщили: оказывается на Аляске сегодня — **10 октября, местное время 20:40!**

Перевели часы на 4 часа, грот срубили, пошли под фоком — на ночь уходим от островов и проливов.

21:20. Местное время! Встали на 2 средних (по 50 кг) якоря.

21:40. Попрощались с эскимосами и отправили с ними на берег Андрея — на разведку и для налаживания контактов и связей.

11 ОКТЯБРЯ, ПЯТНИЦА, ПО АМЕРИКАНСКОМУ КАЛЕНДАРЮ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ!

После 03:00. Ветер S усиливается, поднялся накат.

10:00. Ветер S немного стих.

12:00. Время максимального прилива по таблицам. Ветер SW усилился, порывы до 15 м из-под тучи, но 2 чайки сели на воду — жди хорошую погоду[5]!!!

14:00. Стихает и появилось солнце. Глубина по лоту — 4 м.

16:00. На катере приехал Андрей с информацией. Попытка буксировки, но из-за волнения буксировщик отказался. Андрей перевёл: «У него 3 детей!» — и уехали в деревню Скаммон-бей.

23:30. Усиление ветра и волнения.

12 ОКТЯБРЯ, СУББОТА, ПО АМЕРИКАНСКОМУ КАЛЕНДАРЮ И МЕСТНОМУ ВРЕМЕНИ (13 октября, воскресенье в России.)

После 00:00 — туча, дождь. Ветер S усиливается, накат — 1,5 м.

00:50. Гребнем волны с носа через фальшборт в коч налило воды — почти все вышли на палубу, убирают дрова в поварню. Якоря держат хорошо.

01:30. Проверка глубины — за кормой 3,5–4 м. Туча прошла, но ветер S-SW не стихает.

02:30. Ветер усиливается до 15 м/сек. Глубина — 3,5–4 м — не меняется.

К утру усиление ветра до 20 м/сек, глубина — 3–5 м и якоря по 50 кг не держат, пришлось бросить становой весом 75 кг! Стоим на якоре надёжно, когда рассветёт — проверим. Не зря существует поморская поговорка: «Якорь важнее паруса!», её мудрость — для тех, кто не понимает, заключается в другой поговорке: «Море мягко — берег жёсткий!»

ИЗ СУДОВОГО ЖУРНАЛА. 12 ОКТЯБРЯ

09:00. Коч поставило лагом к волне — накат сильный и недалеко видны буруны, иногда волна захлёстывает воду на палубу, а иногда коч черпает воду бортом. Пошёл мокрый снег, светает, но видимости нет.

---

[5] Примета моряков (прим. — *Ю. Н.*).

12:00. Ветер N-NW 3–5 м/сек, сильный накат. М. б., надо уходить от бурунов, но при таком ветре N это невозможно.

13:30. Поели горячего, печку топим постоянно для обогрева и просушки.

15:30. Видим мыс Румянцева — видимость до 5 миль. Накат усиливается. Пытались выйти ветром с N. Поставили фок — начал парусить, а при изменении порывов на NW получили ветер в нос.

16:20. Пока светло, решили о сложной обстановке подать сигнал — одну звуковую ракету бедствия (ЗРБ) и 2 красные — м. б., кто-нибудь сможет подойти и буксировать — помочь уйти от наката и бурунов на глубину к мысу Румянцева.

16:30. Начали подготовку к возможной эвакуации людей на берег, если подойдут катера.

17:30. Ветер стихает, просто тянет с NW, но накат усиливается, особенно качают отдельные высокие валы с гребнями. Подали второй сигнал ЗРБ.

18:00. Подняли грот при О — начали уходить курсом КК-210-240°.

18:30. Ветер SW — уходим КК-270°. Показалась лодка, но не смогла выйти из-за полосы бурунов.

19:00. Немного ушли на глубину благодаря течению и встали на становой якорь.

21:00. Снег. Разделились на две вахты по 3 человека, инструкции вахте по стоянке.

21:30–22:30. Летал вертолёт к посёлку и к нам.

13 ОКТЯБРЯ, ВОСКРЕСЕНЬЕ, ПО АМЕРИКАНСКОМУ КАЛЕНДАРЮ И МЕСТНОМУ ВРЕМЕНИ (14 октября, понедельник в России).

Ночью ветра не было, временами набегали тучки, и сыпал снежок. На палубе над поварней сухо, а внутри капает конденсат.

08:30. Ветер N-NO, слабый 2–3 м/сек, накат продолжается, на якоре течением развернуло от матёрого берега, накат слабеет.

09:25. Туча прошла и ветер слабеет. Низко над кочем, почти на бреющем, пролетел большой самолёт с горящим на брюхе прожектором. По всем признакам это военно-транспортный самолёт (красный и белый бортовые огни). Самолёт сделал круг над кочем и помахал нам крыльями, на следующих 2 кругах сбросил две дымовые шашки — по дыму определил силу ветра, направление сноса и сбросил жёлтый бочонок с привязанной лентой в 50 м от кормы.

Спустили лодку на воду, за контейнером, который относит течением. Вышло солнце и стало веселей — погода для съёмок, умываемся снегом. Лодка пришла с бочонком, который закрыт герметически на застёжку, сбоку в полиэтиленовой ленте запаяна записка для нас, а внутри на дне контейнера дробь: на ней в шариковом полиэтилене завёрнута рация — на 2 канала.

Включили связь: радио самолёта слышно, но наш толмач на берегу, а мы по-английски не толкуем — только по-русски, мы слышим и переводчика, но он нас нет. Андрей перешёл в здание школы — станция мощ-

нее и слышимость с деревней стала с той и с другой стороны по 5 баллов! С самолёта запросили: «Терпим ли мы бедствие? И наши планы?» Сообщили, что бедствия пока нет, думаем идти на зимовку в закрытую лагуну Хуппер-бей, поблагодарили лётчиков, которые передали: «Возвращаемся на базу о. Кодьяк», а это более 2000 км. В 12:00 Андрей рассказал, что белые американцы не советуют идти в Хуппер-бей, особенно зимовать, кратко доложил ситуацию в той деревне: «*Многие эскимосы крепко выпивают и по пятницам любят пострелять из ружей, особенно по белым. А в д. Скаммон-бей очень хорошо — «сухой закон», эскимосы верующие, все волнуются за нас, и Совет старейшин уже принял решение о возможности нашей зимовки у них в деревне — порядок гарантируют. Директор школы выдал для нас на борт рацию, если мы пойдем дальше, то на всё время похода — т. е. до решения вопроса с зимовкой*».

После разговоров и обсуждения информации от Андрея, решили идти в д. Скаммон-бей, уже думаем про зимовку — все подустали от неопределённости дальнейшего продвижения и ожидания, от штормов и непогоды, день короткий, ветер неблагоприятный, то с юга, то с запада. Опыт Чукотки показал опасность оказаться на пустынном берегу — под угрозой судно, а значит люди, проблемы по спасательной операции на чужой территории и, возможно, даже прекращение самой экспедиции. Цель первого года достигнута — мы на Аляске, на территории бывшей Русско-американской компании.

Сильный ветер с NW, снег зарядами, волнение развернуло по ветру. Волнение и ветер с NW усиливаются. Связь устойчивая, нас ждут. В посёлке день первого снега — праздник! Сейчас там шквал — снегу навалило, сугробы по полметра. Советуют встать на якорь у входа в пролив (5 миль). Андрей провёл презентацию нашей экспедиции в школе и по местному радио, и получил от властей Аляски благодарственное письмо экспедиции за улучшение связей между русским и американским народами! Вот что значит хороший толмач, знакомый с обычаями народов и государства!

В Скаммон-бей есть добровольцы на буксировку коча в деревню, но не при такой погоде и волнении. Договорились, что Андрей узнает про погоду и в следующий сеанс сообщит, а мы передадим обстановку на море. Пока мы находимся в зоне открытого моря и должны зайти за острова-отмели — они являются баром реки и естественной защитой от непогоды залива-лагуны, где в основном и промышляют эскимосы, а в море не выходят.

Связи нет. Птицы летят на юг — видели три клина. Волны разгулялись, течение тянет к юго-востоку — мимо коча пронесло суковатое бревно. Туча прошла, ветер с NW усиливается до 13–17 м/сек. Видимость хорошая, волнение и ветер крепчают. У нас в лодку на палубе набралось воды — опять стали разгружать дрова, сложенные в неё на зиму и закрытые брезентом. Солнце. В деревне, как и на коче, ждут погоды, чтобы подъехать к нам.

По связи в 16:00 получили прогноз: ветер с NW, **к Алеутским островам** подходит **ураган с SW с ветром 60 миль в час (более 30 м/сек!)**, завтра ожидается смена погоды. Уточнили путь в пролив — его ширина посре-

дине 2,5 мили, будем пробовать двигаться туда при малейшей возможности. В 17:30 нет возможности начать движение к проливу. В деревне ветер срывает бельё с верёвок — там тревожатся за нас. Гребень с волны влетел в коч — вода по палубе и через щели даже попала в трюм. Ветер шквалистый за 20 м/сек, волна 1,5–2 м, отдельные валы 2–3,5 м. По связи в 20:00 передали, что нас будут встречать в лагуне за островами-отмелями, в 24:00 немного стихает, шквалы слабее, волны мягче.

14 ОКТЯБРЯ, ПОНЕДЕЛЬНИК, ВРЕМЯ МЕСТНОЕ. В 08:00 — ветер WNW 5–6 м/сек, волнение — ок. 1 м. В 09:00 по р/связи Андрей сказал, что только один капитан Феликс сможет выйти на лодке, чтобы показать курс на пролив и буксировать нас или принять людей — надеется на контрабандный приз. Приготовили штоф водки, ставим паруса и выходим в пролив. Наши координаты по расчёту пеленгов на карте: 61°57-07СШ и 166°03-50ВД.

В 10:00 сеанс связи после завтрака и подъём якоря — пошло дело! Ветер WNW 3–5 м/сек, КК-170-180°, волнение меньше 1 м, в 12:10 прошли траверз последней отмели между берегом — мы уже в проливе! Повернули — изменили курс на КК-50°, волнение слабое. Смайнали фок и отдали якорь, глубина — 2 м. Ветер NW 2–3 м/сек, порывами до 5 м/сек. Наша якорная стоянка укрыта от NW до SW ветров и волнения. Ждём Андрея и лоцмана-буксировщика в точке с траверзами на мыс Румянцева — 220°, на АЭРМ — 170°.

В 12:45 подошла 1 лодка (катер с подвесным мотором), сразу за ней подошла 2 лодка. Эскимосы поднялись на борт, поприветствовали, обсудили, пообщались, и катер капитана Феликса взял нас на буксир. Подняли якорь и поставили фок, пока шли на буксире, 6–7 раз садились на мель и сходили, сталкиваясь вёслами. Иван и Станислав достали из трюма колокола и подвесили нашу звонницу на грот-рей.

15:30 в праздничный день Покрова Пресвятой Богородицы коч встал на якорь на рейде д. Скаммон-бей. На берегу встречают половина деревни и все дети — с борта коча звучит концерт русской колокольной музыки!



На берегу деревни Скаммон-бей

На борт коча поднялся Феликс — наш капитан-спасатель — крепкие объятия и передача ему контрабандной водки в благодарность. Подъезжали на лодках некоторые жители, начался прилив, и сын Феликса Морис на своей лодке завезли с боцманом ещё якорь с кормы. Участники экспедиции на катерах переезжают на берег, последними на лодке пошли мы с Иваном, на котором сразу повисли гроздьями дети. Встреча с жителями деревни, есть знакомые — полицейский Джо с ребёнком, Сэм, Ник и Энн. Андрей переводит наши слова благодарности, а Морис с библией говорит нам: «Бога благодарите!» Поблагодарили всех и снова поднялись на борт, проверили и завели ещё один якорь — стоянка надёжная! Вся команда отправляется в школу — нам предоставили возможность помыться в душе и поставили угощение: по коробочке с соком каждому! Самый тёплый приём.

После душа ощущения новогоднего праздника — снег, тишина, на небе звёзды, на школе и домах разноцветные фонарики, на улице бегают любопытные дети. После штормовых якорных стоянок фантастичная обстановка обжитого и намоленного — прямо рождественская Аляска. В США население эскимосских посёлков на побережье Аляски также зависит от дотаций государства. Некоторые деревни фактически живут на обеспечении нефтяных компаний, это форма компенсации коренному населению за использование их земли и природных ресурсов.

Феликс таинственно пригласил нас на ужин к себе домой. Иван, боцман и мы с Андреем взяли на борту своё запретное угощение, «огненную воду» из Петрозаводска — штоф «Петровской» и пошли в гости к капитану. Замечательная семья и беседа с Феликсом — он родом из другой деревни, на все руки мастер: механик и художник, строитель и охотник и один из местных, который позволяет себе немножко выпить.

15 ОКТЯБРЯ, ВТОРНИК, Д. СКАММОН-БЕЙ. ПОСЛЕДНЯЯ ЗАПИСЬ СУДОВОГО ЖУРНАЛА.

Ночевали на борту коча, боцман с матросом завезли становой якорь.

Завтрак. В семье пастора — 5 детей! Жена с малышом на руках у плиты готовит на большую семью и на гостей. Американская классика — яичница с беконом и оладьи с кленовым сиропом.

10-00 — на коче порядок (04-00 — отлив, 06-00 — прилив. Смена течений — 12-00 — отлив, 17-00 — прилив).

Ветер *«из-за гор» или «с тундры»* — горы **Кузовак!**

Знакомство с деревней и людьми — просто «Хай!». Все дома стоят на стойках высотой больше 1 м, под домами хозяйственное пространство. У домов упряжки собак, нарты, техника, дрова...

17:00. Беседа у пастора, договорились на встречу с мэром.

19:00. Беседа (митинг) у Гая, обмен подарками и наша книга об острове Кижи и музее. Главные вопросы, проблемы и принципиальные решения.

21:00. В школе приготовили общий ужин — собрались все, кто хотел из деревни, слово было дано каждому — много хороших, добрых слов и вопросов с обеих сторон.

Вахта ночует на коче, остальные у знакомых на берегу.

ИЗ ДНЕВНИКА РУКОВОДИТЕЛЯ ЭКСПЕДИЦИИ ЮРИЯ НАУМОВА

Мы с Иваном приглашены жить к пастору Harvey Fiskeaux, Андрей живёт в семье Гая — директора школы. Первый раз спал в отдельной гостевой комнатке в доме пастора, во сне привиделось: переход через Берингов пролив, залив Нортон и устье величественного Юкона, отмели и волнение у мыса Румянцева, над кочем самолёт морской охраны, который сбросил рацию для связи. Знакомство с первыми эскимосами — полицейским и его другом. С их помощью наш переводчик Григорьев высадился в эскимосской деревеньке Скаммон-бей и наладил связь с берегом. Приход коча на буксире в эскимосскую деревню Скаммон-бей, колокольные звоны Ивана Данилова и радушную встречу местных жителей.

Как и на Чукотке, пообщаться с русскими путешественниками и послушать северорусские колокольные звоны постоянно приходили местные жители и даже прилетали американцы с других городов Аляски. Ивану помогал юнга Станислав Курицын, в настоящее время о. Феодосий — игумен Антониево-Сийского и настоятель Александро-Ошевенского и Кожезерского монастырей.

По инициативе совета старейшин в школе был организован митинг — встреча. Мы с полицейским Джоном шли вместе на митинг открывать зал, где размещалась выставка музея «Кижи», вдруг он, хлопая себя по карманам, произнёс знакомое слово «ключак», и я понял, что он забыл ключ. Мы вернулись, взяли ключ и по дороге я узнал, что часы — *часак*, чашка — *чашак*, масло — *маслак,* пальто — *паштук*. Феликс, буксировавший в деревню, приглашая нас в баню, назвал её *паюккак*. Белый человек по-эскимосски — «кассак», а русский — «кассапик», что переводится как первый, настоящий, изначальный кассак, т. е. изначальный белый. Настолько глубоки здесь



Виды Аляски

корни, оставленные русскими первопроходцами, даже в языке эскимосов-юпик, а позже мы узнали, что во многих деревнях сохраняется православие (у 90 % населения) в силу традиции церкви, а возможно и в протест сделки с куплей-продажей их земли вместе с людьми.

В таблице 1 приводятся основные эскимосские слова с русскими корнями, связанные с судостроением, судоходством, домостроительством, бытом, пищей, охотой и рыболовством (русскими буквами, и вместо англ. *q* будем использовать русск. *к*, так как в языке *юпик* нет звонких согласных).

Таблица 1

Перечень эскимосских слов с русскими корнями

Байдара — *паитаалег(к)* (или 2-3-вёсельный *каяак*[6])	Пасха — Пааскаак
Байдарка — по-английски *сапое*	Пиво — пиивак
Баркас — *палкаассак, калпаасса(к)* (очевидно, *карбас*)[7]	Пила — пиилак
Казак — *касаак* (по-английски *whait person)*	Пуля — пуулиг
Капкан — *капкаанак*	Рождество — Алуссистуак
Кол — *куулиак*	Руль — алулаг, алунак
Конопатить — *калапаатак*	Сапоги — сапакик
Купец — купсаак	Сарай — салаяак
Лавка — лаавкаак	Славить — селави (в Русск. Церкви)
Лук — луук	Староста — стаалиста (в Русск. Церкви)
Малахай — малаггаяак	Стекло — сиклуук
Масло — масслак	Судно — сунак
Мешок — миссуук	Сухарь — суггалик
Мука — мукаак	Топор — тупуулук
Навес — навискак, лависгак	Чайник — цайник
Нож — нууссик, луусик	Часы — чассак
Пароход — палаггуутак	Чашка — часкак
	Шкот — шкуутак
	Ящик — яассиик

Эскимосы тепло приняли участников экспедиции, по решению совета старейшин деревни Скаммон-бей было получено разрешение на зимовку судна. «Вам повезло, вы попали в десятку — деревня эта лучшая на Аляске», — сказал завуч местной школы Гай Санглин.

Экспедиция получила поддержку строительной компании братьев Брайс, которая строила полосу аэропорта Скаммон-бей, — так мы второй раз попали в десятку! С помощью компании мы получили комфортабельное жильё и питание, коч был вытянут из воды на берег и подготовлен к зимовке. На самолёте компании удалось побывать в г. Фербанксе, встретиться с руководством региона, прессой, общественностью и рассказать о целях и результатах нашей экспедиции. Познакомились с экспозицией музея под

[6] В комментариях американцы сообщают, что эти термины не из России, хотя и байда, и каюк с древних времён на всей территории России входят в число народного флота.

[7] В комментариях говорится, что это «boat with motor», т. е. лодка с мотором или мотобот.

открытым небом, постояли на улице Lord Baranof (имени господина Баранова), в университете пообщались с историками периода деятельности Русско-американской компании.



Братья Эл, Джо и Сэм Брайс оказали большую поддержку экспедиции. Фото А. Григорьева



Участники экспедиции во время зимовки на Аляске



Участники экспедиции во время зимовки на Аляске

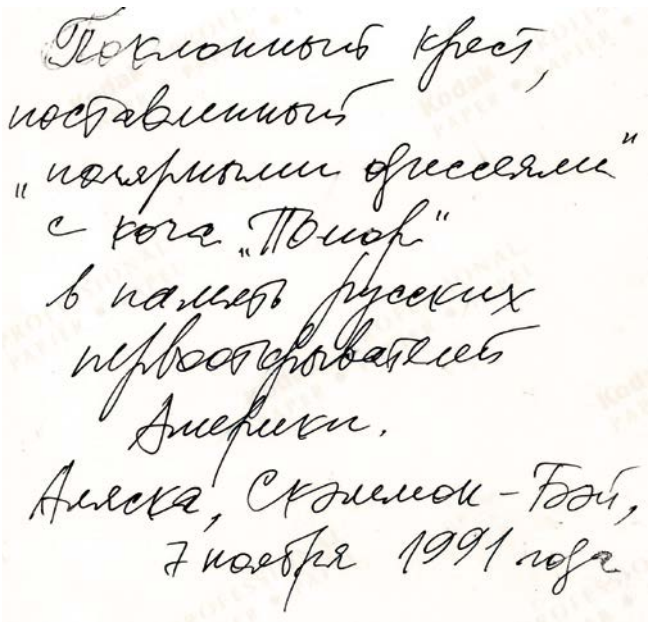
7 ноября 1991 года по старому поморскому обычаю и согласно традиции команда коча водрузила над дельтой Юкона обетный крест в память русских первопроходцев. В благодарность нашим друзьям — эскимосам, американцам, пастору Харви и его приходу — мы сделали и поставили на горе у деревни Скаммон-бей четырёхконечный протестантский крест.



Поклонный крест в память русских первопроходцев

После завершения работ по кочу стали прощаться с новыми американскими друзьями и собираться домой. Оставленный на земле Аляски коч ждал возвращения своих хозяев в 1992 году.



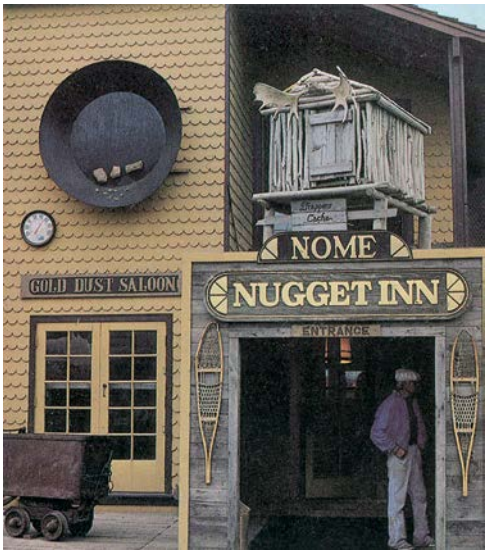


Крест над Юконом. Фото А. Григорьева



Коч «Помор» на зимовке в д. Скаммон-бей. Фото В. Вишнякова

На самолёте братьев Брайс команда коча была доставлена в г. Ном, где нас гостеприимно разместили по семьям и в церковном доме для приезжих христиан.





Город Ном

Город Ном был основан как посёлок для временного проживания и отдыха золотодобытчиков, хотя археологические раскопки свидетельствуют, что на месте города было поселение инупиатов. Через год после основания в 1899 году его население составило около 10 тысяч жителей, в 1900–1909 годах по некоторым оценкам в городе проживало около 20 тысяч человек. После завершения «золотой лихорадки» в 1910 году население города сократилось, и к 1934 году осталось менее 1500. Климат в городе холодный, но сильных морозов нет, средняя температура февраля — минус 15,6 °С, два месяца в году средняя температура превышает плюс 10 °С.

С началом перестройки с Аляски в СССР начала действовать авиалиния Ном — Провидения, по которой стали летать американские малые самолёты. За три рейса мы смогли перелететь на Чукотку, а оттуда вылететь в Москву и вернуться в свои дома.

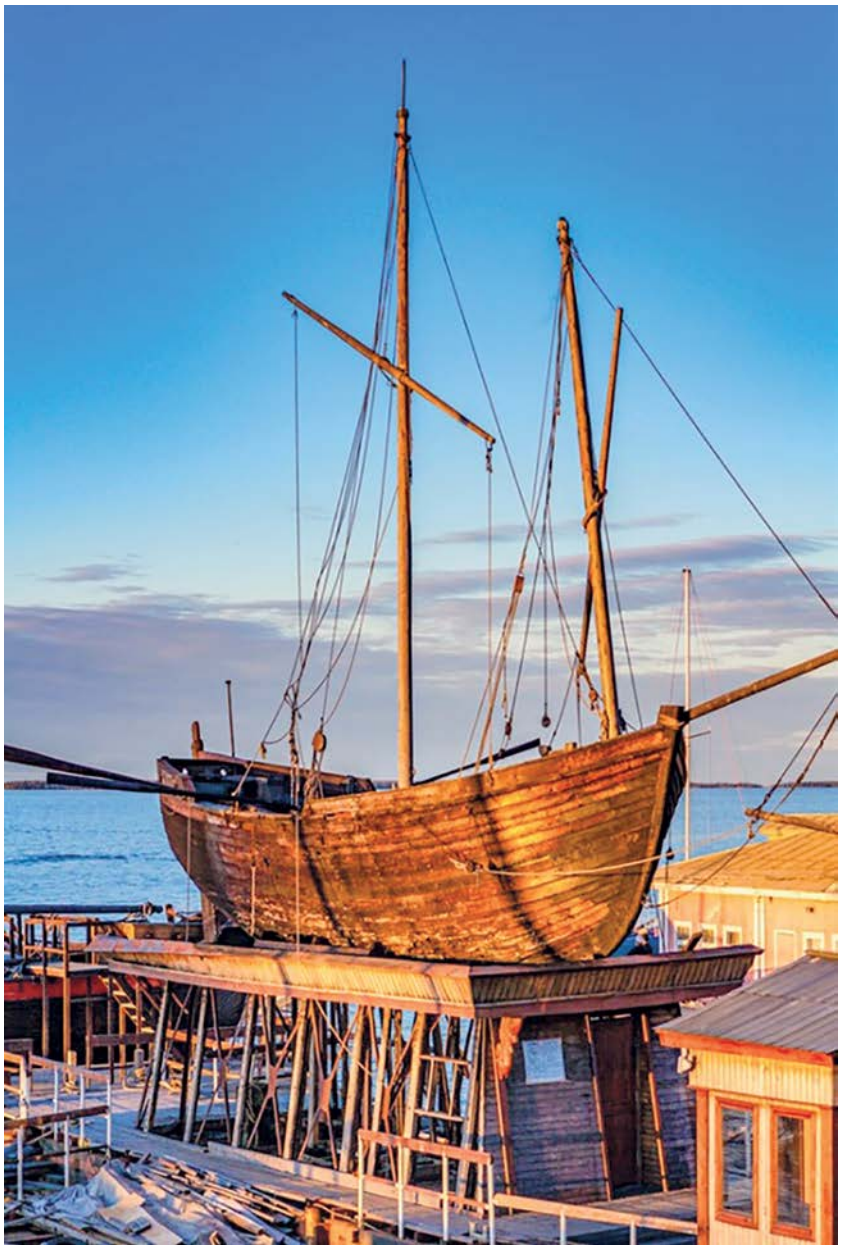
ПОСЛЕСЛОВИЕ

Экспедиция коча «Помор» опять доказала мореходность русских судов и возможность освоения побережий Чукотского и Берингова морей, и организации промыслов в их акватории. Знакомство с коренными жителями Чукотки и Аляски помогло понять особенности жизнедеятельности близких народов и то, что Русская Америка — это общая история двух крупнейших держав: России и США. Об этом напоминают имена на географических картах — Форт Росс, Мыс Румянцева, улица лорда Баранова в Фербанксе и русские названия некоторых эскимосских селений. Это удивительный симбиоз русской культуры и культуры коренных народов и опыт взаимообогащения. История Аляски богата яркими примерами позитивного развития взаимоотношений русских поселенцев с местными жителями, что подтвердила и экспедиция. До сих пор много семей исконных русских первопоселенцев живут на Алеутских островах, ведут традиционное хозяйство, занимаясь морскими промыслами, а коренные жители Аляски носят православные имена и русские фамилии и очень горды общей историей. Для большинства эскимосов основой духовности народного самосознания стала привнесённая российскими колонистами Русская Православная церковь. В Фербанксе удалось познакомиться с американским словарём и узнать, что в эскимосском языке все слова, связанные с судостроением и судоходством, строительством домов и домашним хозяйством, промысловыми орудиями и предметами быта не имеют англоязычных корней, а имеют русское происхождение. Коренное население Русской Америки до сих пор духовно и культурно связано с исторической памятью о России — всё это узнали и почувствовали участники экспедиции на Аляску.

В 1992 году экспедиция прилетела в новом составе. Вернувшись на Аляску в г. Ном, участники экспедиции встретились с друзьями, половили с ними в речке лосося на спиннинги, угостились барбекю. Через пару дней братья Брайс на своём самолёте доставили нас до д. Скаммон-бей к своему судну. Пока готовили коч к дальнему походу, с друзьями-лётчиками удалось вылететь в яхтенный магазин г. Бетел, чтобы купить радиостанцию, навигацию и подвесной мотор. В администрации городка нам подарили ксерокопии нескольких страниц словаря, в которых приведены русские и эскимосские слова, т. е. слова, которые явно русского, а не английского корня, с некоторыми американскими комментариями.

В начале июля спустили на воду коч «Помор», простились с эскимосскими друзьями и продолжили плавание по Берингову морю до бывшей русской деревни Уналашка на Алеутских островах. Американские моря-

ки оказали серьёзную помощь — на грузовом судне участников экспедиции и коч доставили в г. Сиэтл (США). Но в новой России в те трудные годы так и не удалось найти средства для продолжения экспедиции вдоль всех берегов Русской Америки до Форта Росс в Калифорнии, поэтому пришлось принять приглашение Морского музея г. Ванкувера (Канада) и остановиться до лучших времён. К сожалению, после расстрела Белого дома в 1993 году в нашей стране рушились последние надежды людей на благополучное будущее, поэтому было принято решение о возвращении коча «Помор» домой. Это удалось сделать при поддержке Дальневосточного и Северного морских пароходств через Владивосток, Тикси, Мурманск и Архангельск, из которого в 1995 году на грузовом судне Беломоро-Онежского пароходства коч «Помор» был доставлен в Петрозаводск в гавань Карельского морского центра.

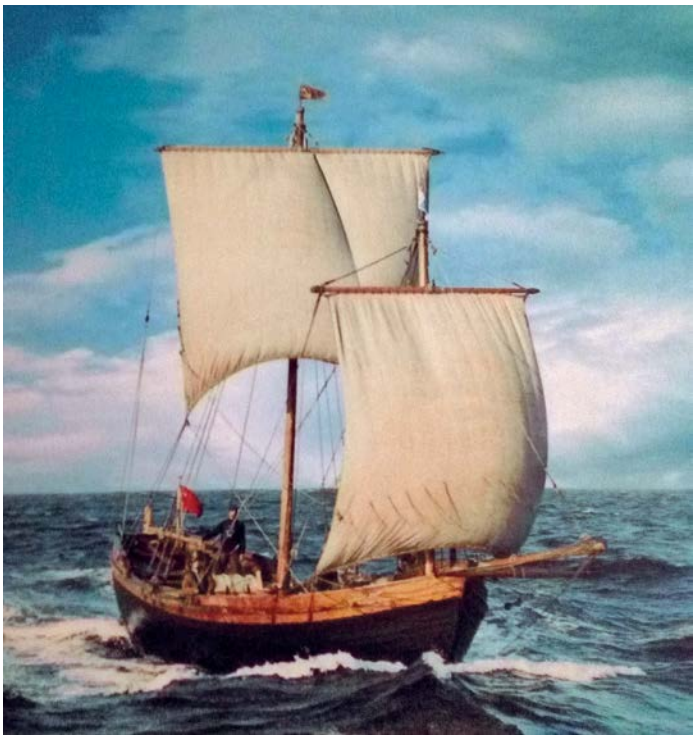


Коч «Помор» в музее «Полярный Одиссей»



Коч «Помор» и поморская лодья «Св. Николай» в музее «Полярный Одиссей»

Полученные результаты и опыт работы клуба «Полярный Одиссей» помогали В. Л. Дмитриеву ставить и решать новые задачи в сотрудничестве с П. В. Боярским и МАКЭ Института Наследия. В начале 2000-х годов совместно с Институтом водных проблем Севера КарНЦ РАН и КБ «Восток» НИИ судостроения было разработано научно-исследовательское судно по проекту «Российские полярные одиссеи». Цель проекта — строительство и организация работы первой в мире серии дрейфующих полярных станций



Коч «Помор»

на специально разработанных композитных судах «Полярный Одиссей», способных к многоразовому использованию для дрейфа в Северном Ледовитом океане. В 2004 году по инициативе клуба «Полярный Одиссей» Институтом экономики КарНЦ РАН была разработана стратегия реализации мегапроекта «Скандинавское кольцо» по развитию международного водного туризма, оценён потенциал развития международного туристического проекта и проведены основные расчёты. Географические открытия в азиатской части России, экспедиции, в ходе которых землепроходцы и мореплаватели осваивали новые земли, уже давно изучаются учёными и путешественниками нашей страны. Благодаря сотрудничеству клуба «Полярный Одиссей» с МАКЭ в 2010 году была разработана комплексная методика навигационных экспериментов и организации историко-географических экспедиций по водным системам маршрутов российских географических открытий Сибири. Подготовленная программа включала историко-архивные изыскания для составления маршрута, определения типов исторических судов, традиционных для региона, сроков и этапов пути, мест стоянок или ключевых форпостов на пути первопроходцев, исследования систем жизнеобеспечения. На основании полученных сведений был предложен проект строительства и оснащения реплик малых кочей для экспедиции по р. Лене от г. Усть-Кут до с. Русское Устье и проведения комплексного научного историко-культурного обследования прилегающей территории в 2011–2013 годах — на малых кочах по р. Лене и Чукотскому морю до Анадыря («Арктика — территория открытий»). По результатам проведённого исторического эксперимента возможна подготовка целой серии научных и туристических маршрутов разной направленности, с целью создать экономические условия для развития местных сообществ.

2011 год

Ю. М. НАУМОВ

ПРОЕКТ «КОЧИ ДЕЖНЁВА»

С конца 1980-х годов Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) Института Наследия имени Д. С. Лихачёва и Морской центр «Полярный Одиссей» (Петрозаводск) сотрудничали в многолетней программе «Арктика — территория открытий». В рамках этой программы в 2011–2013 годах совместно с администрацией Чукотского АО был реализован большой историко-навигационный проект, посвящённый 350-летию прохождения Семёном Дежнёвым пролива, получившего позже название Берингова. Целью проекта было повторить маршруты российских первооткрывателей. Научным руководителем проекта был Пётр Владимирович Боярский, начальник МАКЭ. В задачи проекта входило строительство реплик исторических судов XVII века, используя некоторые традиционные технологии, и пройти по водным путям Русского Севера и Сибири, выйти в Северный Ледовитый океан и повторить морской поход Дежнёва.

В рамках проработки обоснования проекта был заключён договор между Музейным центром «Наследие Чукотки» и исследовательской группой Европейского университета в Санкт-Петербурге (к. и. н. Филин Павел Анатольевич и к. и. н. Крайковский Алексей Викторович) по изучению архивных источников, связанных с судостроением и мореплаванием на северо-востоке Сибири в XVII веке. Данный исследовательский проект получил условное наименование «Кочи Дежнёва» и был направлен на выявление, расшифровку и анализ документов, хранящихся в Российском государственном архиве древних актов (РГАДА) и в Государственном архиве Архангельской области (ГААО). Кроме того, ведущий научный сотрудник МАКЭ Филин П. А. проанализировал большой объём уже опубликованных данных, а также ряд новых визуальных источников.

Научные результаты исследования были приняты во внимание центром «Полярный Одиссей» при проектировании и строительстве экспедиционных судов для проекта «Арктика — территория открытий», кроме того, основные научные итоги опубликованы в ряде статей и монографий[1].

[1] *Филин П. А.* Русское судно XVII века в Стокгольме // Катера и яхты. — № 1 (235). — СПб., 2012. — С. 126–131. — URL: https://old.katera.ru/files/magazines/235/126-131.pdf (дата обращения: 03.12.2025); *Филин П. А.* Русское судно XVII века в Стокгольме (окончание) // Катера и яхты. — № 2 (236). — СПб., 2012. — С. 118–119. — URL: https://old.katera.ru/files/magazines/236/118-119.pdf (дата обращения: 03.12.2025); *Филин П. А.* Описание коча для новоземельских промыслов 1694 г. // Соловецкое море : Историко-литературный альманах. — Вып. 12. — М. — Архангельск, 2013. — С. 22–24; *Наймарк М., Кухтерин С., Филин П.* Реконструкция коча XVII века // Соловецкое море : Историко-литературный альманах. — № 12. — М. — Архангельск, 2013. — С. 8–20. — URL: http://solovki.info/pics/Naimark_Filin_Kuhterin.pdf (дата обращения: 03.12.2025); *Филин П. А.* «Отписка служилого человека Тимофея Булдакова о плавании его по Ледовитому морю» как уникальный источник по арктическому мореплаванию в XVII веке // Соловецкое море. — Вып. 13. — М. — Архангельск, 2014. — С. 10–15; *Филин П. А.* Новые документы об эксплуатации кочей на северо-востоке Сибири в XVII веке // Соловецкое море : Историко-литературный альманах. — Вып. 16. — М. — Архангельск, 2017. — С. 8–19; *Филин П. А.* Коч — судно полярных мореходов XVII в. Конструктивные особенности // Кунсткамера. — 2022. — С. 210–224. *Вершинин Е. В., Кухтерин С. А., Наймарк М. Л., Филин П. А.* Коч — судно полярных мореходов XVII века: новые данные / Под. ред. к. и. н. П. А. Филина. — М. : Паулсен, 2022. — 247 с.

ПРОЕКТ «КОЧИ ДЕЖНЁВА». ОСНОВНЫЕ ИТОГИ АРХИВНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Кочи в русских письменных источниках часто упоминаются в документах первой половины — середины XVII века, к концу XVII века упоминаются существенно реже и практически исчезают из актового материала в XVIII веке. Документальная база по кочам характеризуется крайне слабой изученностью и фрагментарностью.

По характеру тех знаний о кочах, которые мы получаем, в целом источники можно разделить на следующие типы:

1. Источники, содержащие информацию о такелаже и рангоуте судна.
2. Источники, содержащие информацию о корпусе судна.
3. Источники, содержащие информацию о походах кочей.

ЯКУТСКАЯ ПРИКАЗНАЯ ИЗБА

В ходе исследований был выявлен крупный массив источников общим объёмом более 500 архивных листов XVII века, представляющих собой документацию по выдаче и приёму судов («приходно-расходные книги судовых снастей и припасов» и др. неизученные документы). Документы хранятся в фонде Якутской приказной избы (Российский государственный архив древних актов. Ф. 1177). В фонде содержится документация за период 1639–1711 годов, которая отражает процесс освоения и государственного управления огромной территорией северо-востока и востока Сибири.

Приказные избы являлись частью административной системы Русского государства и представляли собой «канцелярию» воевод, управлявшими территориями, которые, в свою очередь, подчинялись центральным приказам (в данном случае Сибирскому приказу). В приказной избе хранилась государственная городская печать, денежные суммы и велось делопроизводство. Приказная изба делилась на столы. Непосредственно вопросами, связанными с выдачей и приёмом судов и судовых снастей, ведал судовой приказчик.

В фонде Якутской приказной избы содержатся документы, освещающие самые разнообразные стороны освоения Севера. В частности, здесь хранится уникальный и неизученный массовый источник — судовые дела, раскрывающие организацию ленского речного и морского судостроения и судоходства. Прежде всего, это т. н. «Приходные книги... кочам и дощаникам...» и «Расходные... кочам и дощаникам...». Кроме того, это таможенные «выписи», «росписи», проезжие грамоты, отписки воевод о судовом строении и отписки и «скаски» казачьих старшин о походах по рекам и «за море».

Наибольший интерес с точки зрения изучения кочей представляют «приходные и расходные книги кочам и дощаникам». Они представляют собой подробный перечень выданных или принятых судов с указанием их размеров и «судовых варовых снастей». При этом приходные и расходные книги погодно велись в Якутской приказной избе и практически все сохранились. В перспективе подробное изучение этих книг даёт большой шанс для восстановления типологии судов, в особенности для изучения особенностей такелажа кочей и дощаников. Как правило, при выдаче и приёме судов, прежде всего, подробно описывалось всё «движимое имущество» — снасти такелажа и инструменты (возжи, скуты, роки, паины, конковые, бурундуки, шеймы, завозные, кубасные, причалки и пр.). В перспективе необходима подготовка словаря терминов.

Помимо информации о судах приходно-расходные книги позволяют погодно определить районы плаваний и походов якутских казаков. В целом, исследуемые источники рисуют впечатляющую картину русского освоения и управления огромной территорией от Енисея до Анадыря и от Северного Ледовитого океана до Китая, центром которой являлся Якутск.

На основе предварительного анализа источников можно с уверенностью говорить, что ключевым механизмом (технологией) освоения и управления огромной территорией северо-востока Сибири было поставленное на государственную основу дело по строительству и эксплуатации речных и морских судов.

Всего автором выявлены описания 54 кочей, относящихся к временному отрезку с 1653 по 1666 год[1].

ДОКУМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Наиболее ценной находкой в ГААО являлась «подрядная» на «строение домового новоземельского коча и отпуске в тот промысел» в фонде Архангельского архиерейского домоуправления[2]. Это один из немногих известных документов, который даёт ценную информацию об устройстве и конструктивных особенностях корпуса коча. Таким образом, на данный

[1] Подробный анализ документов и их публикация приведены в монографии «Коч — судно полярных мореходов XVII века».

[2] ГААО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 18. Л. 9.

момент в распоряжении исследователей имеется всего четыре кратких описания коча, и все они происходят из документов Архангельского архиерейского домоуправления, и относятся к 90-м годам XVII века[3]. Кочи были построены по указу архиепископа Холмогорского и Важского Афанасия и использовались для организации промыслов на Новой Земле. Три из этих четырёх описаний опубликованы ранее историками М. И. Беловым[4], О. В. Овсянниковым, В. Ф. Старковым и М. Э. Ясински[5].

Кроме того, историк М. И. Белов, рассуждая об этимологии судна, предположил, что «коч» происходит от древнерусского слова «коца» — «покрывало от дождя» или «княжеская одежда». В своей книге М. И. Белов приводит отрывок из челобитной холмогорского промышленника Пантелея Орлова по случаю разрушения «коцы — шубы льдяной» на судне, которое прибыло на Новую Землю. Без «шубы льдяной» Пантелей Орлов не представлял себе, как будет возвращаться в Холмогоры. Отсюда М. И. Белов делал смелый вывод, что название поморского судна — коча — генетически связано с его важнейшим конструктивным приспособлением — «шубой льдяной», т. е. второй ледовой обшивкой, расположенной в районе ватерлинии[6]. Мы предприняли попытку найти этот документ по ссылке М. И. Белова в первоисточнике в ГААО. К сожалению, отыскать этот документ по указанной М. И. Беловым ссылке не удалось. Попытка выявить документ по описи также не увенчалась успехом. Таким образом, версия о наличии второй ледовой обшивки и происхождении коча от «коцы» пока поставлена под сомнение. Возможно, историкам в будущем удастся отыскать этот документ целиком и понять контекст первоисточника.

МИФЫ О КОЧАХ

К сожалению, коч, в связи с явным недостатком архивных и физических свидетельств, является одним из наиболее мифологизированных судов в российской истории. В литературе встречается набор штампов, которые не получили подтверждения в ходе проведённого исследования.

К наиболее распространённым мифам относятся:

Миф 1. Коч — древнее судно, на котором новгородцы совершали плавания еще в XI веке.

Последовательный анализ источников свидетельствует о том, что впервые в письменных документах «коч» упоминается в английском переводе

---

[3] *Филин П. А.* Описание коча для новоземельских промыслов 1694 г. // Соловецкое море... С. 22–24.

[4] *Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф.* Мангазея. Мангазейский морской ход. — Л., 1980. — Ч. 1. — С. 125 (ссылка 7: «Архангельский областной архив, ф. 1025, свиток, л. 43»).

[5] *Ясински М. Э., Овсянников О. В.* Взгляд на Европейскую Арктику. Архангельский Север: проблемы и источники. — СПб., 1998. – Т. 1. – С. 340.

[6] *Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф.* Мангазея. Мангазейский морской ход... С. 116.

русского письма 1584 года одного из находившихся в России английских купцов Антона Марша, который пытался заняться торговлей в Сибири. Он установил деловые контакты с четырьмя промышленниками, знавшими пути на Печору и в низовья Оби. В 1584 году промышленники сообщали Маршу, что готовы отправиться на Обь, для чего им необходимо снарядить два коча (two Cochimaes or Companies), на каждом из которых шли бы по десять человек[7].

В русских актовых документах коч впервые упоминается под 1597 годом в царской грамоте верхотурским воеводам В. П. Головину и И. В. Воейкову о постройке судов для перевозки в Сибирь хлебных запасов и людей: «А которым нашим ратным людем € в Мунгазею, и под тех есте наших ратных людей велели зделать три кочи, распрося вымич ратных людей Васки Тарабукина с товарищи, которым € в Мунгазею, каковы кочи будет им надобе для морсково ходу»[8]. Это самое раннее упоминание на русском языке термина «коч». Таким образом, мы не располагаем документами, в которых слово «коч» встречается ранее конца XVI века.

Это, конечно, не значит, что судно такого типа не могло существовать в более раннее время. Косвенным признаком бытования слова «коч» может быть старорусское имя Коча (Коча Ананий или Анашка, крестьянин из Заонежья в документе, датируемом 1564 годом). Справедливости ради, отметим, что для лингвистов такое сближение собственного имени Коча и наименования судна не очевидно[9].

Миф 2. Корпус судна имел яйцеобразную форму для выжимания на поверхность льда.

Историк М. И. Белов писал: «Древнерусские кораблестроители, совершенствуя свое искусство, добились постройки специализированного полярного судна. Наиболее существенная его особенность — при сжатии льдов благодаря ледовым обводам выжиматься на поверхность льда — была впоследствии широко использована в русском и норвежском судостроении, в частности, при постройке «Фрама», что, как известно, обеспечило успех его замечательного дрейфа во льдах Арктического бассейна»[10]. Из этого свойства также делался вывод о том, что коч являлся прообразом современного ледокола.

Исследованные документы не дают ни одного свидетельства о том, что коч мог выжиматься при сдавливании льдами. Имеется ряд свидетельств о том,

---

[7] *Алексеев М. П.* Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей. — Иркутск : Иркутское областное изд-во, 1941. — С. 190–191.

[8] *Вершинин Е. В.* Дощаник и коч в западной Сибири (XVII в.) // Проблемы истории России. — Вып. 4 : Евразийское пограничье. — Екатеринбург : НПМП «Волот», 2001. — С. 102.

[9] *Аникин Е. А.* О происхождении некоторых русских слов из сферы материальной культуры. I. Водный транспорт: «коч», «бат», «ветка» // Сибирский филологический журнал. — 2017. — № 3. — С. 142.

[10] *Белов М. И.* Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века // История открытия и освоения Северного морского пути. — Т. 1. — М., 1956. — С. 205.

что при ледообразовании пытались «просекаться» во льду и что коч вмерзал в лёд. В этом случае его приходилось покидать. Об этом свидетельствует отписки середины XVII века служилого человека Тимофея Булдакова[11].

Пока не удалось также найти свидетельств о том, что при строительстве судна «Фрам» использовались наработки поморов.

Материалы раскопок в Мангазее показывают, что кочи обладали достаточно грубой и довольно толстой обшивкой. Обнаружены доски обшивки (набои) толщиной 4–5 см, сшитые «в клинкер» с довольно большим нахлёстом. Таким образом, общая толщина корпуса составляла порядка 10 см и более. При этом набор судна (шпангоуты) были довольно слабыми, а шпация редкой и вероятно нерегулярной (т. е. расстояние между шпангоутами в одном судне могло быть разным). С таким слабым набором судно вряд ли могло выдержать напор льда. Но при этом появлялось другие свойства судна — его относительная лёгкость и возможность перетаскивания по волокам. Кроме того, имеется свидетельство Дмитрия Откупщикова 1733 года, который заявил: «...а часто случается, что от северных наносит льды и теми льдами суда затирает, то лутчее спасение судам получают тем, что вышед на лед, и стягами судно вызимают...»[12].

Данные о способности коча противостоять льду можно получить только путем моделирования: либо в ледовом бассейне, либо построив коч в натуральную величину и испытав его в ледовых условиях.

Миф 3. Корпус судна имеет двойную ледовую обшивку.

Выше мы уже приводили сведения о «коце — шубе льдяной». Пока не будет обнаружен документ, нельзя понять контекст данного выражения. Больше архивных свидетельств или намёков на двойную обшивку на кочах не обнаружено.

Также в ходе раскопок в Мангазее найдено множество фрагментов бортовой обшивки, но не имеется фрагментов с двойной обшивкой.

При этом не исключено наличие бархоутного пояса — усиления борта в районе ватерлинии. Это стандартная практика на судах различных типов, в т. ч. известны «бархоты» на лодьях XVIII века. Тем не менее «бархоты» и двойная обшивка — это всё же разные вещи.

Миф 4. Судно имело несколько мачт.

Историки-археологи М. И. Белов, О. В. Овсянников и В. Ф. Старков интерпретировали изображение на обнаруженной в Мангазее доске как коч с двумя мачтами[13]. По всей видимости, это весьма вольная интерпретация. Изображение слишком схематичное, чтобы утверждать, что это именно коч

---

[11] См.: *Филин П. А.* «Отписка служилого человека Тимофея Булдакова о плавании его по Ледовитому морю» как уникальный источник по арктическому мореплаванию в XVII веке // Соловецкое море. — Вып. 13. — М. — Архангельск, 2014.

[12] *Белов М. И.* Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века... С. 205.

[13] *Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф.* Мангазея. Мангазейский морской ход... С. 122.

и достоверно говорить о двухмачтовом судне. При внимательном осмотре доски (сейчас она находится в экспозиции Российского государственного музея Арктики и Антарктики) помимо изображения судна на ней просматриваются более поздние прорисовки, например, пятигранная звезда и даже самолётик. Как и в какой момент эта звёздочка попала на столь широко известную доску, неизвестно. Никаких документов о том, где конкретно была обнаружена доска, в музее предоставить не смогли. Белов сообщает, что это «кочевая» доска, но при этом она не имеет стандартных для досок обшивки отверстий под вицу.

Все проанализированные архивные источники XVII века говорят только об одной мачте и наличии большого паруса (площадью порядка 120–200 м).

Имеющиеся в нашем распоряжении иллюстративные источники так же показывают коч, как одномачтовое судно.

К перечисленному выше следует добавить ряд весьма сомнительных предположений, выдвинутых М. И. Беловым. К таковым относятся:

— *Наличие штурвала*. М. И. Белов пишет, что рулевое управление состояло из «колеса с железными веретенами» (очевидно, штурвала) и двух «сопцовых железных тяг»[14]. Но к величайшему сожалению, автор не даёт архивных ссылок на столь важные фрагменты текста! В связи с этим невозможно понять контекст использования терминов, да и в целом проверить их подлинность.

В исследованных нами источниках не было обнаружено указаний на такой элемент, как штурвал.

— *Назначение «ветряниц»*. М. И. Белов утверждал, что «на палубе морских судов для откачивания воды ставились водоотливные средства («боты»), которые работали силой ветра, для чего на палубе имелись ветряки, носящие в документах название “ветряниц”»[15]. Данное суждение кажется совсем курьезным, т. к. в документах нет никаких намёков на подобные конструкции. Между тем в XIX веке под «ветреницами» понимали фальшборт[16].

ШИТЫЕ СУДА

Поморы строили свои суда практически без использования металлических связей. Для соединения досок обшивки друг с другом использовалась «вица» — распаренный корень сосны, можжевельника или ели; прутья ивы, которыми пришивали к килю и штевням и плотно стягивали друг с дру-

[14] *Белов М. И.* Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века... С. 207.

[15] Там же. С. 208.

[16] См. у *Шульца А. Я.*: «Ветреницы — три доски, составляющие внутреннюю и наружную обшивку той части бортов на лодьях, которая выше палуб» (*Шульц А. Я.* Техническое описание рыбных и звериных промыслов на Белом и Ледовитом морях. Исследования о состоянии рыболовства в России. — Т. VII. — СПб., 1863. — С. 86).

гом доски обшивки, и уже к готовому борту «пришивали» и прибивали деревянными нагелями шпангоуты. Подобная технология широко известна на севере Европы, но строили так преимущественно небольшие лодки. Нужно учитывать дефицит и высокую стоимость железа, малочисленность населения на громадных пространствах Русского Севера и большой навык работы россиян с деревом. Наши судостроители достигли в деле шитья судов верха мастерства. Нигде в мире не строили столь крупных шитых судов, как в Поморье и в Сибири. Впечатляют археологические находки, сделанные в вечной мерзлоте первого заполярного русского города в Сибири — Мангазеи. Там были обнаружены сшитые вицей бортовые доски. Толщина досок составляет 4,5–5 см, иногда 8 см, ширина до 30 см. Получались суда с мощной обшивкой, но при этом достаточно лёгкие для волоков. В период своего расцвета в XVI–XVII веках технология шитья в русском судостроении применялась во впечатляющих масштабах: так строился весь флот северных поморов, суда которых регулярно ходили из Архангельска с Северной Двины и с Печоры на Новую Землю, и за Урал в Мангазею на Оби, а из Колы (близ современного Мурманска) — до Шпицбергена. С первой половины XVII века на этих судах осуществлялись промысловые плавания в Сибири между реками, впадающими в Северный Ледовитый океан, — Енисей, Хатанга, Лена, Колыма, Анадырь и др.

По всей видимости, это была быстрая и простая отработанная технология строительства судов.

Кочи строились как на государевых и частых плотбищах, так и непосредственно по месту службы или прямо в походе. Например, в отписке сына боярского Андрея Булыгина в Якутскую приказную избу о походе по рекам побережья Охотского моря 1655 года читаем: «И в прошлом во 162-м году за Ламской волок с служилыми людьми и з государевою казною на Улкан реку дал бог здорово перешли, и на Улкане для государевы службы морского ходу кочи зделали, и с великою нужею чють живы на море выплыли, и морем шли до Ульи реки 3 недели»[17].

Или из явочной челобитной ленского служилого человека Григория Горбуна 1660 года: «И я, холоп твой, походил с ним, Петром, на твою, государеву, службу на Чондон реку, и поделали кочи на Яне реке, и пошли по морю подле земли»[18].

При этом качество судов зависело не собственно от технологии, а от того, насколько качественно произведена постройка. В отписке якутского воеводы кн. И. П. Борятинского илимскому воеводе С. О. Аничкову о присылке в Якутск судов, пригодных для «морского хода» (ранее 1668/69), читаем: «И которые кочи для морского ходу в посылки присыланы с-Ылимского в Якутцкой, и их нераденьем те все кочи деланы худы, не так как делают в-Ылимском же кочи торговым людем. И те кочи все в Якутцком стоят

[17] Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века на северо-востоке Азии. — М. : Гос. изд. географ. лит. 1951. — С. 303.

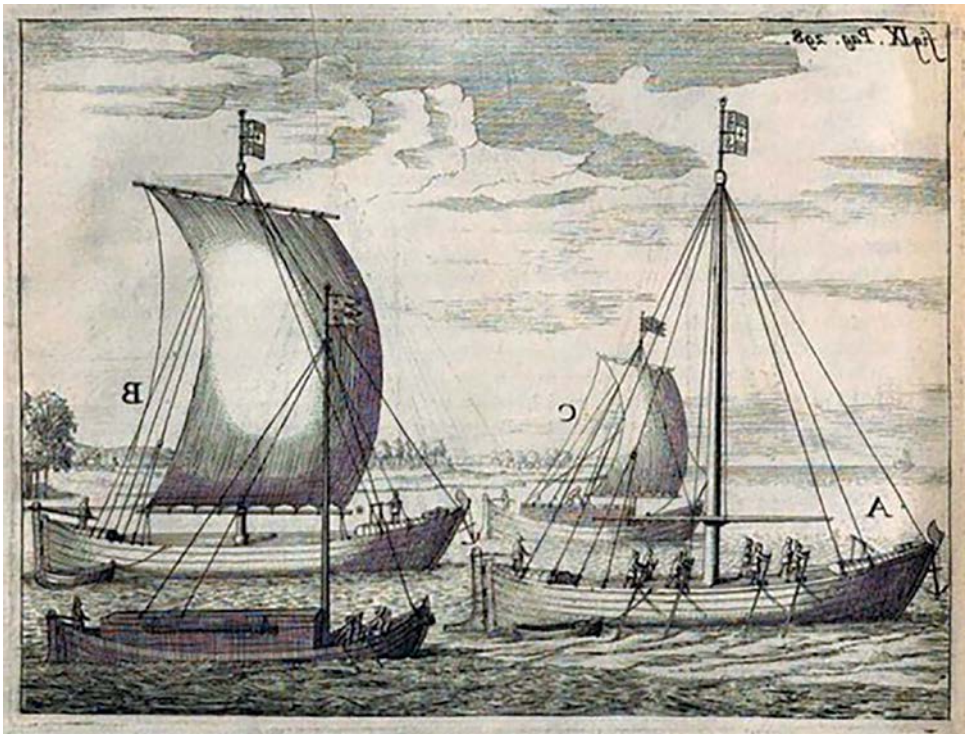
[18] Там же. С. 320.

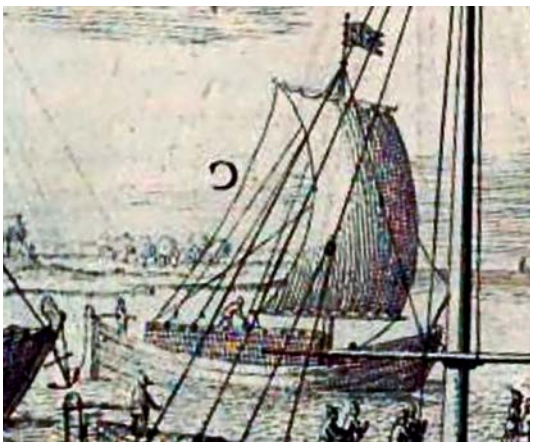
и в посылке за худобою на море не посланы, потому что в ход не годятца... И тебе б, господине, о том порадеть, велеть в-Ылимском остроге плотником зделать кочи добрые против торговых людей, как делают кочи на Илиме торговым людем, которые б в ход за море годились, чтоб великого государя казне в том убыли не было»[19]. Из этой записки мы видим, что качество казённых кочей сильно уступало качеству кочей промышленных людей.

ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ

В русских источниках XVII века изображений кочей не сохранилось.

В распоряжении историков имеются два изображения судов, которые названы автором как коч. Оба изображения восходят к одному автору — Николаасу Витсену, голландскому политику и предпринимателю (1641–1717).





Изображения судов, представленные в разделе «О судах Московитов» в книге Н. Витсена «Старинное и современное судостроение и судовождение»

[19] Открытия русских землепроходцев... С. 473–474.

Важным источником по судостроению в России в XVII веке является раздел «О судах Московитов» в книге Н. Витсена «Старинное и современное судостроение и судовождение», изданной в Амстердаме в 1690 году[20]. Книга богато иллюстрирована, в том числе «на девятой гравюре под литерой А показано, как русские на лодьях в штиль или при ветре идут на веслах. Под литерой В изображена лодья величиной в 30 или 35 ласт, каковые ходят от Архангельска в Лапландию, как с товарами, так и с рыбой. Под литерой С — судно, называемое Kootsia [коч]. Они приходят от Kotsia, по реке Онеге, в море Belo [Белое], которое против Лифляндии недалеко лежит»[21].

На нижнем изображении мы видим небольшое одномачтовое судно с прямым наклонным форштевнем и вертикальным ахтерштевнем. В корме стоит человек на румпеле, на ахтерштевне читается руль — сопец. В средней части судна имеется надстройка (по такому же типу были сделаны надстройки на суднах «Полярного Одиссея» для проекта «Арктика — территория открытий»). На крыше надстройки заметен человек, который, по всей видимости, работает с такелажем. Парус прямой, прямоугольный, поднят на мачте. Внизу парус растягивает нижняя рея. В носовой оконечности находится высоко задранный бушприт, на который заведена снасть для оттягивания шкаторины паруса (по всей видимости, «буглина»).

Второе изображение коча имеется в другой книге Н. Витсена — «Северная и Восточная Тартария» (Амстердам, 1692)[22]. На гравюре в центре изображен дощаник, слева — каюк, справа — коч. В подписи сказано: «B. Судно, которое в Сибири используется в прибрежных водах и на реках. Название — коча, размером меньше ладьи»[23]. Рисунок очень условный, на изображении мы видим одномачтовое судно, большой прямоугольный парус, нижняя рея отсутствует, в корме за румпелем стоит человек. Форштевень наклонный, нарисован слегка загнутым, ахтерштевень прямой и, по-видимому, вертикальный.

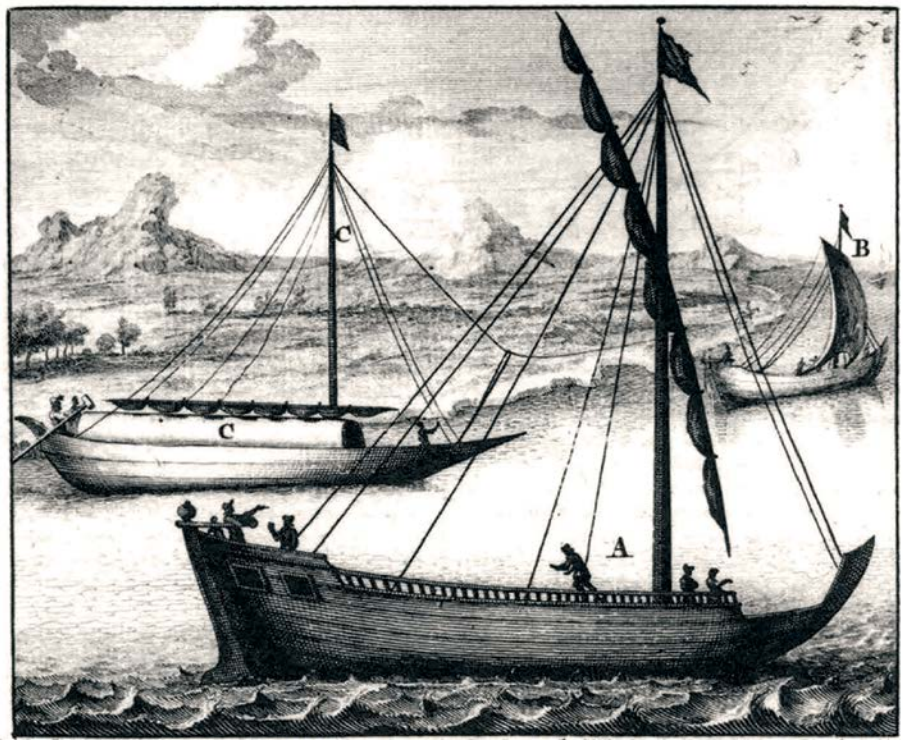
---

[20] *Witsen N.* Architectura navalis et regimen nauticum. — Amsterdam, 1690. — URL: https://archive.org/details/bub_gb_XfA3AQAAMAAJ/mode/2up (дата обращения: 03.12.2025).

[21] *Наймарк М.* Николаас Витсен о морской практике русских в XVII в. // Соловецкое море. Историко-литературный альманах. — Вып. 6. — Архангельск ; М. : Тов-во Северного мореходства, 2007. — С. 26–30.

[22] *Witsen N.* Noord en Oost Tartarye, Ofte Bondig Ontwerp Van eenig dier Landen en Volken Welke voormaels bekent zijn geweest. Beneffens verscheide tot noch toe onbekende, en meest nooit voorheen beschreve Tartersche en Nabuurige Gewesten, Landstreeken, Steden, Rivieren, en Plaetzen, in de Noorder en Oosterlykste Gedeelten Van Asia En Europa Verdeelt in twee Stukken, Met der zelviger Land-kaerten: mitsgaders, onderscheide Afbeeldingen van Steden, Drachten, enz. Zedert naeuwkeurig onderzoek van veele Jaren, door eigen ondervondinge ontworpen, beschreven, geteekent, en in ‘t licht gegeven (Amsterdam MDCCV. First print: Amsterdam, 1692 ; Second edition : Amsterdam, 1705. Reprint in 1785) / Перевод на русский: *Витсен Н.* Северная и Восточная Тартария / Пер. с голландского: В. Г. Трисман : в 3 т. — Амстердам, 2010.

[23] *Витсен Н.* Северная и Восточная Тартария. — Т. II... С. 944.



Изображение коча в книге Н. Витсена «Северная и Восточная Тартария»

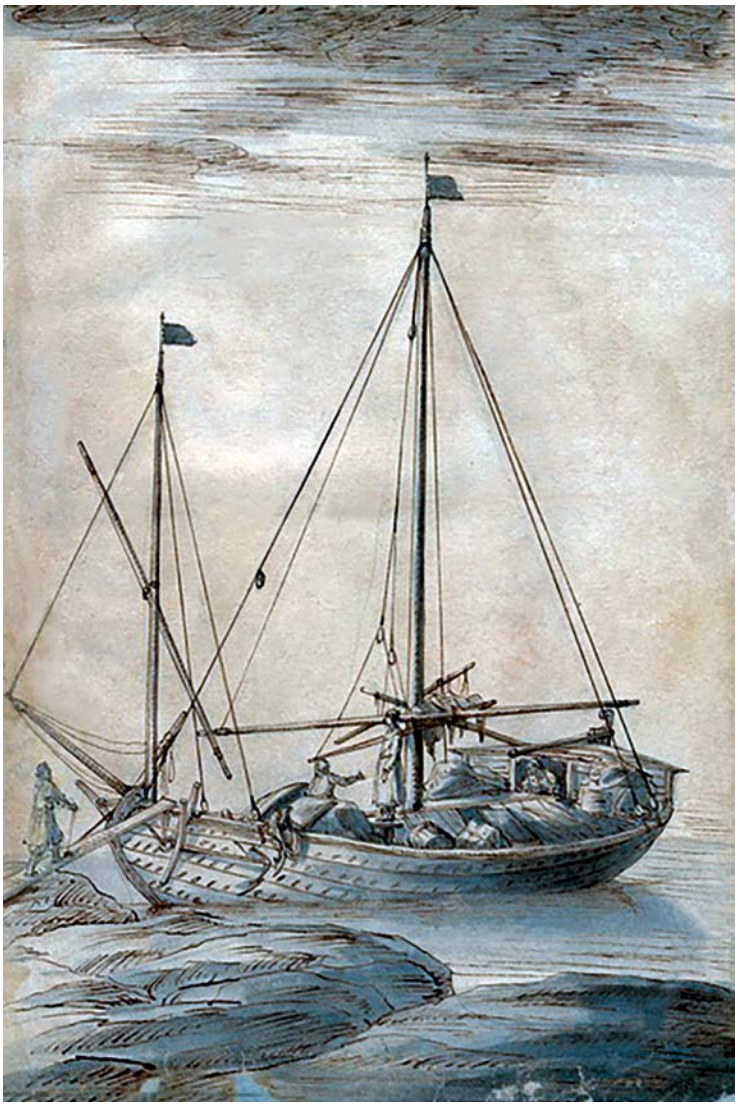
Имеется ещё одно любопытное изображение, которое напрямую не имеет отношения к кочам, но показывает некоторые особенности и технологии, которые могли использоваться при строительстве кочей. Речь идёт о рисунке, который сделал флорентийский учёный, литератор и дипломат Лоренцо Магалотти (1637–1712). В 1674 году он посетил шведское королевство, описал своё путешествие в работе под названием «Последние известия о Швеции» (Notizie di Svezia)[24]. Текст сопровождался иллюстрациями (их авторство не совсем ясно, возможно, они принадлежат самому Магалотти), среди которых под № 14 имеется детальное изображение судна[25].

В шведском издании 1912 года стоит подпись skärgårdsfartyg, что может быть переведено как «корабли архипелага». Что это за судно, пока выяснить не удалось. Известно, что в XVII веке на Балтике активно развивалось торговое судоходство между Россией и Стокгольмом, а сами шведы строили суда «русского образца» с применением «шитых» технологий[26]. На рисунке мы видим явно сшитое вицей судно (на досках обшивки видны косые

[24] Шведский перевод: Lorenzo Magalotti Sverige under år 1674. Från italienskan med 23 samtida bilder utgifven af Carl Magnus / *Stenbock P. A*. Norstedt & söners förlag. Stockholm, 1912.

[25] Изображение опубликовано: URL: https://www.alvin-portal.org/alvin/view.jsf?dswid=-3758&searchType=EXTENDED&query=Notizie+di+Svezia&aq=%5B%5B%7B%22A_FQ%22%3A%22Notizie+di+Svezia%22%7D%5D%5D&aqe=%5B%5D&af=%5B%5D&pid=alvin-record%3A84771&c=17#alvin-record%3A84771 (дата обращения: 03.12.2025).

[26] См.: *Филин П. А*. Русское судно XVII века в Стокгольме // Катера и яхты. — № 1. — 2012.



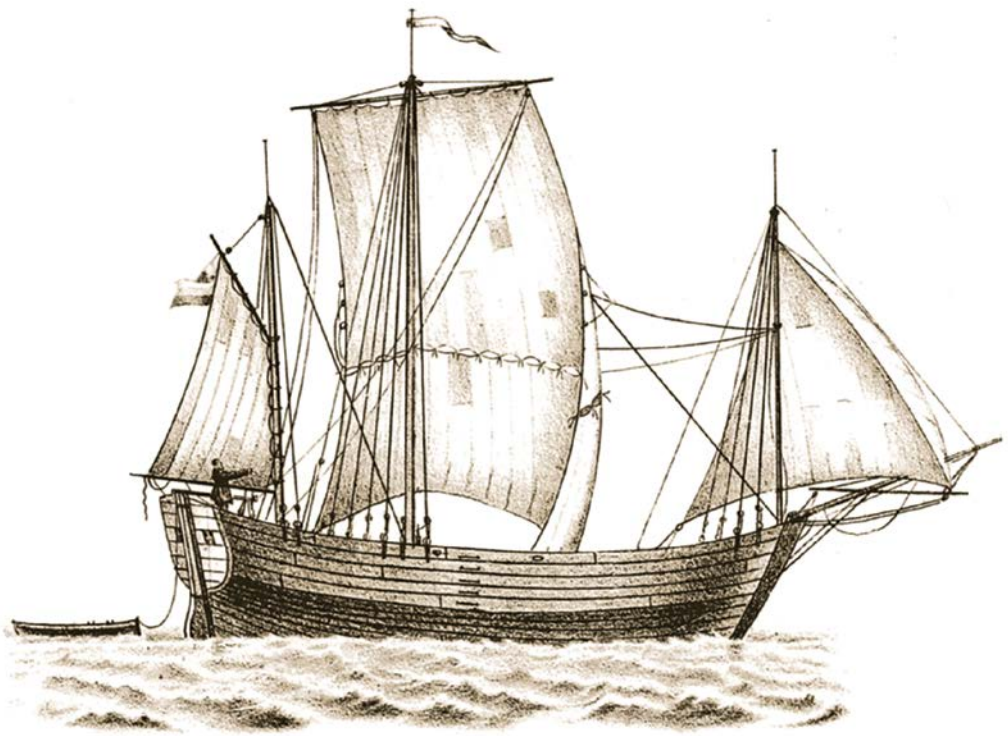
Изображение судна, сделанное Лоренцо Магалотти.
Из труда «Последние известия о Швеции» (Notizie di Svezia)

чёрточки, которые скорее всего изображают прошивки вицей), загнутый внутрь форштевень, как на соймах, в центральной части вместо палубы — низкая кровля с приоткрытым люком, а в корме — «казёнка» — каюта. Над каютой располагается румпель. Судно двухмачтовое, форштевень в самом носу и грот на миделе. Судя по реям, судно с прямыми парусами. Имеется также задранный бушприт.

Одной из нерешённых проблем является соотношение понятий «коч» и «кочмара». В нашем распоряжении имеется описание кочмары, сделанное Богославским в середине XIX века[27]. Этот автор уверенно выводил кочмару из кочей: «Этот род судов есть древнейший; летописи Новгородские часто упоминают о кочах, на которых грозные Норманны предпринимали свои отважные плавания. В городе Архангельске и поныне кочмары называются кочами, а Норвежцев, ходящих на судах — называют кочманами».

[27] *Богославский П.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. — СПб. : В типографии Морского Министерства. 1859. — С. 41–42.

В этом пассаже Богославского много неясного. Во-первых, не очень понятно, о каких летописях говорит автор. Наши поиски слова «коч» в летописях пока не дали результата. Летописи не знают такого слова. Имеется упоминание кочей в Кронике Псковском[28], но это памятник второй половины XVII века. Во-вторых, нам не встречались в исторических документах свидетельства о том, что на кочах ходили норманны. В-третьих, кроме данного источника, пока не выявлено документов, где норвежцев, ходящих на судах, называют кочманами[29]. Все это выглядит довольно странно. Тем не менее у Богославского мы видим рисунок кочмары и описание.



Кочмара

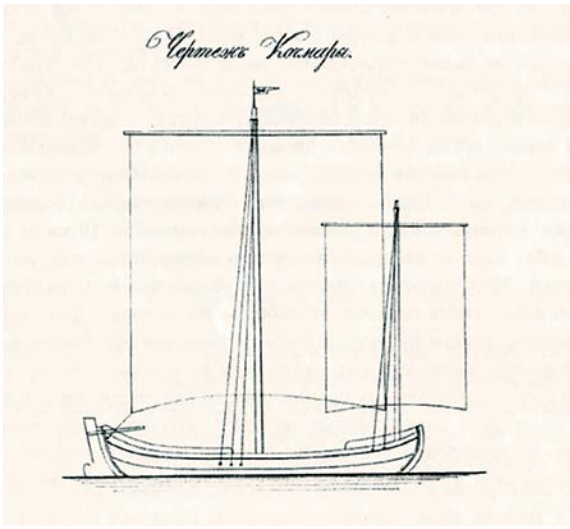
Главные отличия от коча — наличие сразу трёх мачт и транцевая корма. Что касается корпуса, то, судя по описанию, это было типичное шитое судно: «Образование корпуса и вооружение те же, что и у лодьи; разница только в скреплении, и в том еще, что на кочмарах обшивка чаще бывает наборная. Шпангоуты с наружной обшивкой и с кромками крепятся вицею, из корня можжевельника, или из пеньковых веревочек в ¼ дюйма толщиною. Пазы наружной обшивки прокладываются мхом. Подводная часть и палуба высмаливаются, а надводная и мачты красятся красною краской и чернетью. Железо входит только в крепление главных частей судна: при соединении штевней с килем, для рулевых петель и крючьев, в крепление

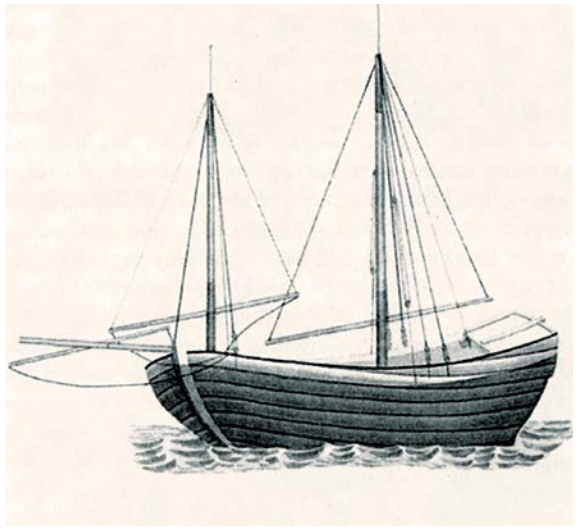
[28] *Турилов А., Чернецов А.* Первоначальное государственное освоение Русского Севера и Северного Зауралья в памятнике позднего (недостоверного) летописания // Российская история. — № 6. — 2019.

[29] Вспомним, что у Антония Марша в Мангазею ходили «two cohimaes». Нет ли здесь какой-то аналогии с «кочманами» и «кочмарами»?

килевых замков и бимсов со стеною... Кочмары плавают в Северный океан для рыбных промыслов, и, будучи легче лодей, при ровном попутном ветре легки на ходу, но на волнении по слабому креплению, не безопасны»[30]. Размерения: длина по палубе 9,1–15,2 м, ширина 3,1–4,3 м, глубина трюма 2,1–2,4 м, осадка в грузу 0,9–1,4 м, грузоподъёмность от 11,3 т, срок службы 15–25 лет, экипаж 3–4 человека.

Кроме того, в нашем распоряжении имеется два рисунка из архива К. Бэра, по всей видимости, 1830-х годов, на которых изображены кочмары[31]. На обоих рисунках изображены двухмачтовые суда с прямым парусным вооружением, но в одном случае — с транцевой кормой, во втором — без транца. По своему виду и типу парусного вооружения второе судно напоминает рисунок из книги Лоренцо Магалотти.





Кочмары из архива К. Бэра

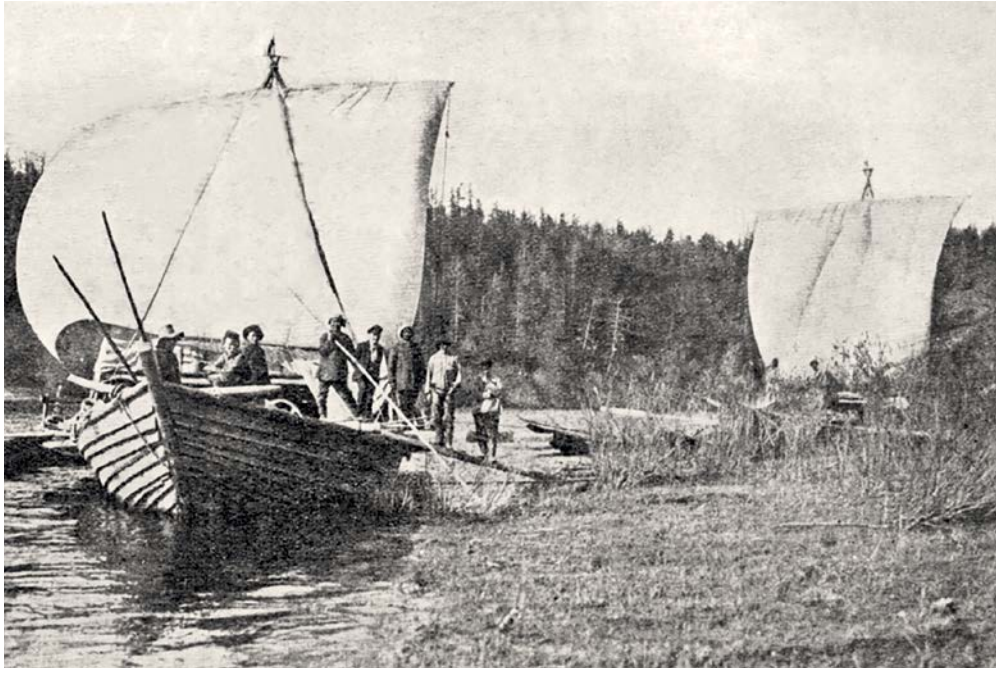
В статье Ю. Д. Чирихина «Плавание шхуны «Полярная звезда» в навигацию 1927 года»[32] опубликована фотография двух судов крайне архаичного вида, выполненная известным полярником Н. В. Пинегиным. Судя по описанию, эти суда направлялись с р. Лены на р. Оленёк — с выходом в Оленёкский залив Северного Ледовитого океана. Вот как автор описывает встречу: «28 июля мы доплыли до местечка Бысыктах или Дурное на Лене, где встретили каюки, которые сплывали из г. Якутска в низовье р. Лены: они должны были совершить небольшое каботажное плавание из

[30] *Богославский П.* Указ. соч. С. 41–42.

[31] Рисунки кочмар опубликованы в кн.: *Боярский П. В., Сметанин В. В., Соколов Ю. И., Химичук Н. В.* История освоения полярного архипелага Новая Земля. — М. : Институт наследия, МАКЭ ; Белушья Губа : Муниципальное образование «Новая Земля». — 2005. — С. 26, 29.

[32] *Чирихин Ю. Д.* Плавание шхуны «Полярная звезда» в навигацию 1927 года // Тр. Совета по изучению производительных сил. Серия Якутская. Вып. 8: Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском. Ч. 2: Работа на шхуне «Полярная звезда» в море Лаптевых в 1927–1928 гг. — Л., 1932. — С. 3–76.

р. Лены в дельту р. Оленёк. На с. 9 помещается фотография этих, поистине, кораблей древних викингов, которыми пользуются на Лене, наверное, уже сотни лет. Цель плавания каюков — доставка в фактории груза хозяйственных организаций, продовольствия и продуктов первой необходимости»[33]. На фотографии в подписи суда названы «паузками», но, судя по описанию в тексте, это каюки. Суда имеют «лодейные» обводы, прямой наклонный форштевень, бортовые доски скреплены внахлёст. К сожалению, на фотографии не виден тип соединения досок обшивки. Судно с прямым парусным вооружением и прямоугольным парусом. Мачта скорее всего Л-образная, видно, что её удерживают две ванты, форштаг отсутствует. Видны шесты, которыми могли толкать судно. Внешний вид и архаичность постройки данных судов, их целевое назначение (сплав по Лене в Северный Ледовитый океан и заход в другую реку), клинкерная обшивка, прямой наклонный форштевень, один прямой парус не могут не напоминать технологии строительства кочей. Изображенные на фото суда, скорее всего, имеют некоторые черты, унаследованные от судов более ранних эпох. В то же время есть и явные отличия — прежде всего, это Л-образная мачта. Подобная мачта неизвестна на кочах. Судя по документам XVII века, использовалась обычная одноствольная мачта. Вообще, вопрос появления Л-образных мачт на каюках и паузках бассейна р. Лены ещё ждет своего исследователя, т. к. это довольно яркий технологический и этнографический признак судна. Л-образные мачты известны в Китае, на Тихом океане, в Египте и других регионах. В России подобные мачты были широко распространены в XIX — начале XX века только на Лене. Откуда и в какое время появились такие мачты на Лене, пока не выяснено.



Паузки, принадлежащие Сибгосторгу. Фото Н. В. Пинегина

[33] Там же. С. 8.

РАЗМЕРЫ КОЧЕЙ

«Приходные и расходные книги кочам и дощаникам» фиксировали длину каждого судна и ширину «во льяле». Если с длиной более-менее понятно, о чём ведётся речь (хотя остаются вопросы: длина по килю, длина по ватерлинии, максимальный габарит?), то с шириной «во льяле» непонятно. К сожалению, пока мы не можем точно определить, какая характеристика подразумевалась под термином «во льяле». Согласно современной судовой терминологии, льяло — это водосток в нижней части трюма. Можно предположить, что параметр «во льяле» определял: 1) глубину трюма, при этом не совсем ясно — до палубы или до планширя (т. е. высота борта); 2) ширину между бортами в месте расположения льяльного колодца (обычно на миделе).

Второй вопрос, который возникает при прочтении документов, — это тип сажени, использовавшийся писцами приказной избы. Учитывая, что документы являлись государственными и составлялись после утверждения в 1649 году «Соборного уложения», можно предполагать, что использовалась казённая сажень (утверждённая уложением), равная 2,16 м и содержащая три аршина (72 см) по 16 вершков.

В ходе анализа документов выделяются следующие типоразмеры кочей.

Размеры кочей в длину:

- 7 сажен — 15,12 м;
- 8 сажен — 17,28 м;
- 9 сажен — 19,44 м;
- 10 сажен — 21,6 м.

Абсолютное большинство кочей из выявленных в описаниях — 8-саженные (30 кочей из 55), на втором месте 7-саженные (7 кочей), в единичных случаях 9-саженные и 10-саженные кочи (по 2 и 3 ед.). Размеры ряда кочей в документах не указаны (13 кочей).

Помимо указанных типоразмеров в единичных случаях встречались упоминания о 6-саженном коче[34] (ок. 13 м) и даже 5-саженном коче[35] (ок. 10,8 м).

В документах встречаются упоминания о «малом коче», но какие из типоразмеров относятся именно к малым, не указано. Скорее всего 5- и 6-саженные кочи (возможно, и 7-саженные) относились к малым кочам.

---

[34] Из книги расходной судов и судовых припасов за 1662 (170) г. О выдаче коча и судовых снастей десятнику казачьему Панфилу Мокрошубову (См. в источнике: Открытия русских землепроходцев... С. 334).

[35] В «Отписи служилого охочего человека Юрья Селиверстова служилому человеку Семену Дежневу с товарищами о получении на р. Анадыре кочей и лодки для промысла моржовой кости» читаем: «...отдали мне, Юрью, оне на Анадыре реке 2 кочика по 5-ти сажен некрытые и с кочевыми ременными снастьми, а широта тем кочикам по полуторе сажене, на Анадыре реке четвертая вода тем кочикам» (См. в источнике: Открытия русских землепроходцев... С. 357).

По ширине «во льяле» кочи имели следующие типоразмеры:

- 1,5 сажени (3,24 м);
- 1,5 сажени с четью аршином (3,41 м);
- 2 сажени (4,32 м);
- 2 сажени с четью аршином (4,5 м);
- 2 сажени с полуаршином (4,67 м).

По соотношению «длина к ширине во льяле» можно констатировать, что при длине 8 саженей упоминаются кочи всех вариантов, по ширине во льяле — от 1,5 саженей до 2 саженей с полуаршином.

К сожалению, в документах о 9- и 10-саженных кочах не указана ширина во льяле.

В целом, соотношение длины и ширины «во льяле» колебалось от 5,3 до 3,7. Если предположить, что ширина «во льяле» являлась шириной на миделе, то мы имеем дело с весьма прогонистыми судами, которые должны были обладать хорошими скоростными качествами. Учитывая, что якутские кочи предназначались прежде всего для перевозки мехов (что не предполагает больших трюмов) и объясачивания населения (военные цели), то вполне вероятно, кочи на Лене были быстроходными прогонистыми судами.

Отличались по размерам и соотношению ширины и длины кочи, строившиеся в конце XVII века в Архангельске для новоземельских промыслов. В нашем распоряжении имеются три описания корпуса коча.

Первый коч, построенный в 1694 году, имел следующие характеристики: «...а мерою тот кочь в длину по колоды девять сажен с локтем сажени, а сажени мера щепяная полтретья аршина без дву вершков, а поперег в матерых набоях три сажени с локтем, а в глубину полтора аршина». В качестве меры длины здесь используется сажень «полтретья аршина без дву вершков» (равная 2,5 аршинам без двух вершков, что составляет 168,6 см) и локоть, равный порядка 54 см.

Таким образом, длина коча по колоде (килю) составляла: 9 сажен с локтем = 168,6 × 9 + 54 = 1571,4 см или 15,7 м.

Ширина коча: 3 сажени с локтем = 168,6 × 3 + 54 = 559,8 см или 5,6 м.

Глубина коча: 1,5 аршина = 71 + 35,5 = 106,5 м или 1,1 м.

Коч был, по-видимому, мелкосидящим судном, с полными обводами (отношение длины к ширине 1 к 2,8).

Второй «новоземельский промышленный коч», построенный в 1695 году поморским крестьянином Елфимом Федотовым, имел следующие характеристики: «...а мерою тот коч в длину по колоде 9 сажень с локтем, а сажени мера полтретья аршина без двух вершков. А поперек в матерых набоях три сажени с локтем, а в глубину полтора аршина». Размерения построенного Федотовым коча, таким образом, были: длина по килю 15,39 м, ширина — около 5,5 м (если локоть приблизительно принять за 40 см), осадка (или высота подпалубного пространства?) — 108 см. Соотношение длины к ширине 1 к 2,8.

Третий коч, построенный в том же 1695 году крестьянами Кулаковыми, имел следующие характеристики: «...а мерою тот коч в длину по колоды

10 сажен, поперек 3 сажени». Мы вправе допустить, что и при строительстве этого коча использовали аналогичную сажень в 171 см. Тогда его длина определяется в 17,1 м, а ширина в 5,13 м. Соотношение длины к ширине 1 к 3,3.

Четвертый коч, построенный в 1696 году: «...мерою тот коч в длину по колоды 9 сажен, поперег 3 сажени» (длина 15,39 м, ширина 5,13 м; соотношение длины к ширине 1 к 3).

Подводя итог, можем отметить, что сибирские кочи середины — второй половины XVII века отличались от поморских новоземельских кочей, прежде всего, соотношением длины к ширине. Сибирские кочи выглядят гораздо более прогонистыми и лёгкими, чем их поморские собратья.

ОБ ОСАДКЕ И ГРУЗОПОДЪЁМНОСТИ КОЧЕЙ

В документе 1623 года отписка тобольского воеводы М. М. Годунова с описанием экспедиций по Мангазейскому морскому ходу прямо указывает вес перевозимого груза: «...а река Мутная невелика, через мошно перебросить каменем, а река мелка, в грузу кочи не проходят, а дожидаютца с моря прибылные воды; а грузу у них было в кочах четвертей по сту и больши, в четыре пуда четверть...»[36]. Четверть — 16 кг × 4 = 64 кг. В коче грузу 100 четвертей, соответственно, 6400 кг.

Вопрос о грузоподъёмности кочей достаточно сложен и может зависеть от предназначения судна и места его эксплуатации. Известно, что кочи в XVI–XVII веках ходили в Поморье на Русском Севере по крупным сибирским рекам бассейна Северного Ледовитого океана, в меньшей степени на Дальнем Востоке.

В Поморье кочи ходили как в Мангазею (основной груз нетяжёлый — туда разные товары, обратно меха), так и на Новую Землю (груз тяжёлый, т. к. такие кочи отправлялись на зверобойный промысел).

В Сибири кочи, которые сплавлялись по Оби, имели тяжёлый груз, т. к. доставляли в Мангазею хлеб. При этом это были сплавные кочи, которые большую часть пути совершали по рекам.

Кочи, которые ходили по Енисею и Лене, как правило, предназначались для военных целей (объясачивания населения) и торговли пушниной (соответственно, груз нетяжёлый). В 60–70-х годах XVII века важной целью стал «рыбий зуб», который имел существенно больший вес, чем пушнина, но в то же время не такой тяжёлый, как хлеб.

Исходя из этих посылок можно предположить, что кочи были разных типов: лёгкие грузы; рассчитанные на более тяжёлые, при этом последние эксплуатировались в двух разных условиях (для морского промысла и морских походов), и для сплава с хлебом по сибирским рекам.

---

[36] *Вершинин Е. В., Визгалов Г. П.* Обдорский край и Мангазея в XVII веке : сборник документов. — Екатеринбург : «Издательство «Тезис», 2004; Русская историческая библиотека. — СПб., 1875. — Т. 2. — Стб. 1079–1092.

Что касается осадки, сибирские кочи, которые использовались больше для морского хода, имели осадку менее сажени. Цитировавшийся выше документ 1623 года содержит следующее указание: «...а на губах местами глубоко, а в иных местех мелко в сажень, а инде и меньши, а в иных местех и суды ставают...».

Достаточно точно судить об осадке коча можно по документу 1651 года «Отписка служилого человека Тимофея Булдакова о плавании его по Ледовитому морю...», в котором он пишет: «...стали пятью кочами на простой воде, вместе, а глубины было в том месте с сажень, а от земли недалече»[37]. Таким образом, можно с уверенностью говорить, что осадка кочей не превышала сажени.

НАЛИЧИЕ ПАЛУБЫ

В росписи судов Якутской приказной избы от 1668 года отмечено: «Коч прислан с Илиму с хлебом во 1665 году и никуды не хаживал стоит на берегу и кровля с него снята... Коч был, а ныне днище одно, кровля и бока вешным лдом изломало и вешною водою снесло в прошлом во 1667 году»[38].

Судя по данному документу, у кочей вместо палубы была кровля (возможно, двускатная, как на барках и баржах XIX века). Подобный тип перекрытия использовался и на архангельских кочах: «А конопать, и смола, и скобы, и на кровлю скалы, и рогожины к тому кочу — все кладено домовое казенное». Данная фраза говорит о наличии некоего крытого скалами (т. е. берестой) пространства. Обычно так кроют временные «будки», казёнки на беспалубных судах.

В то же время в документе уже более позднего времени — 30-х гг. XVIII века — житель Окладниковой слободы 80-летний Дмитрий Откупщиков, проведший на море 60 лет, заявил: «Для осмотру берега, где имеются неизвестные и безопасные места, судами быть вышеупомянутым шитым кочам, только вверху дек укрепить, как у регулярных морских судов крепитца, того ради, что оные кочи против регулярных судов легче, а часто случается, что от северных наносит льды и теми льдами суда затирает, то лутчее спасение судам получают тем, что вышед на лед, и стягами судно вызимают, так что все его облегчить могут на лед: а морским («новоманерным») судам за тягостью при таком случае помочи учинить не можно»[39]. В данном документе сказано о необходимости «дек укрепить как у регулярных судов...». По-видимому, палуба всё же могла присутствовать, но закрывала не весь корпус, была и казёнка, крытая берестой. Также можно предположить, что могли быть разные варианты — как с «деком», так и с «кровлей», или какие-то промежуточные варианты.

---

[37] *Филин П. А.* «Отписка служилого человека Тимофея Булдакова...». С. 10–15.

[38] РГАДА. Ф. 1177. Оп. 3. Д. 1623.

[39] *Белов М. И.* Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века... С. 205.

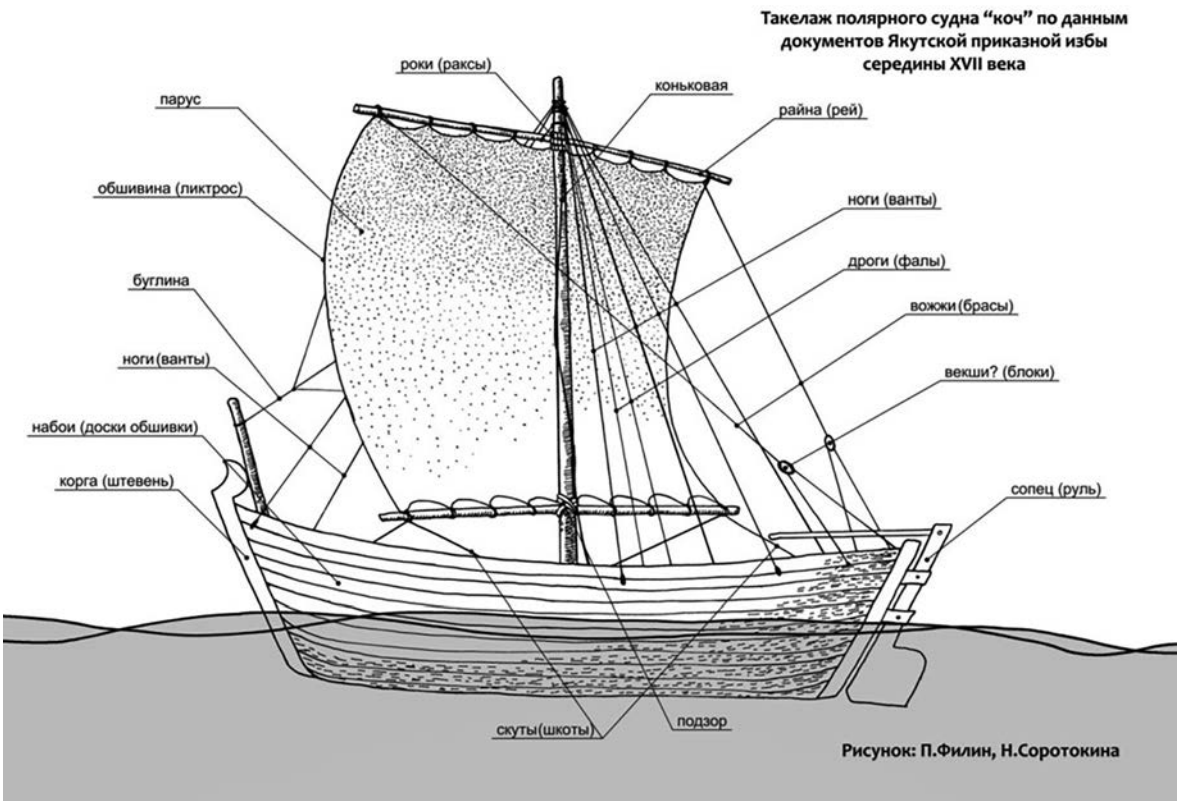
ТАКЕЛАЖ КОЧЕЙ

Документы Якутской приказной избы подробно перечисляют все снасти такелажа, т. к. их выдавали служилым казакам в походы и затем по списку принимали, отмечая недосдачу.

Среди снастей такелажа упоминаются:

- дроги;
- ноги;
- скуты;
- вожжи;
- буглины;
- роки;
- конковая;
- обшивина;
- подзор;
- паины;
- петли;
- бурундуки;
- сваи;
- тонки (?);
- шейма;
- завоз;
- подчал;
- причалка;
- бечева.

Назначение некоторых снастей такелажа показаны на рисунке-реконструкции.

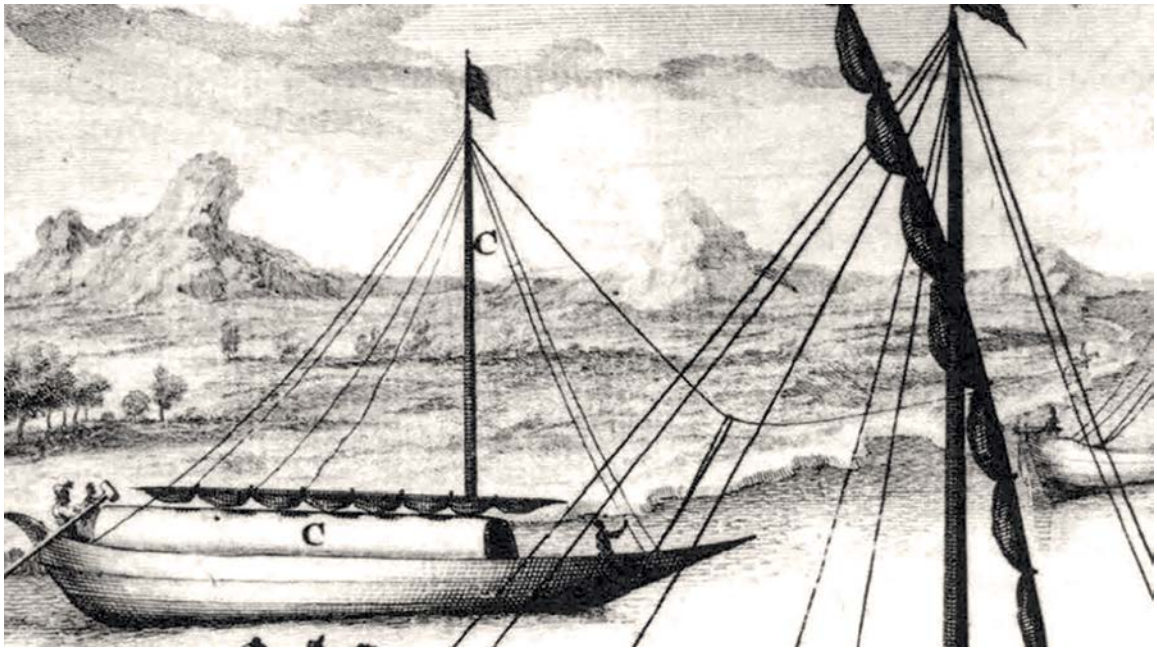


Такелаж полярного судна «коч». Рисунок: П. Филин, Н. Соротокина

Отдельно упомянем наличие «завоза» или «завозни» — те же якорные канаты, но имевшие специальное назначение: для снятия судов с мелей. Они были предназначены для крепления якорей, которые завозились с судна на лодке на чистую воду, а затем «завозная» верёвка выбиралась на судно, таким образом, снимаясь с мели и подтягиваясь к якорю.

В описаниях кочей «завозная» фигурирует всегда с другой снастью — «кубасной». В современной поморской терминологии «кубас» — поплавок. Под кубасной понималась верёвка, которая шла от якоря к поплавку, который указывал местоположение якоря в воде. На «завоз и кубасную» выделялось от 50 до 150 саженей веревок (108–324 м).

В перечнях также значится бечева. Наличие бечевы свидетельствует о том, что для хождения по рекам использовалась тягловая сила. Именно с помощью бечевы тащили судно вдоль берега, используя как конскую, так и людскую тягу. Описи кочей дают размеры бечевы — от 60 до 130 саженей (130–281 м). Известно изображение из книги Витсена, где показано, как судно под лит. С (каюк) тянут бечевой конной тягой.



Каюк из книги Николааса Витсена

Очень похожее по смыслу изображение приведено в советском переиздании книге Ф. П. Врангеля[40].

Еще одна снасть — бурундук — использовалась при транспортировке судна бечевой. Согласно словарю Неуструева, «бурундук — тонкая бечева длиной 10–15 саженей, идущая от носовой части судна вверх к той бечеве, которой тянут судно (эта снасть в виде петли также видна на рисунке Витсена. — прим. *П. Ф.*). Эта последняя бечева проходит через блок у верха мачты, затем пропускается в коуш бурундука и направляется далее к тянущим судно. На носовой части бурундук закреплен за огниво»[41]. Бурундук

[40] Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю совершенное в 1820, 1821, 1822, 1823, и 1824 г.г. экспедицией под начальством флота лейтенанта Ф. П. Врангеля / Под общей редакцией Контр-адмирала Е. Шведе. — Издательство Главсевморпути, 1948. — С. 48.

[41] *Неуструев С. П.* Словарь волжских судовых терминов: Объяснение соврем. и старин. слов, в связи с историей волж. судоходства. — Нижний Новгород : электротип. Г. Искольдского, 1914. — С. 27.



Изображение коча в переиздании книги Ф. П. Врангеля

использовался для контроля расстояния между берегом и судном в ходе буксировки бечевой.

Среди снастей такелажа, упоминаемых в описях, следует отметить следующие: роки, паины, сваи, тонки (?). К сожалению, назначение этих снастей пока остаётся невыясненным.

Большинство описаний кочей позволяет сделать подсчёт общей длины снастей такелажа, которая на кочах колебалась приблизительно в пределах 700–1100 м.

ЯКОРЯ

Обязательным элементом оснащения коча и элементом учёта при выдаче и приёме снастей) были якоря.

При описании якорей писцами использовались следующие меры веса:

- пуд = 16,38 кг;
- четь = 4 кг;
- большая гривенка = 409,5 гр.

Таблица 1

Типы якорей по их весовой характеристике, выявленные в описаниях кочей

1 пуд с четью	20,3 кг
2 пуда	32,76
2 пуда 15 гривенок	38,9 кг
2 пуда 20 гривенок	40,95 кг
3 пуда без чети	44,76 кг
3 пуда	49,14 кг
3 пуда 10 гривенок	53,2 кг
3 пуда с четью	53,14 кг
4 пуда десять гривенок	69,6 кг
5 пудов 10 гривенок	86 кг

Наиболее распространённой была выдача 1–2 якорей. В двух случаях — трёх якорей и в одном случае — четырёх якорей (правда, два из них были с повреждениями).

Дополнительное оснащение кочей

«Для кочевой поделки» на суда выдавались комплекты инструментов, в которые входили: напарьи (большой бурав), свёрла, тесла, долота, скобели, «тюкафки» (деревянные молотки). Кроме того, выдавались пешни и багры. Для ремонта судов выдавались судовые скобы, с помощью которых прибивались планки, удерживающие в пазах конопать. По описям на кочи в поход выдавалось от 50 до 1000 судовых скоб, смотря по потребности. Выдавались также гвозди разных типов:

- гвозди четвертные;
- гвозди по три вершка;
- гвозди по 5 вершков;
- гвозди по 6 вершков;
- гвозди полуаршинные.

Судя по описям, гвоздей выдавалось немного, видимо, для экстренных ремонтов и изготовления рулевого устройства. Так, в документе 1654 г. о выдаче коча за море на Ковыму реку ясачным сборщиком Ивашко Кожину... отмечено: «...да к тягам и на всякую кочевую поделку одиннатцать гвоздей весом три гривенки»[42]. В документе 1655 года о выдаче коча на Ковыму реку читаем: «...да на починку к кочю восмь гвоздей полуаршинных, шестнатцать гвоздей по шти вершков, осмнатцать гвоздей по пяти вершков, дватцать шесть гвоздей четвертных, всего шездесят восмь гвоздей весом дватцать восмь гривенок»[43].

В целях измерения веса на кочи выдавались безмен и гири: «...да для весу кости рыбья зубу безмен пудовой, гиря медная», — сказано в документе 1662 года о выдаче коча за море на Анадырь Ивашко Рубцу[44].

Отдельно указывались «мешки холщевые», которые использовались для хранения «аманацких кормов» — припасов для содержания аманатов. Обычно выдавалось 5–7 таких мешков. Те же мешки могли использоваться и на починку паруса: «...да к тому парусу на прибавку тринатцать мешков, которые шиты из нового холсту тобольские присылки», — сказано в документе 1654 года о выдаче коча за море на Ковыму реку ясачным сборщиком Ивашко Кожину[45].

Лодки

Перед отправлением в поход кочи оснащались вспомогательными лодками, но упоминаются они нерегулярно. Поскольку в документах отмечались преимущественно те припасы, которые выдавались со склада, лодки в описях, как правило, упоминаются отдельно от кочей.

---

[42] РГАДА. Ф. 1177. Оп. 4. Д. 461. Л. 33 об.
[43] РГАДА. Ф. 1177. Оп. 4. Д. 461. С. 73.
[44] РГАДА. Ф. 1177. Оп. 4. Д. 667. Л. 65.
[45] РГАДА. Ф. 1177. Оп. 4. Д. 461. Л. 33.

О СКОРОСТИ КОЧЕЙ

Документы по кочам дают некоторое представление об их скорости. Так, документ 1623 года, отписка тобольского воеводы М. М. Годунова с описанием экспедиций по Мангазейскому морскому ходу до его запрещения[46], содержит подробный анализ маршрута и скорости движения, который можно представить в виде таблицы.

Таблица 2

Скорость движения на кочах по Мангазейскому морскому ходу

Этап маршрута	Время в пути	Приблизительное расстояние в км
...шли от Колмогор Двиною вниз до урочища до Березовского устья...	1 день	110 км
... от Березовского устья поспевают парусным ходом до устья Печоры ...	10 дней	Ок. 1100 км
От устья Печоры реки шли вверх по реке Печере до Пустоозера парусным погодьем	2 дня	Ок. 140 км
...А вышед на устье Печоры реки, и пошли в Монгазею большим же морем окияном на урочище на Югорской шар, и бежали парусом до Угорского шару	2 дня и 2 ночи	300 км
подле Югорской шар подле остров Вайгач ходу гребью	1 день	40 км
от Югорского шару Нярзомским морем через Карскую губу резвого ходу до устья Мутныя реки[47]	1 день и 1 ночь	270 км
...И тою Мутною рекою шли в кочах прибылою водою, тянулись бечевою двадцать ден и дошли до озер, из коих вышла Мутная река; а вышла Мутная река из трех озер невеликих, по смете версты по две озеро	20 дней	300 км
И дошед они до озера до вершины Мутные реки, учали меж озерцами волочить... Сухой волок	5 дней	
А большое озеро, из которого идет Зеленая река, в длину по смете верст с десять, а поперек версты с три и больше; и шли они по тому озеру в длину от сухого волоку до Зеленые реки с половину дни	0,5 дня	10 км
шли они на низ Зеленою рекою, повозили запас в павозках, а кочи тянули порожжие...	10 дней	130 км
от устья Зеленой реки губою бежали парусным погодьем до завороту день	1 день	160 км
от завороту Тазовскую губою до устья Тазу реки парусным же погодьем бежали два дни да две ночи	2 дня 2 ночи	320 км

[46] *Вершинин Е. В., Визгалов Г. П.* Обдорский край и Мангазея в XVII веке...; Русская историческая библиотека. — СПб., 1875. — Т. 2. — Стб. 1079–1092.

[47] «А как займут льды большие, ино обходят около льдов парусом и гребью недель с шесть, а иногда и обойти льдов немочно, и от тех мест ворочаютца назад в Пустоозеро».

Этап маршрута	Время в пути	Приблизительное расстояние в км
от устья Тазовского вверх Тазом рекою до Тазовского города бежали парусным погодьем двое сутки, а своею силою без парусного погодья идти ден с десять	Под парусом — 2 суток, «своею силою»[48] — 10 дней	250 км
		3130 км

Анализ документа показывает, что за 1 день (сутки) перехода по морю коч проходил в среднем 120–160 км.

Вниз по течению реки (Двины) за сутки коч проходил порядка 100 км.

Вверх против течения реки (Печора, Таз) коч проходил порядка 50–60 км в сутки.

Очень сложным и медленным было продвижение через ямальские реки и волок. Путь по мелководной и извилистой реке Мутной длиной порядка 300 км кочи при полной разгрузке на паузки (лодки) преодолевали за 20 дней (15 км в сутки). А сухой волок между озёрами Нумто и Ямбуто, который составлял по космоснимку около 400 м, занимал 5 дней. Не менее сложным был спуск по реке Зеленой, петляющей по тундре Ямала. Путь длиной 130 км преодолевался на разгруженных кочах за 10 дней (13 км в день).

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ НА КОЧАХ

Ценную информацию об особенностях плавания в Северном Ледовитом океане даёт упоминавшийся выше документ 1651 года о плавании Тимофея Булдакова с Лены-реки. Из этого документа мы узнаем, что:

1) Речная — морская трасса Якутск — Колыма уже в середине XVII века была хорошо известна. Тимофей Булдаков оперирует географическими терминами, которые к моменту его похода устоялись (Омолоева губа, Хромая губа, реки, зимовья).
2) Данная трасса достаточно интенсивно эксплуатировалась — в устье Лены коч Булдакова присоединился к каравану из 8 кочей, а по пути встретил 4 кача, возвращавшихся с Индигирки и Колымы.
3) По всему тексту мы встречаем упоминания о том, что в ходе плавания постоянно приходилось бороться со льдами. По сути, это первый документ, свидетельствующий о реальной практике русских мореходов по плаванию во льдах. Приведём некоторые цитаты:
   - «...лед ходит болшой и в том льду носило 4 дни и мы с великою нужею из того льду выбивались и просекались»;
   - «...и прибежав к усть протоке, и стоят лды плотные, и сквозь те лды просекались и пробивались со всех кочей заедино к земли»;

[48] Против течения — буксировкой, возможно, на вёслах и на шестах.

- «... и до усть Яны реки бежали сутки промеж льды ж, с великою нужею, и пробежав устье Янское, и в те поры почали ветры быть прижимные с моря и льдом задавило, и мы Тимошка с товарыщи во льду пробивались подле земли многое время до Святого носу до губы»;
- «...и меж льдами учали быть ночемержи, льды тонкие, меж теми льды пробивались о парусе, и у многих кочеи тем тонким льдом прутье и нашвы испротерло».

Следует особо обратить внимание на слова «пробивались» и «просекались», что свидетельствует о том, что кочи были так или иначе приспособлены к ледовым условиям плавания и могли даже ломать тонкий лёд, идя под парусом. Правда, судя по документу, ход во льдах сильно влиял на обшивку: «...тем тонким льдом прутье и нашвы испротерло».

4) Анализируя документ, можно прийти к выводу, что для плавания использовалась прибрежная мелководная зона, где образовывалась полынья — большие дрейфующие льды из-за мелководья там не мешали мореплаванию.
5) В документе нигде не говорится о том, что кочи выжимало на лёд. Опасаясь ледового сжатия, хлебные припасы были сгружены: «...а в море лед ходит по водам без ветру и затирает теми лды заторы болшие, и из тех кочей хлебные запасы на лед выносили». Но даже после многочисленных мытарств во льдах и поломок, кочи не погибли и не затонули. Команда покинула их после того, как они вмёрзли в лёд. Более того, Булдаков не терял надежды найти кочи, для чего им было отослано два человека на устье Индигирки[49].

ПАРУСНЫЕ СУДА ДЛЯ ПРОЕКТА «АРКТИКА — ТЕРРИТОРИЯ ОТКРЫТИЙ»

В целях реализации историко-навигационного эксперимента — экспедиции по следам отечественных первопроходцев в Арктике и Сибири клубом «Полярный Одиссей» был разработан специальный проект экспедиционного парусного судна. Этот проект не является копией старинных кочей, тем более что на данный момент информации для полноценной реконструкции недостаточно. Тем не менее при проектировании Виктор Дмитриев, автор первой в истории реплики коча — «Помор», аккумулировал огромный массив информации об исторических технологиях судостроения на Русском Севере, накопленный за тридцать лет и применил их на практике. Кроме того, специалисты клуба «Полярный Одиссей» опирались на собственный многолетний опыт строительства и вождения традиционных русских судов, а также опыт организации дальних морских экспедиций и реализации на своих парусных судах навигационных экспериментов.

[49] *Филин П.* «Отписка...»

Построенные клубом «Полярный Одиссей» суда по своим теоретическим обводам, форме носа и кормы близки к соймам и поморским карбасам — и кочмарам — традиционным судам Русского Севера, упоминаемым в архивных документах с середины XVI века и сохранившимся на чертежах XIX века. Мачта и перекрытие — чердак в центре судна совпадают с рисунком коча на гравюре из трактата XVII века голландского путешественника Николааса Витсена, повествующего «о судах московитов». Доски обшивки скреплены «внакрой», но не вицей, а медными заклёпками. Длина судна 10,5 м, ширина — 3,0 м. Такие габариты выбраны для того, чтобы перевезти суда на железнодорожных платформах к месту старта экспедиции в г. Усть-Кут на реке Лене. Высота мачты — 8 м, площадь паруса около 30 кв. м.

Парус прямой, управляется фалом, шкотами, брассами, топенантами.

Один якорь морской — 35 кг, два якоря по 15 кг.

Суда бескилевые. Построены из карельской ёлки и сосны. Водоизмещение — около 6-ти тонн. Осадка — 70–90 см. Каждая тонна увеличивает осадку на 2–3 см. Парус прямой. Обводы близкие к яйцеобразным. Доски обшивки скреплены внакрой, медными заклёпками. Для страховки на судне есть мотор Vetus (дизель, 18 л. с), полный комплект навигационного оборудования и спасательных средств, эхолот, морские рации, спутниковый телефон, трекеры, газовые плиты для приготовления пищи, биотуалеты, расположенные на баке. На кочах были построены каюты, в которых было по 8 шконок (спальных мест). Длина шконки едва позволяет вытянуться в полный рост. В носовом рундуке — биотуалет.

Кочи XXI века не только приспособлены для северных экспедиций, но и соответствуют современным правилам государственной инспекции маломерных судов.

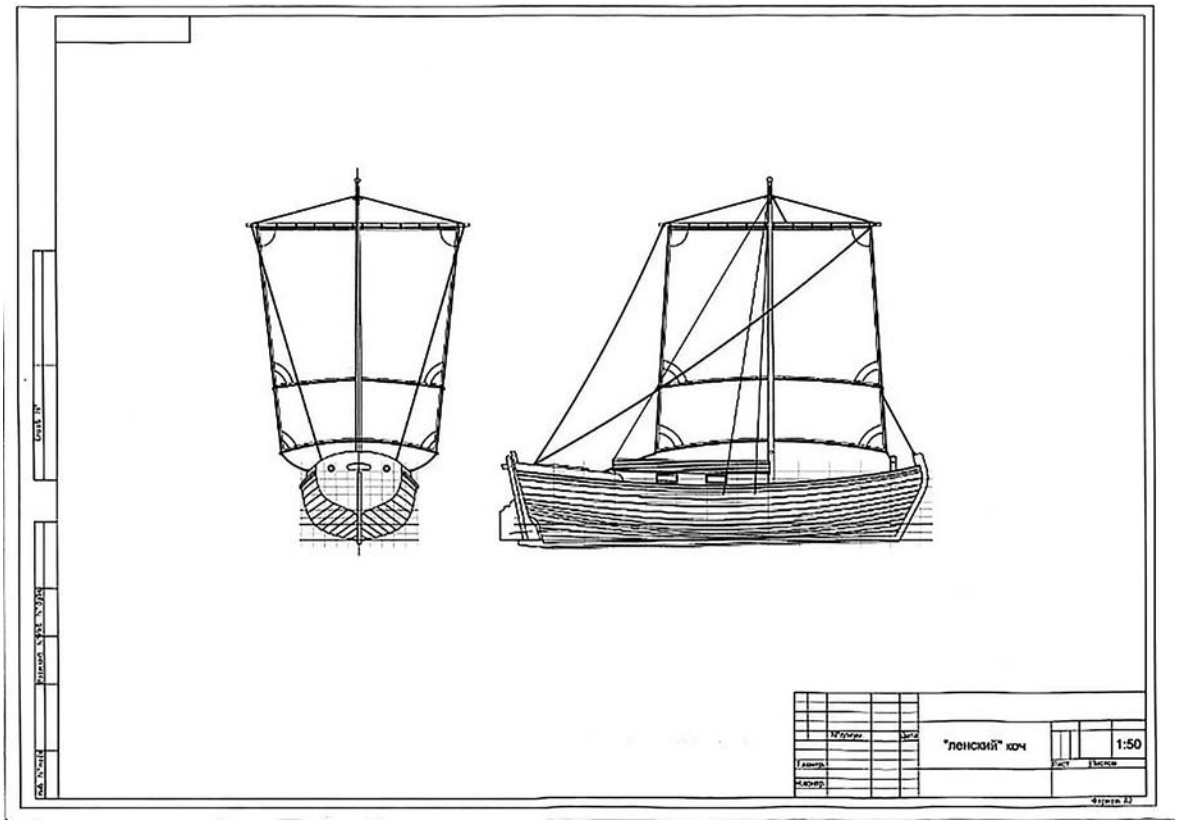
Экспедиция была оснащена надувной лодкой типа Адмирал АМ-550 с мотором Suzuki (15 л. с.).

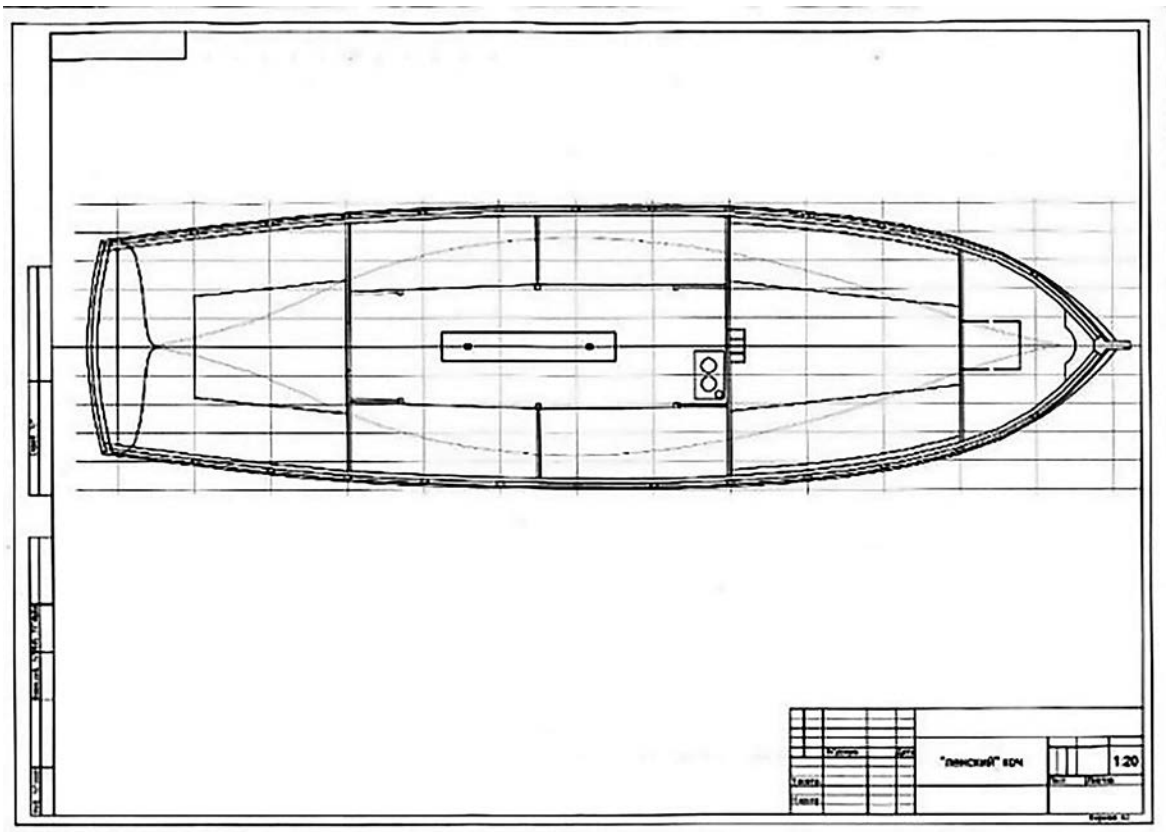
Таким образом, построенные суда по своим размерениям соотносятся с малыми кочами, содержат ряд теоретических и конструктивных особенностей, характерных для северорусской традиции судостроения, в то же время соответствуют современным правилам, предъявляемым государственной инспекцией маломерных судов и приспособлены для конкретных экспедиционных задач и использования в туристических целях.

Таблица 3

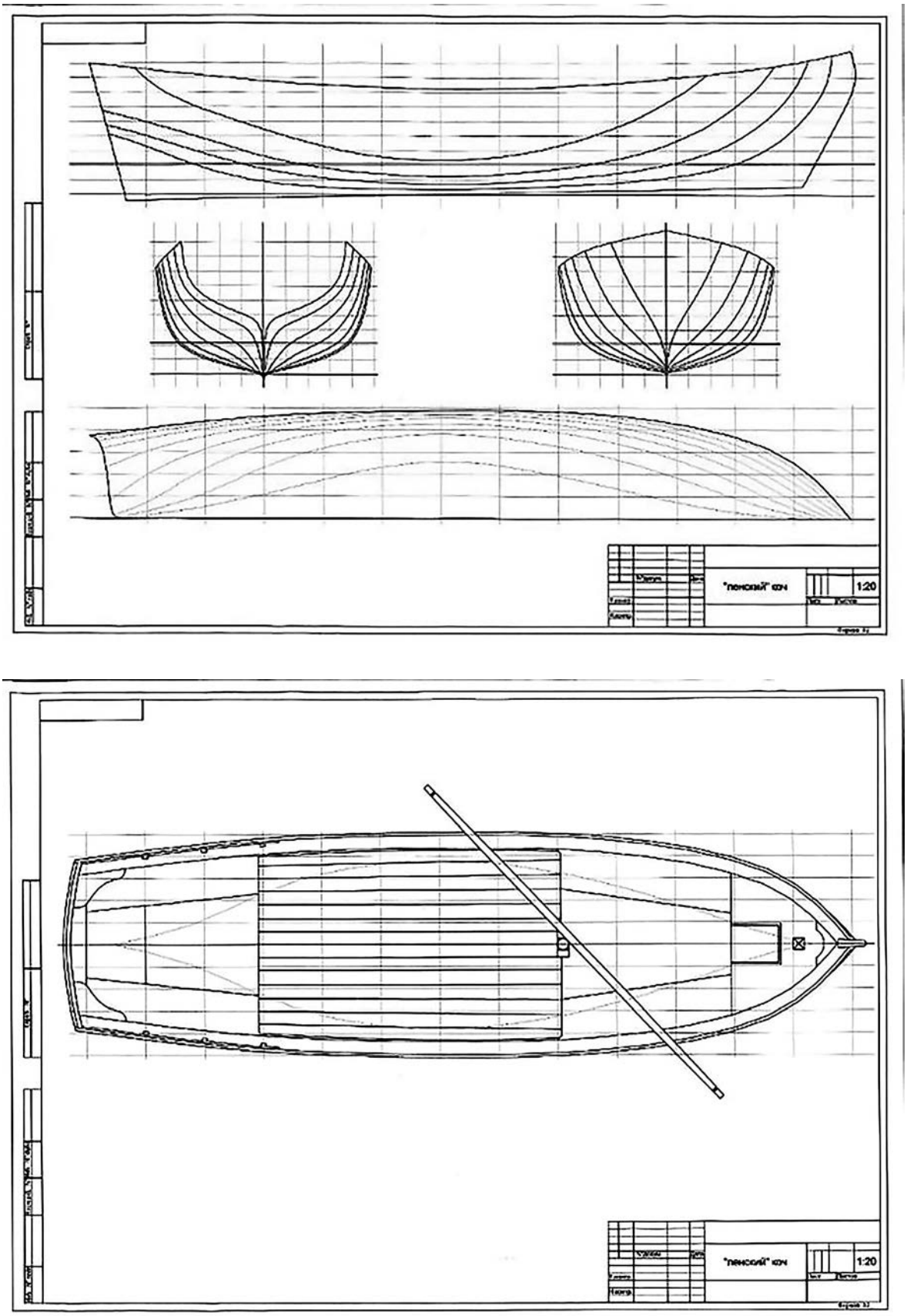
Размеры традиционного коча и экспедиционного парусного судна, построенного клубом «Полярный Одиссей» для проекта «Арктика — территория открытий»

Размеры	Коч	Проект клуба «Полярный Одиссей»
Длина	10,8–22 м	10,5 м
Ширина	3,5–5 м	3,0 м
Площадь паруса	120–200 кв. м	30 кв. м

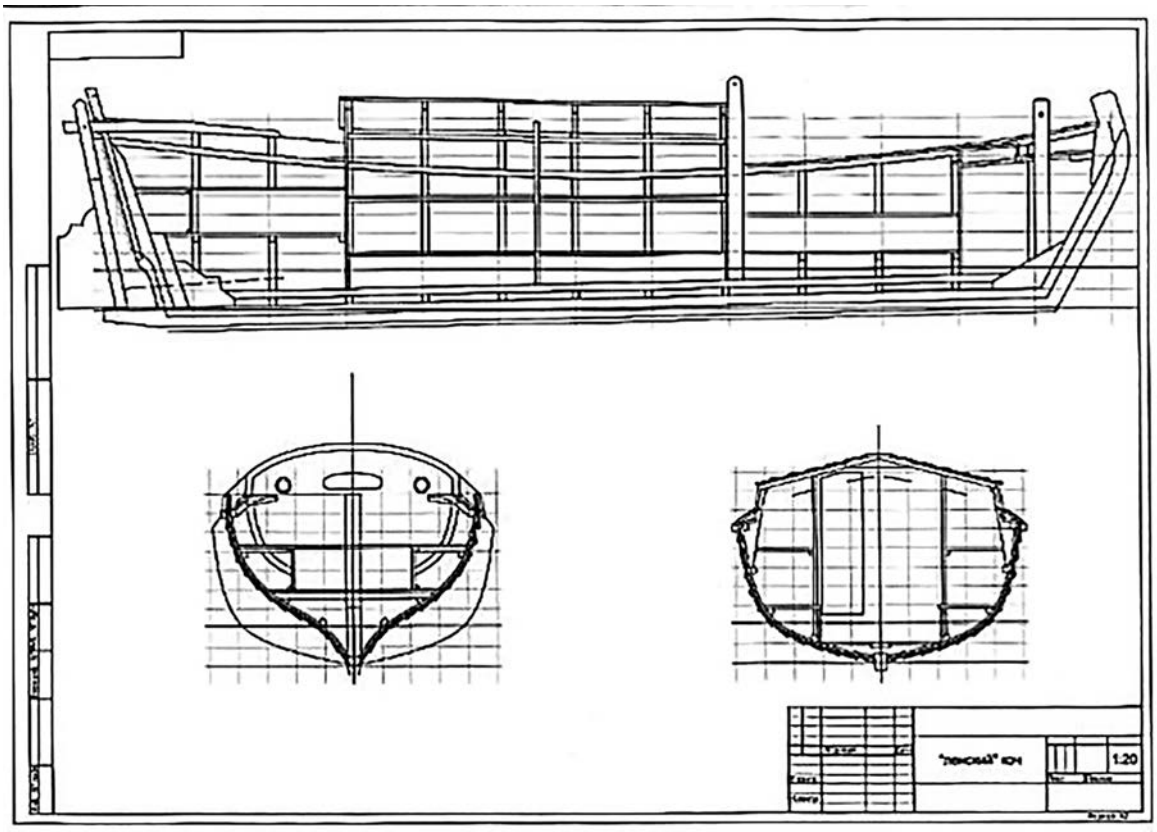




Чертежи «ленского» коча,
разработанные для проекта «Арктика — территория открытий»



Чертежи «ленского» коча,
разработанные для проекта «Арктика — территория открытий»



Чертежи «ленского» коча,
разработанные для проекта «Арктика — территория открытий»

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. *Алексеев М. П.* Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей. — Иркутск : Иркутское областное изд-во, 1941.
2. *Аникин Е. А.* О происхождении некоторых русских слов из сферы материальной культуры. I. Водный транспорт: «коч», «бат», «ветка» // Сибирский филологический журнал. — 2017. — № 3.
3. *Белов М. И.* Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века // История открытия и освоения Северного морского пути. — Т. 1. — М. : Речной транспорт, 1956. — 591 с.
4. *Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф.* Мангазея. Мангазейский морской ход. — Л., 1980. — Ч. 1.
5. *Богославский П.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. — СПб. : В типографии Морского Министерства, 1859.
6. *Боярский П. В., Сметанин В. В., Соколов Ю. И., Химичук Н. В.* История освоения полярного архипелага Новая Земля. — М. : Институт наследия ; Белушья Губа : Муницип. образование «Новая Земля», 2005. — 255 с.
7. *Вершинин Е. В.* Дощаник и коч в западной Сибири (XVII в.) // Проблемы истории России. — Вып. 4: Евразийское пограничье. — Екатеринбург : НПМП «Волот», 2001. — С. 87–131.
8. *Вершинин Е. В., Визгалов Г. П.* Обдорский край и Мангазея в XVII веке : сборник документов. — Екатеринбург : «Издательство «Тезис», 2004. — 200 с.

9. *Вершинин Е. В., Кухтерин С. А., Наймарк М. Л., Филин П. А.* Коч — судно полярных мореходов XVII века: новые данные / Под. ред. к. и. н. П. А. Филина. — М. : Паулсен, 2022. — 247 с.
10. *Витсен Н.* Северная и Восточная Тартария. — Т. II. — Амстердам : Pegasus, 2010. — С. 626–1225.
11. ГААО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 18. Л. 9.
12. *Наймарк М.* Николаас Витсен о морской практике русских в XVII в. // Соловецкое море. Историко-литературный альманах. — Вып. 6. — Архангельск ; М. : Тов-во Северного мореходства, 2007. — С. 26–30.
13. *Наймарк М., Кухтерин С., Филин П.* Реконструкция коча XVII века // Соловецкое море : Историко-литературный альманах. — № 12. — М. —Архангельск. 2013. — С. 8–20. — URL: http://solovki.info/pics/Naimark_Filin_Kuhterin.pdf (дата обращения: 03.12.2025).
14. *Неуструев С. П.* Словарь волжских судовых терминов: Объяснение соврем. и старин. слов, в связи с историей волж. судоходства. — Нижний Новгород : электро-тип. Г. Искольдского, 1914. — 320 с.
15. Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века на северо-востоке Азии. — М. Гос. изд. географ. лит. 1951. — 620 с.
16. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю совершенное в 1820, 1821, 1822, 1823, и 1824 г.г. экспедицией под начальством флота лейтенанта Ф. П. Врангеля / Под общей редакцией Контр-адмирала Е. Шведе. — Издательство Главсевморпути, 1948.
17. РГАДА. Ф. 1177. Оп. 4. Д. 461. Л. 33 об.
18. РГАДА. Ф. 1177. Оп. 4. Д. 461. Л. 33.
19. РГАДА. Ф. 1177. Оп. 4. Д. 461. С. 73.
20. РГАДА. Ф. 1177. Оп. 4. Д. 667. Л. 65.
21. РГАДА. Ф. 1177. Оп. 3. Д. 1623.
22. Русская историческая библиотека. — СПб., 1875. — Т. 2. — Стб. 1079–1092.
23. *Турилов А., Чернецов А.* Первоначальное государственное освоение Русского Севера и Северного Зауралья в памятнике позднего (недостоверного) летописания // Российская история. — 2019. — № 6. — С. 161–179.
24. *Филин П. А.* Коч — судно полярных мореходов XVII в. Конструктивные особенности // Кунсткамера. — 2022. — № 2 (16). — С. 210–224.
25. *Филин П. А.* Новые документы об эксплуатации кочей на северо-востоке Сибири в XVII веке // Соловецкое море : Историко-литературный альманах. — Вып. 16. — М. — Архангельск, 2017. — С. 8–19.
26. *Филин П. А.* Описание коча для новоземельских промыслов 1694 г. // Соловецкое море : Историко-литературный альманах. — Вып. 12. — М. — Архангельск, 2013. — С. 22–24.
27. *Филин П. А.* «Отписка служилого человека Тимофея Булдакова о плавании его по Ледовитому морю» как уникальный источник по арктическому мореплаванию в XVII веке // Соловецкое море. — Вып. 13. — М. — Архангельск, 2014. — С. 10–15.
28. *Филин П. А.* Русское судно XVII века в Стокгольме // Катера и яхты. — № 1 (235). — СПб., 2012. — С. 126–131. — URL: https://old.katera.ru/files/magazines/235/126-131.pdf (дата обращения: 03.12.2025).

29. *Филин П. А.* Русское судно XVII века в Стокгольме (окончание) // Катера и яхты. — № 2 (236). — СПб., 2012. — С. 118–119. — URL: https://old.katera.ru/files/magazines/236/118-119.pdf (дата обращения: 03.12.2025).
30. *Чирихин Ю. Д.* Плавание шхуны «Полярная звезда» в навигацию 1927 года // Тр. Совета по изучению производительных сил. Серия Якутская. Вып. 8: Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском. Ч. 2: Работа на шхуне «Полярная звезда» в море Лаптевых в 1927–1928 гг. — Л., 1932. — С. 3–76.
31. *Шульц А. Я.* Техническое описание рыбных и звериных промыслов на Белом и Ледовитом морях. Исследования о состоянии рыболовства в России. — Т. VII. — СПб., 1863. — 111 с.
32. *Ясински М. Э., Овсянников О. В.* Взгляд на Европейскую Арктику. Архангельский Север: проблемы и источники. — СПб., 1998. — Т. 1. — 464 с.

2012–2013 годы

Ю. М. НАУМОВ

ПРОЕКТ «ЧУКОТКА — ТЕРРИТОРИЯ ОТКРЫТИЙ»

В 2009 году для Республики Саха (Якутия) была разработана программа, моделирующая освоение Сибири на исторических судах — кочах по маршрутам плаваний первопроходцев по реке Лене. Для исторической достоверности навигационного эксперимента проведены историко-архивные изыскания: научный сотрудник МАКЭ П. А. Филин изучал архивы Якутского приказа, но экспедиция не получила поддержки правительства республики. В 2010 году по инициативе администрации Чукотского АО началась работа по программе «Чукотка — территория открытий», посвящённой 375-летию прохождения Семёном Дежнёвым Берингова пролива. Многолетняя программа включала навигационные эксперименты на исторических судах по рекам Русского Севера и Сибири и морям Северного Ледовитого океана. Организаторы программы и навигационного эксперимента: администрация Чукотского АО, МАКЭ Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, туркомпания ООО «Chukotka-Discovery» и клуб «Полярный Одиссей».

По проекту В. Дмитриева на верфи клуба «Полярный Одиссей» были построены две реплики судов первопроходцев — малых кочей «Апостол Андрей» и «Святитель Николай». Длина кочей — 10,2 м и 10,3 м, ширина — 3 м, в середине жилое помещение для отдыха 8 членов команды под двускатной крышей — «чердак». Высота мачты — 8 м, площадь прямого паруса — 25 кв. м. Суда были оснащены 4 вёслами, дизельными двигателями «Vetus» мощностью 16 л. с. и генераторами для освещения и зарядки электроприборов и оборудования.

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕДИЦИИ «Чукотка — территория открытий» по пути Семёна Дежнёва: 2011, 2012 и 2013 годы.

МАРШРУТ:

Протяжённость пути от Петрозаводска до Великого Устюга (родины Семёна Дежнёва) и от Усть-Кута (в истоках реки Лены) до Анадыря составила около 11 600 км.

Второй и третий этапы экспедиции:

2012 год — 4 500 км по реке Лене — Усть-Кут — Якутск — Тикси — по территории Иркутской области и Республики Саха (Якутия).

2013 год — 4 300 км по морю Лаптевых, Восточно-Сибирскому морю, Чукотскому морю, Берингову морю.

ЦЕЛИ:

- Комплексные навигационные исследования Русского Севера и Сибири: инновационное направление в изучении и актуализации российского географического наследия.
- Выявление особенностей продвижения русских первопроходцев на Русский Север и в Сибирь, формирования историко-культурных взаимосвязей различных этнических групп по маршрутам экспедиции.
- Изучение и популяризация истории и современного состояния речного, морского и историко-культурного наследия, связанного с российскими географическими открытиями.

ЗАДАЧИ:

- Историко-архивные изыскания для постройки реплик судов периода первопроходцев и составления маршрута.
- Проведение историко-навигационного эксперимента по реконструкции исторических судов и технологий прохождения на судах внутренних водных путей и мореплавания.
- Моделирование и сравнительный анализ навигации и жизнеобеспечения первопроходцев.
- Фиксация современного состояния основных водных путей, судоходства и прибрежных поселений региона.
- Популяризация истории российских географических открытий.
- Привлечение внимания к историко-культурному потенциалу Чукотского АО.

УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ

Научные сотрудники МАКЭ:

1. Рябиков В. В. — заместитель руководителя МАКЭ, старший научный сотрудник;
2. Храпов Г. А. — научный сотрудник;
3. Рогожин Т. Е. — руководитель экспедиции, директор ООО «Chukotka-Discovery»;
4. Карачев А. В. — капитан кочa «Апостол Андрей», клуб «Полярный Одиссей».

В экспедиции принимали участие сотрудники компании, научные сотрудники Института Наследия и несколько туристов-путешественников — по 7 человек на борту каждого коча.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕДИЦИИ

Успешно пройден весь маршрут на репликах малых кочей.

Прошли встречи участников экспедиции с населением, лекции, беседы.

По всему маршруту у местных жителей-респондентов собраны новые сведения по истории и современному состоянию судостроения, судоходства, истории и культуры.

Разработаны рекомендации по дальнейшему изучению исторических традиций для передачи молодому поколению и развитию научных и туристических маршрутов на Чукотке.

Об экспедиции выпущены 8 фильмов и серия материалов в различных СМИ.

ПУБЛИКАЦИИ:

1. *Матонин В. Н.* Кочевой дневник. — Архангельск : Изд-во «ТСМ», 2020. — 200 с.

В. В. РЯБИКОВ[1]

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ «АРКТИКА — ТЕРРИТОРИЯ ОТКРЫТИЙ»

(Историко-географический навигационный эксперимент по реконструкции поморских мореходных практик на судах типа поморский «коч» в условиях северных рек и морей Северного Ледовитого океана)

ВВЕДЕНИЕ

В конце 1960-х годов Тур Хейердал на камышовом судне «Ра-I» прошёл от Африки до американских вод, а затем на «Ра-II» повторил маршрут и менее чем за два месяца достиг берегов Нового Света. Тем самым экспериментально была подтверждена возможность достижения Американского континента на папирусовых судах задолго до Колумба. Так была низвергнута изоляционистская теория развития древних культур Американского континента. При плавании на «Ра» впервые испытывался своеобразный механизм, который был восстановлен по древнеегипетским изображениям.

«Мы, дети XX века, — пишет Хейердал, — независимо от профессии находимся в плену своих представлений о том, какие средства нужны, чтобы преодолеть Мировой океан, а потому руководствуемся догмами, противоречащими известным фактам. Автору пришлось три раза преодолеть Мировой океан и провести немало других практических экспериментов, чтобы убедиться, как далеки от реальности наши современные суждения о том, что необходимо для выживания на море, и сколько еще практических исследований нужно провести, прежде чем наши познания о примитивном мореходстве обретут силу подлинной науки»[2].

[1] Рябиков Вадим Вадимович — психолог, антрополог, музыкант. Автор психотерапевтического метода «Интерактивный резонанс». Работал заведующим сектором культурного и природного наследия Белого моря и Соловецкого архипелага Российского НИИ культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, участвовал в научно-исследовательских экспедициях в экстремальных зонах (Арктика, Южная Америка, Юго-Восточная Азия), эксперт лаборатории геокультуры Арктики Государственного института культуры и искусств Арктики (Саха (Якутия)). Был директором Института Развития Личности «Синхронисити 8». В настоящее время проживает во Франции.

[2] *Хейердал Тур*. Древний человек и океан. — М., 1982. — С. 25–26.

В многогранном освоении культурного наследия особую роль играют процессы комплексной реконструкции прошлого на основе определяющего взаимодействия Человека и Природы через создание Культуры и Технологии. Без комплексной исторической реконструкции как отдельных событий прошлого, так и совокупности исторических процессов, достижений в социальной жизни, в технологиях, во взаимодействии с Природой (включая и позитивный, и негативный опыт) – невозможно достижение указанной цели. Поэтому всё большее значение будет приобретать рассмотрение процессов становления и развития биосферы и переход её в новое качественное состояние — ноотехносферу. Именно эти процессы находят своё отражение в системе Человек — Культура — Технология — Природа. Вся история человечества протекала и протекает в строгой зависимости от равновесия основных составляющих указанной системы. Каждая из них играет свою роль в определённые исторические периоды: то в стабилизации всей системы в целом, то в её разбалансировке, приводящей к созданию новых обратных связей между основными составляющими всей системы и их перераспределению. Растёт или падает определяющее значение той или иной составляющей, сама система дисбалансируется, а затем стабилизируется, чтобы снова прийти в движение.

Научная реконструкция ноотехносферных процессов на основе широкого применения исторического эксперимента будет способствовать своеобразному синтезу теории и практики в гуманитарных исследованиях, новому качественному изучению целостной системы «Человек — Культура — Технология — Природа» в различные исторические периоды её становления и развития.

ОСНОВНАЯ ИНТРИГА

Участники экспедиции «Арктика — территория открытий» прошли маршрутом С. Дежнёва на аналогичных судах второй раз за всю историю. Считается, что на парусных судах пройти через Берингов пролив из Чукотского моря в Берингово море удалось только Семёну Дежнёву в 1648 году. «Первым после Дежнёва, чей проход за Шелагский мыс был документально зафиксирован, был Шалауров в 1764 году, но и он не дошел даже до мыса Шмидта. В 1778 году Джеймс Кук не прошел этот же мыс с востока. В 1787 году за 4 недели борьбы со льдами Биллингс и Сарычев смогли дойти от Колымы только до мыса Баранов. В документах XVIII века имеется много свидетельств и от чукчей, утверждавших, что по северным морям морские походы невозможны даже на легких парусных байдарах»[3].

Первый раз по Севморпути на парусно-паровом барке «Вега» из Северного Ледовитого океана в Тихий прошла в 1878–1879 годах шведская арктическая экспедиция Н. А. Э. Норденшельда.

[3] *Шмакин В. Б.* Историко-географические обстоятельства плавания Семена Дежнева : сб. «Великий Устюг» : Краеведческий альманах. — Вологда, 2009.

Однако существует мнение, что Семён Дежнёв дошёл не до Берингова пролива, а до Чуанской губы. Он написал в своих отписках, что дошёл до места, где берег поворачивает на юг, напротив есть два острова и т. д. Некоторые исследователи (Ю. В. Чайковский) доказывают, что это место — вход в Чуанскую губу. Каменный Нос — это не Мыс Дежнева, а мыс Шелагский. А острова напротив него — это остров Айон и Большой Роутан, а не Диомидовы острова, которые находятся в Беринговом проливе[4].

В указанной статье В. Б. Шмакин отмечает: «Начиная с работ Г. Ф. Миллера, тут же нашлись сомневающиеся: а не сказка ли вообще все это плавание? А если плавание и было, то у самого ли восточного мыса побывали дежнёвцы? Можно назвать таких скептиков, как Барни, Словцов, Голдер и др., в последнее время эту позицию фактически занял Б. П. Полевой, хотя он долго работал на Чукотке и должен бы ее знать».

«Еще в начале прошлого века историк Сибири П. А. Словцов подверг сомнению возможность такой экспедиции, считая восточный участок Северного морского пути, Берингов пролив и Берингово море недоступным для русских кораблей XVII века. Словцов утверждал, что вся дежневская “повесть просто сказка, не отличающаяся от многих легенд того века”. Легенду, созданную Словцовым, позже подхватили американский исследователь Фрэнк Голдер и некоторые другие западные авторы. Ф. Голдер скептически относился к содержанию отписок Дежнева, выискивая в них различные противоречивые или неубедительные, по его мнению, положения. Он высказывал малоубедительную версию о том, что если Дежнев и достиг устья Анадыря, то сухим путем, оставив кочи еще где-то в Ледовитом океане и высадившись на берег значительно западнее Берингова пролива. Вольно или невольно такого рода авторы принижали подвиги русских мореплавателей, умаляли их выдающуюся роль в мировой истории географических открытий»[5].

Что за мыс Семён Дежнёв в своих отписках называет Каменным носом? Острова, расположенные против Большого Каменного Носа, Б. П. Полевой склонен принять не за о-ва Диомида, а за острова Аракамчечен и Итыгран, т. е. придерживается мнения Н. Н. Оглоблина[6].

Относительно конструкции судов типа поморский коч и их судоходных качеств единого мнения не существует. Некоторые (Мединский, к примеру) считают, что они были очень ходкими, остойчивыми, с большим водоизмещением, другие же (Самойлов) полагают, что суда, которые использовались русскими первопроходцами, были очень слабо приспособлены для плавания в экстремальных условиях морей Северного Ледовитого океана, и на них невозможно совершить экспедицию от устья Лены или от устья Колымы до Анадырского лимана.

---

[4] *Чайковский Ю. В.* Мысы Ледовитого напоминают. — М. : Товарищество научных изданий КМК, 2015.

[5] *Демин Л. М.* Семён Дежнёв. — М., 1990.

[6] *Оглоблин Н. Н.* Семен Дежнев // Журнал Министерства народного просвещения. — СПб., 1890. — С. 10.

Вся история похода С. Дежнёва, как и история освоения Арктики русскими первопроходцами, содержит в себе огромное количество вопросов, для разрешения которых необходима экспериментальная реконструкция некоторых её эпизодов.

В задачи экспедиции входило испытание реплик поморских кочей, изготовленных на верфи «Полярный Одиссей» (Петрозаводск), в условиях северных и сибирских рек и морей Северного Ледовитого океана.

Ответы на эти вопросы важны не только для восстановления картины прошлого, но и для понимания основных закономерностей систем, которые возникают при взаимодействии человека, технологии, культуры и природной среды.

Испытание судов, исследование их судоходных качеств и особенностей морской практики поморов проводилось в течение трёх лет.

В 2011 году на этих судах был пройден маршрут: Петрозаводск — Онежское озеро — Вытегра — Волго-Балтийский канал — Белое озеро — озеро Кубенское — р. Сухона — р. Северная Двина — г. Архангельск — Белое море — о. Жижгин — Соловецкие острова — Кузовские острова — г. Беломорск — Беломорканал — Онежское озеро — Петрозаводск.

В 2012 году на этих судах был пройден маршрут по р. Лене от п. Усть-Кут до п. Тикси.

В 2013 году был пройден маршрут от п. Тикси до г. Анадыря общей протяжённостью 4300 км, через море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море, Берингов пролив, Берингово море.

Мы знаем, что коч соответствовал следующим критериям:

- Судно должно было быть приспособлено для плаваний как в море, так и по рекам, соответственно, кроме паруса, должно быть ходким на вёслах.
- По документам мы знаем, что кочи перетаскивали по волокам, соответственно, они должны быть достаточно лёгкими и устойчивыми при переволакивании на катках.
- На кочах выходили в Студеное море (Северный Ледовитый океан), преодолевали значительные расстояния, соответственно, кочи должны были быть приспособлены к плаванию в сложных ледовых условиях.
- По архивным документам мы знаем, что размеры кочей варьировались в пределах 15–20 м, имели одну мачту, которая несла прямой парус.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ЭКСПЕДИЦИИ «АРКТИКА — ТЕРРИТОРИЯ ОТКРЫТИЙ»:

1. Проведение историко-географического навигационного эксперимента.

1.1. Выяснить особенности хождения на бескилевых парусных судах с прямым вооружением в условиях реки Лены и каботажного плавания

в море Лаптева, Восточно-Сибирском море, Чукотском море, Беринговом проливе и Беринговом море.

1.2. В процессе экспериментальной реконструкции похода С. Дежнёва построить предположение относительно поморских методов морской навигации, в особенности поиска фарватера как в условиях р. Лены, так и в условиях морей Северного Ледовитого океана. Этот вопрос является практически не изученным, несмотря на его важность. «Условия плавания в Восточно-Сибирском море для судов осложнены мелководностью, слабой изученностью (кроме прибрежного района), частыми туманами в летний период и почти постоянным наличием сплоченного льда. При плавании по прибрежной полынье и при подходе к берегам, особенно в районах с небольшими или резко меняющимися глубинами, рекомендуется уменьшить скорость и следить за показаниями непрерывно работающего эхолота. Под влиянием сгонно-нагонных ветров глубины могут изменяться до 1,5 м относительно показанных на картах».

Каботажное плавание без навигационных знаков, обозначающих фарватер, и без эхолота в районе моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря связано с огромными трудностями. Эти моря мелководны и содержат в себе огромное количество мелей, причём расположенных на приличном расстоянии от берега (10–20 км). Незнание фарватера делает невозможным подход к берегу, в том числе и для того, чтобы пополнить запасы пресной воды. Русские мореходы должны были владеть какой-то техникой определения фарватера. Неизвестно, каковы эти методы.

1.3. Оценить трудности, связанные со снятием судна типа поморский коч с мели в р. Лене, море Лаптевых, Восточно-Сибирском море. Экспериментально исследовать возможность стаскивания судна с мели при помощи якоря.

1.4. Построить предположение относительно размеров кочей, которые использовались во время экспедиции С. Дежнёва.

1.5. Исследовать судоходные качества кочей «Ап. Андрей» и «Св. Николай» в условиях Северного Ледовитого и Тихого океанов.

А. Мореходность:
- всхожесть в волну;
- заливаемость;
- забрызгиваемость;
- ветрозащищённость.

Б. Остойчивость.

В. Валкость.

Г. Ходкость.

Д. Управляемость:
- поворотливость;
- устойчивость на курсе;
- управляемость при ветре.

Е. Дрейф.

1.5. Построить предположение относительно условий мореплавания, которые были в районе моря Лаптевых, Восточно-Сибирского моря, Чукотского моря, Берингового моря в XVII веке.

1.6. Исследование нелинейных взаимодействий в системе «Человек (сознание — бессознательное — тело) — Экипаж — Культура — Судно — Окружающая среда», сопровождающихся возникновением условий, способствующих благоприятному или неблагоприятному морскому исходу путешествия.

2. Исследование историко-культурной среды побережья моря Лаптевых, Восточно-Сибирского моря, Чукотского моря, Берингова моря.

3. Исследование этнокультурной среды Российской Арктики.

4. Исследования электронного контента гидросферы в Арктическом регионе Восточной Сибири. Продолжение программы «Плеск Вечности».

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ

2011 год. «Поморское кольцо»

ЗАДАЧИ ЭКСПЕДИЦИИ:

— Апробация судов типа поморский коч «Святитель Николай» и «Апостол Андрей» в условиях озёр Онежского, Белого, Кубенского, рек Сухона, Северная Двина и Белого моря.
— Обучение команды вождению судов, морскому делу, такелажному делу.
— Мониторинг состояния объектов культурного наследия в труднодоступных районах по маршруту экспедиции.

МАРШРУТ:

I ЭТАП. Петрозаводск — Устюг.

Онежское озеро.

Канал Волго-Балтийский.

Озеро Белое. Пристань Иванов Борт, Ферапонтов монастырь, Кирилло-Белозерский монастырь.

Канал Герцога Вюртембергского.

Озеро Кубенское, монастырь Спас-Каменный.

Река Сухона, город Тотьма, Спасо-Суморин монастырь, Великий Устюг, монастырь Троицко-Гляденский.

II ЭТАП. Великий Устюг — Архангельск.

Р. Северная Двина, деревня Часовенная, деревня Холмогоры, монастырь Антониево-Сийский, Архангельск.

III ЭТАП. Архангельск — архипелаг Кузова.

Белое море.

Архипелаг Соловецкие острова, остров Анзер, Троицкий скит, Голгофо-Распятский скит, остров Большой Соловецкий, остров Заяцкий.

Архипелаг Кузова.

IV ЭТАП. Архипелаг Кузова — Петрозаводск.

Г. Беломорск.

Беломорканал.

Урочище Сандармох, монастырь Палеостровский, деревня Пяльма, Кижские Шхеры, Петрозаводск.

Продолжительность экспедиции — 33 дня.

Общая протяжённость пути — 2800 км.

2012 г. Усть-Кут — Тикси. Река Лена

МАРШРУТ И ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ:

12.06.2012 — Усть-Кут. Гостиница «Лена».

13.06.2012 — Усть-Кут. Встреча трейлеров с кочами. Погрузка багажа и оборудования. Спуск на воду «Апостола Андрея». Поливание кочей водой из пожарного шланга.

13.06.2012 — Усть-Кут. Работа в порту «Осетрово».

14.06.2012 — Усть-Кут. Экскурсии, опрос местного населения. Приезд Тимофея и сыном Леонидом и Сергея Воробьева.

15.06.2012 — Усть-Кут. Порт «Осетрово» Спуск на воду кочей. Подготовительные работы. Приехал фотограф Олег Смолин.

16.06.2012 — Усть-Кут. Проводы. 12.15 — торжественный выход. Село Таюра.

17.06.2012 — Таюра. Погрузка балласта.

18.06.2012 — Киренск. Приняли на борт «Апостола Андрея» Александра Давыдова.

19.06.2012 — Чечуйск, Сполошино. Устье реки Чая. Установили мачту и бегучий такелаж.

20.06.2012 — Ильино, Ичера, Давыдово. Семинар с уточнением планов и задач экспедиции.

21.06.2012 — Ленские щеки. Водопад с минеральной водой. Устье реки Чуи.

22.06.2012 — Усть-Чуя, Витим. Отбыл Тимофей. Пересекли границу Иркутской области и Якутии. Время передвинулось на час вперёд. Торжественная встреча в Витиме. Установка памятного деревянного креста в честь первопроходцев. Приняли на борт «Апостола Андрея» Екатерину из Якутска. Статуя якутки на скале.

23.06.2012 — Крестовая, Хамра.

24.06.2012 — Большие Коньки, Малые Коньки.

25.06.2012 — Ленск, Мурья, Баталай. Экскурсия по Ленску. Пресс-конференция. Молебен в храме св. Иннокентия, просветителя якутов. На борт «Апостола Андрея» приняли Павла, на борт «Святителя Николая» — Дмитрия с сыном.

26.06.2012 — Старый Сардыкель, Ньюя, Джерба. Клуб с портретом Ленина в бывшей церкви в Ньюе.

27.06.2012 — Старый Жадай, пещера Хайергаз, с. Мачо, Точильная, Березовка. Туман. Поставили парус.

28.06.2012 — Кочегарово, Куду-Бес, Дабан, Кыллах, Допарей на о. Харыянах. Обряд очищения дымом. Школьный музей.

29.06.2012 — Олекминск, Троицк. Экскурсия, музей, сауна.

30.06.2012 — Русская Речка, Урицк, Хатым-Тунда, Мархa. Сели на мель.

01.07.2012 — Чуран, Самнаментах, Исить.

02.07.2012 — Ой-Муран, Видяй, Ат-Дабан, Синск. Неолитические писаницы. Лошади и могилы.

03.07.2012 — Диринк-Юрах, Ленские столбы, Титоры, Тиит-Арын. Палеолитическая стоянка — одна из древнейших в мире.

04.07.2012 — Покровск. Торжественная встреча с кумысом и хлебом-солью. Ночной ужин в ресторане.

05.07.2012 — подошли к Якутску. Сложный фарватер.

06.07.2012 — торжественная встреча в Якутске. Гостиница «Лена». Пресс-конференция в мэрии. Открытие детских спортивных игр «Дети Азии». Музей «Вечная мерзлота».

07.07.2012 — встреча в Академии наук Республики Якутия. Музей в институте археологии. Алмазная палата. Этнографический музей.

04.08.2012 — Якутск. Гостиница «Лена». Закупка продуктов. Госпитализация участника экспедиции Храпова Г. Диагноз — ишемический инсульт.

05.08.2012 — вышли из Якутска в 15.30. Торжественные проводы. Потеря якоря.

06.08.2012 — сёла Ары-Тай, Соттинцы. Музей деревянного зодчества.

07.08.2012 — устье реки Алдан. Село Баталай.

08.08.2012 — мель в протоке. Посёлок Сангар.

09.08.2012 — идём на вёслах. Река Вилюй. Поиск блуждающей пустыни. Отстаиваемся за островом. Мошка.

10.08.2012 — встречный ветер.

11.08.2012 — осетры. Под парусом — 70 км.

12.08.2012 — переход Полярного круга. Театральное действо. Туман, гроза, мель.

13.08.2012 — шторм. Жиганск. Пополнение команды.

14.08.2012 — Жиганск. Музеи. Ждём погоду.

15.08.2012 — вышли из Жиганска. Малая «труба». Река Мэнгэрэ.

16.08.2012 — река Натара. Джорджанка. Перевалочная база «Алроса».

17.08.2012 — становище «Высокая гора». Посёлок Сиктях.

18.08.2012 — Кюсюр. Мель. Больная нога.

19.08.2012 — вышли в «трубу». Водопад и живая вода. Исцеление. Туман и ветер.

20.08.2012 — метеостанция «Сокол».

21.08.2012 — посёлок Быковский.

22.08.2012 — залив Неелова. Шторм. Вечная мерзлота. Кость мамонта. Приезд в Тикси окольным путём. Гостиница «Моряк».

23.08.2012 — Тикси. Краеведческий музей. Природный заказник. Перелёт в Якутск.

Море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море, Берингово море.

27.07.2013 — море Лаптевых. Тикси — о. Бруснева.
29.07.2013 — море Лаптевых. О. Муастах.
01.08.2013 — море Лаптевых. Мыс Буор-Хайя.
04.08.2013 — море Лаптевых. О. Макара.
05.08.2013 — мыс Буустах. Граница между морем Лаптева и Восточно-Сибирским морем.
06.08.2013 — пролив Лаптева. О. Большой Ляховский.
07.08.2013 — Восточно-Сибирское море. Устье р. Индигирка.
11.08.2013 — Восточно-Сибирское море. Устье р. Гальгаваам.
15.08.2013 — Восточно-Сибирское море. Колымский залив. Деревня Крестовая.
17.08.2013 — Восточно-Сибирское море. Устье Колымы.
18.08.2013 — Восточно-Сибирское море. Шторм около о. Айон.
19.08.2013 — 27.08.2013 — Чуанская губа. Певек.
28.08.2013 — Чуанская губа. Мыс Шелагский.
29.08.2013 — Чукотское море. Метеостанция Валькарай.
31.08.2013 — Чукотское море.
02.09.2013 — Чукотское море. Посёлок Рыркарпий.
03.09.2013 — Чукотское море. Посёлок Ванкарем.
08.09.2013 — Чукотское море. Посёлок Нешкан.
10.09.2013 — Чукотское море. Посёлок Уэлен.
11.09.2013 — Берингов пролив. Мыс Дежнева.
12.09.2013 — Берингово море. Посёлок Энурмино. П. Лаврентия. Промысловая база в посёлке Нунямо.
13.09.2013 — Берингово море.
14.09.2013 — Берингово море. Пролив Синявина. Остров Итыгран.
15.09.2013 — Берингово море. П. Провидения.
17.09.2013 — Берингово море. П. Нунлигран.
18.09.2013 — Берингово море. Залив Креста.
19.09.2013 — 24.09.2013 — п. Эгвикинот.
26.09.2013 — Анадырский лиман.

НАБЛЮДЕНИЯ В ХОДЕ ИСТОРИКО-НАВИГАЦИОННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ЭКСПЕДИЦИИ «АРКТИКА — ТЕРРИТОРИЯ ОТКРЫТИЙ»

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ ПОГОДНОЙ ОБСТАНОВКИ **по маршруту Усть-Кут — Тикси в 2012 году:**

Минимальное атмосферное давление — 725 (16.06, Таюра). Максимальное — 752 (20.08, мыс Быковский).

Направление ветра:

Преобладающий ветер — северный и северо-восточный.

С 18.06. по 15.07. — северный и северо-восточный ветер зафиксирован в течение 12-ти дней. Южный и юго-западный ветер — в течение 8-ми дней. Полный штиль — 4 дня. В начале пути из Усть-Кута преобладал юго-западный ветер.

Максимальная скорость ветра, при котором коч шёл по реке — 12 м/сек.

Максимальная температура воздуха — 29–30 градусов по С. (с 16.06. по 18.08.).

Минимальная — 5–6 градусов по С. — в Тикси, 23.08.

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ ПОГОДНОЙ И ЛЕДОВОЙ ОБСТАНОВКИ **по маршруту Тикси — море Лаптевых — Восточно-Сибирское море — Чукотское море — Берингов пролив — Берингово море — Анадырь в 2013 году:**

Минимальное атмосферное давление — 745 мм рт. ст.

Максимальное — 772 мм рт. ст.

Ветра

Преобладающие направления ветра: восточное (встречный), северо-восточное (бейдевинд). Большую часть пути суда «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» шли при помощи двигателя.

Скорость движения судна «на моторе» против несильного ветра (2–3 м/сек) 5–6 км в час. При несильном ветре и качке скорость снижается до 3–4 км/час.

При скорости ветра (бейдевинд) 10–11 м/сек с порывами до 13 м/сек скорость движения судна снижалась до 1–2 км. Час. Этой скорости едва хватало, чтобы судно слушалось руля и сохранялась бы возможность штормовать носом к волне, держать курс в открытое море на глубины, где волны становятся более пологими. При увеличении скорости ветра судно неминуемо теряло управление, и вероятность быть выброшенными на берег и быть разбитыми многократно возрастала.

При этом следует заметить, что конце сентября, в заливе Креста, коч «Святитель Николай» был снят с якоря приливом и ушёл штормоваться в море без экипажа. Шторм длился три дня (20–22 сентября). Всё это время судно болталось в заливе Креста без всякого управления. Скорость ветра порывами достигала 20 м/сек. После того как 22 сентября ветер стих, судно удалось найти. Оно не было выброшено на берег и самостоятельно дрейфовало в открытое море. За три дня оно самостоятельно проделало путь 64 км. Количество воды, принятой судном на борт, нельзя было назвать критическим. Это значит не было захлёстывания волнами и крен судна не достигал критических значений. Можно сказать, что без управления судно продемонстрировало качества, которые могли бы обеспечить живучесть экипажа в море при ветре 20 м/сек. Конечно, при условии значительного везения.

При попутном, еле заметном ветре, скорость движения судна под парусом 0,8–1,5 км/час.

При юго-западном ветре (бакштаг) 7–9 метров в секунду скорость движения судна в восточном направлении под парусом 8–9 км/час. Волна в корму.

Когда скорость ветра (бакштаг) падает до 6–7 км/час., скорость судна снижается до 5,4 км/час.

При скорости ветра (бакштаг) 3–5 м/сек скорость движения судна под парусом — 4–4,5 км/час.

При скорости ветра (галфвинд) 6 – 8 м/сек скорость движения судна около 4 км/час.

При скорости попутного ветра 10–12 м/сек скорость движения судна под парусом достигала 10 км/час. При порыве ветра 12–13 м/сек судно развивало скорость 12–13 км/час.

Штиль

Полный штиль наблюдался:

1–2 сентября 2013 года в районе залива Буор-Хайя во время движения судов «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» через ледовые поля. Это обстоятельство значительно облегчило задачу по прохождению судов по узким проходам между льдов. В случае появления ветра суда неминуемо были бы заперты в ледовых лабиринтах и повреждены.

5 августа практически полный штиль был при переходе от мыса Святой Нос к острову Большой Ляховский.

8 августа штиль был в Восточно-Сибирском море в районе устья р. Индигирка.

18 августа 2013 года — в районе устья р. Колыма и мыса Летяткина.

Шторма

18.08.2013 — сильный ветер к вечеру 10–13 м/сек западный, северо-западный. Экспедиция находится в районе острова Айон.

19.08.2013 — крепкий ветер по шкале Бофорта (13–17 м/сек) западный, северо-западный. Экспедиция находится в районе острова Айон.

19.08.2013 — 20.08.2013 — очень крепкий ветер (17–20 м/сек) западный, северо-западный. Экспедиция находится в районе острова Айон.

20.08.2013 — 26.08.2013 — в районе острова Айон очень крепкий ветер по шкале Бофорта (17–20 м/сек) западный, северо-западный. Суда «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» укрылись от ветра в Чуанской губе, в порту города Певек. В Чуанской губе ни ветра, ни волны практически нет.

26.08.2013 — 29.08.2013 — в море на выходе из Чуанской губы очень крепкий ветер по шкале Бофорта (17–20 м/сек). Суда «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» укрываются в Чуанской губе за мысом Шелагским.

03.08.2013 — 06.08.2013 — очень крепкий ветер по шкале Бофорта (17–20 м/сек) в районе мыса Ванкарем. Суда «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» укрываются в лимане за посёлком Ванкарем.

19.09.2013 — 24.09.2013 — очень крепкий ветер по шкале Бофорта (17–20 м/сек) в районе залива Креста. Экспедиция достигла порта п. Эгвикинот. Ночью судно «Святитель Николай» приливом сняло с якоря и ветром унесло в море без экипажа. «Апостол Андрей» остался на якоре в порту посёлка Эгвекенот.

24.09.2013 — после стихания ветра судно «Святитель Николай» было обнаружено в заливе Креста в 64 километрах от Эгвекинота и отбуксировано в порт буксиром «Вайгач».

В другие дни дул слабый, умеренный и свежий ветер. Небольшая качка начиналась уже при слабом ветре. При бейдевинде умеренном и сильном суда теряли управляемость. В море Лаптевых и Восточно-Сибирском море к берегу, за редким исключением, подойти было невозможно из-за малых глубин, поэтому приходилось бросать якорь и иногда по нескольку суток болтаться на волнах, дожидаясь, когда ветер стихнет.

Температура

Температура воздуха в июле и августе в основном колебалась вокруг +4. Иногда опускаясь до +2, иногда поднимаясь до +7. При температуре воздуха + 4, в каюте после ужина (приготовление на газовой плите) температура могла подняться до +12. Все участники экспедиции стабильно страдали от холода на вахте после 3 часов ночи. Сложно сказать, из-за холодной пронизывающей сырости или из-за особого, ночного состояния организма.

В районе устья Колымы температура воздуха была необычно высокой, +20.

К концу августа и в сентябре температура воздуха нередко опускалась ниже нуля, и иногда выпадал снег.

Результаты исследования судоходных качеств судов (кочей) «Св. Николай» и «Ап. Андрей» в условиях реки Лены и её притоков

Дрейф — 5–10%.

Высокая устойчивость по отношению к кренящим силам — киль брусковый.

При галфинде до 13 м/сек не требовалось откренивания.

Скорость

ПО ТЕЧЕНИЮ:

Скорость течения 7–8 км/час (19.06. — 8 км/час).

Максимальная скорость под парусом, по течению, при попутном ветре 12 м/сек (восток) 28.06.2012; скорость — 17, 4 км/час.

Максимальная скорость без паруса при работающем двигателе по течению, 19.06.2012 — на двигателе скорость 13,5 км/час.

Минимальная скорость без двигателя под парусом (ветер — 0,07 м/сек) — 7 км/час. Усть-Кут, 16.06.2012.



Река Лена. Верховья



Река Лена. 100 км выше Якутска по течению. Ленские столбы

Минимальная скорость по течению без двигателя и без паруса — 1–2 м/ сек. — 18.06.2012.

Максимальная скорость движения на веслах — 8 км/час. Прибавляем к скорости течения 2 км/час. Достаточно для того, чтобы судно начало слушаться руля. При увеличении скорости встречного ветра до 5 м/сек судно теряет управляемость.

ПРОТИВ ТЕЧЕНИЯ:

При течении 7,1 км/час скорость судна на моторе против теч. — 3,2 км/час.

Скорость движения против течения (скорость теч. 7–8 км/час) под парусом при силе попутного ветра (на порыве) 10 м/сек — 7,2 км/час.

При ветре 5 м/сек скорость судна — 3,5 км/час.

При ветре 2–3 м/сек скорость судна — 1–2 км/час.

Средняя скорость — 3,5 км/час.

То есть в день (12–16 часов ходу) — 50–70 км.

Северные ветра на р. Лене преобладающие. За лето могли пройти вверх по течению при попутном ветре от 700 до 1000 км.

Мели

Кажется, что при посадке на мель, прежде всего, необходимо уменьшить осадку судна, освободив его от груза. Однако при движении вниз по течению уменьшение осадки приводит к тому, что судно ещё больше течением затаскивает на мель. Экипажами судов «Св. Николай» и «Ап. Андрей» использовался единственный способ снятия с мелей в условиях р. Лены при движении вниз по течению. При посадке на мель необходимо было как можно быстрее заякориться, чтобы избежать затаскивания на мель, и маятником уходить в сторону, используя двигатель. Несмотря на то что и этот способ снятия с мелей нередко занимал несколько часов и казался трудоёмким, всё же необходимо отметить, что этот способ снятия с мели был эффективным. Это технология предполагала использование двигателя и якоря Матросова, который очень хорошо работал в условиях р. Лены, в том числе и в тех местах, где дно было песчаным. Неясно, как работали поморы, не имея таких технологий. По историческим документам известно, что снятие с мели иногда занимало несколько недель, а иногда могло привести и к утрате судна. И подобного рода неприятности случались довольно часто.

Фарватер

На участке р. Лены от Усть-Кута до устья р. Витим поиск фарватера не представлял трудностей для экипажей судов «Св. Николай» и «Ап. Андрей».

Река на этом участке относительно маловодна, русло изобилует мелководными перекатами. Водность её увеличивается лишь после впадения крупного притока — р. Киренги. Фарватер на этом участке легко было найти





Среднее течение реки Лены

по навигационным знакам. Для экипажей судна не составляло труда держаться ближе к берегу, в стороне от фарватера. Тем не менее первая посадка на мель произошла в верхнем течении, между Марково и Киренском.

В среднем течении, ниже устья Витима, Лена становится полноводной рекой, но особенно она увеличивается в размерах после впадения Олекмы, с глубиной до 20 м, долина расширяется до 20 км. С обоих сторон растут густые хвойные леса. Ниже впадения этой реки Лена на протяжении почти 600 км (до г. Покровского) течёт по дну узкой долины, склоны которой иногда отвесно падают к урезам воды. Береговые обнажения сложены известняками. Средняя скорость течения составляет 0,8 м/сек. От г. Покровского, лежащего приблизительно в 90 км выше г. Якутска, характер долины меняется. Нагорные берега отступают далеко от русла, уступая место надпойменной террасе, а ширина долины возрастает до 25–30 км[7].

После Якутска в неё впадают два крупных притока — Алдан и Вилюй. Теперь это гигантский водный поток шириной до 10 км, а местами разливает до 20–30 км и глубиной до 20 м. Здесь Лена вступает в пределы обширной Лено-Вилюйской низменности и далее, почти до устья (до о. Жолдонга), течёт в широком русле по дну просторной долины, шириной 25–30 км. Лена разливается так широко, что трудно понять, где у неё берега. Дно на этом участке преимущественно песчаное. Навигационные знаки обнаруживаются с трудом из-за большой ширины. Судовой ход обретает сложный, извилистый характер, несмотря на ширину и полноводность реки. На этом участке Лена производит наносы песка поперёк течения. Причём расположение этих наносов и мелей постепенно меняется. Речные службы меняют обстановку каждый год. Соответственно и в стороне от судового хода ближе к берегу и в протоках мели могут образовывать сложные лабиринты, в которых кочи «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» иногда блуждали часами в поисках выхода на «большую воду».

Неудивительно, что посадка на мель в XVII веке была частым явлением, которое влекло за собой серьёзные проблемы, связанные с порчей имущества или утратой самого судна. Иногда приходилось неделями ждать благоприятного стечения обстоятельств в виде повышения уровня воды или сильного ветра в нужном направлении для снятия коча с мели. Удивительно, что вообще кому-то из первопроходцев удавалось прокладывать путь в таких условиях.

Ниже посёлка Сангары река постепенно сужается и в районе впадения р. Вилюй имеет ширину 3–4 км. Здесь к долине реки вплотную примыкает Усть-Вилюйский хребет. После впадения р. Вилюй долина р. Лены, расширяясь, делится на многочисленные рукава, и поэтому это место носит название «Сорок островов». В нижнем течении река очень узка, со всех сторон ей мешают разлиться горы и хребты.

Это место называют Ленская труба, и с ним связано много историй о сильных, неожиданных ветрах, которые вызывают крутые и очень опас-

[7] *Соколов А. А.* Гидрография СССР. — Л. : Гидрометеоиздат, 1952. — 287 с.





Река Лена в нижнем течении

ные волны. Кочи «Святитель Николай» и «Апостол Андрей» преодолели этот участок пути без особых проблем. Повезло с погодой.

2013 ГОД. МАРШРУТ ТИКСИ — АНАДЫРЬ

В экспедиции приняли участие 8 человек:

Рябиков В. В. — координатор научно-исследовательской работы экспедиции, зам. руководителя Морской арктической комплексной экспедиции Института Наследия, судовая роль — матрос.

Храпов Г. С. — н. с. Морской арктической комплексной экспедиции Института Наследия, судовая роль — матрос.

Матонин В. Н. — к. и. н. доцент Северного Арктического федерального университета, участник Морской арктической комплексной экспедиции Института Наследия, судовая роль — матрос.

Рогожин Т. А. — ген. директор компании RussiaDiscovery, руководитель экспедиции, судовая роль — матрос.

Волобой А. А. — зам. ген. директора компании RussiaDiscovery, помощник руководителя, судовая роль — матрос.

Савчук К. — капитан коча «Св. Николай».

Карычев А. В. — капитан коча «Ап. Андрей».

Афендиков Д. А. — матрос.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ЭКСПЕРИМЕНТА, ВЫПОЛНЕННОГО ВО ВРЕМЯ ЭКСПЕДИЦИИ «АРКТИКА — ТЕРРИТОРИЯ ОТКРЫТИЙ»

Историко-географический эксперимент ставился с целью уточнения ряда деталей в исторической картине освоения Сибири русскими первопроходцами и, в частности, экспедиции С. Дежнёва.

Были получен большой объём данных, который нуждается в тщательном анализе и обработке. Предварительно, мы попытались ответить на следующие вопросы:

Каковы размеры кочей, которые использовались в экспедиции Дежнёва и Попова? Как снимались суда с мелей? Каковы должны были быть обводы у судов, используемых в экспедиции С. Дежнёва? Как русские первопроходцы искали фарватер? Насколько круто к ветру могли ходить суда с прямым вооружением?

I ВОПРОС: каковы были размеры судов, используемые в экспедиции С. Дежнева?

О размерах кочей, на которых отправились в свою экспедицию С. Дежнёв и А. Попов.

Историк В. А. Самойлов в 1945 году так охарактеризовал суда, на которых отправились в своё плавание Федот Алексеев и Семён Дежнёв:

«Начали ладить для похода кочи плоскодонные — однопалубные лодки длинной около 25 метров. Ходили они под веслами и парусами, причем вместо холста на паруса нередко употребляли выделанные оленьи шкуры. За недостатком железных изделий кочи обычно строили без единого гвоздя, без единой железной скобы. Плавать же на таких кочах по немилостливому "Студеному морю" с его страшными "отдирными" ветрами, уносящими ("отдирающими") несчастных мореходов от земли, с не менее страшными "прижимными" ветрами, когда пригнанные льды "прижимали" убогие суденышки и давили их, как скорлупки, могли только люди, мало ценящие свою жизнь»[8].

Начало исторического плавания Дежнёва все исследователи датируют 20 июня 1648 года.

«Сколько людей приняло участие в экспедиции, не вполне ясно. Сам Дежнев в "отписках", написанных много позже после окончания экспедиции, называл 90 человек. Но поскольку речь у него шла "о шести" кочах, то некоторые исследователи склонны полагать, что люди Анкудинова здесь не учтены и на самом деле в поход пошли более ста человек. Трудно сказать: так ли это было. С последним мнением плохо согласуется датируемое осенью 1649 г. сообщение Михаила Стадухина об экспедиции Алексеева и Дежнева. Стадухин упоминает и Анкудинова и "семь кочей", но вместе с тем называет те же 90 человек»[9].

Таким образом, на каждом коче в экспедиции Дежнёва размещалось от 15 до 12 человек.

На большом коче (25 метров) подойти к берегу не всегда возможно.

В районе Яно-Индигирской и Колымской низменности глубина моря иногда достигает более одного метра на расстоянии в 18 км от берега. Поход Дежнёва носил разведывательный характер. Они искали устье реки Погыча, где по информации, полученной от коренного населения Якутии, было много серебра. Используемые ими суда и мореходная технология должна была позволить им обследовать берега.

Во время экспедиции «Чукотка — территория открытий» мы часто не имели возможность подойти к берегу или войти в устья рек на надувной лодке с мотором. На расстоянии 5 км от берега глубина не превышала 0,2 м. Причём дно было илистое, что делало невозможным пешее передвижение по мелководью к берегу.

Отмели и небольшие глубины, судя по всему, связаны с оттайкой вечной мерзлоты за последние десять-двадцать лет. Вполне возможно, мелководье образовано в результате оттайки сейчас и расположено там, где в XVII веке был берег, образованный вечной мерзлотой. На сегодняшний день берега моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря в районе Яно-

---

[8] *Самойлов С. М.* Семен Дежнев и его время: С прил. отписок и челобитных Семена Дежнева о его походах и открытиях. — М. : Изд-во Главсевморпути, 1945. — С. 67–68.

[9] *Оглоблин Н. Н.* Семен Дежнев // Журнал Министерства народного просвещения. — СПб., 1890. — С. 303.

Индигирской и Колымской низменности представляют собой сплошную криолитозону мощностью от 150 до 500 м. Берег каждый год отступает на 10 и более метров.

Судя по всему, во времена малого ледникового периода глубины могли быть другими, и суда с небольшой осадкой или карбасы могли подойти к берегу там, где сейчас это невозможно.

ВОПРОС: как снимались суда с мелей?

Сложно представить себе технологию снятия тяжёлого большого судна с мели. Во время экспедиции «Чукотка — территория открытий» экипажам кочей «Св. Николай» и «Ап. Андрей» иногда приходилось тратить по 3–5 часов для того, чтобы сняться с мели. При этом суда «Ап. Андрей» и «Св. Николай» были оснащены моторами, современными якорями, которые можно было использовать для стягивания судна с мели. Члены экипажа одевали гидрокостюмы и спускались в воду. Тем не менее процесс снятия с мели был очень трудоёмким и занимал много времени. При посадке тяжёлого судна, перемещаемого энергией ветра на мель, процесс стягивания с мели мог быть невероятно трудоёмким.

Таким образом, в результате проведённого эксперимента можно сделать вывод-предположение, что либо в XVII веке глубины в районе залива Буор-Хайя, Янского залива, и Восточно-Сибирского моря были значительно больше, либо суда были с очень маленькой осадкой менее метра, может быть, 30–50 см. Предположение, что при длине судна 25 метров была сделана осадка менее метра, не выдерживает критики. Потому что суда таких размеров невероятно сложно стащить с мели. Причём дно в районе Янского залива и Восточно-Сибирского моря очень мягкое, песчаное и сильно заиленное. Якорь типа кошки очень плохо цепляется за такое дно. Поэтому стягивание судна с мели при помощи якоря такого типа, троса и ворота маловероятно. Якорь Матросова, которыми были оснащены суда «Святитель Николай» и «Апостол Андрей», срабатывал в этих условиях неплохо.

Экспедиция С. Дежнёва скорее была похожа на боевой разведывательный поход. Она должна была предполагать быстрый подход к берегу и отход от него без лишних сложностей, возможностью перетаскивания судна волоком. 14 человек 14-метровое судно могли, при соответствующей сноровке, легко стаскивать с мели или отталкивать от берега, а вот 25-метровое судно — маловероятно. Возможна тактика, когда колонизаторы оставляли коч на глубине, а высадку на берег осуществляли при помощи лодок.

ВОПРОС: каковы должны были быть обводы у судов, используемых в экспедиции С. Дежнёва?

Судовые качества судна зависят от длины ватерлинии. Чем длиннее судно, тем легче ему преодолевать волновое сопротивление. Поэтому для экспедиции С. Дежнёва могли построить судно длиннее, но не более 17 м.

Карбас на борту коча должен был вмещать весь экипаж (10–14 человек). Значит, он должен был быть метров 5–6. Из гравюр видно, что его

длина составляла одну треть длинны корпуса судна. Таким образом, длина коча могла быть 17 м.

Для экспедиции С. Дежнёва могли сделать 17-метровое судно с осадкой 30–50 см. Осадка зависит от обводов. Чем более пузатое и плоскодонное судно, тем меньше осадка. При этом ухудшались условия пребывания человека на борту, потому что значительная часть жизненного пространства находится ниже ватерлинии. Осадку кочей «Св. Николай и Ап. Андрей» делали 80–110 см для того, чтобы заглубить винт и создать относительно комфортные условия проживания на судне. Поморы могли последним пренебречь ради маленькой осадки судна.

Однако при небольшой осадке возникает дрейф, с которым они могли бороться другими способами. Увеличить длину пера руля, к примеру.

Однако при боковом ветре дрейф мог быть значительным.

Кроме того, кочи должны были вмещать значительное количество моржового клыка.

ВОПРОС: как русские первопроходцы искали фарватер?

Во время экспедиции «Чукотка — территория открытий» так и не была выяснена технология поиска фарватера, используемая в XVII веке. В море Лаптевых и в Восточно-Сибирском море волнение имеет свои особенности вследствие небольших глубин. Определение мелей по поверхности воды или по характеру волнений не представляется возможным. И, разумеется, чем больше слой воды над мелью, тем сложнее её увидеть. Осадка судна более 1,5 м делает передвижение судна вдоль побережья моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря крайне затруднительным.

Единственно, что можно предположить, что во время отсутствия попутного ветра на воду спускались карбасы, и с их помощью вымерялись глубины и отыскивался фарватер для следующего перехода.

Однако, если дул попутный ветер, то мореходы должны были идти без остановки столько дней, сколько возможно. За один день при хорошем ветре поморы на кочах могли покрыть расстояние до 200 км.

Вряд ли возможно такое расстояние проверить при помощи карбасов. Тем более что попутный ветер мог дуть не один день, а три и более дней. При таком стечении обстоятельств метод поиска фарватера посредством промеров глубин с карбасов становится малоэффективным.

Опыт и интуиция мореплавателя, конечно, имеют огромную ценность, но вряд ли приходится рассчитывать на них в условиях мелководья в Восточно-Сибирском море и даже на р. Лене, где мели могут образовывать очень сложные лабиринты. Поморы должны были обладать надёжными методиками поиска фарватера.

ВОПРОС: насколько круто к ветру могли ходить суда с прямым вооружением?

Во время экспедиции «Арктика — территория открытий» удалось доказать, что коч, вооружённый прямым парусом, мог ходить не только при попутном ветре (фордевинд и бакштаг), но и при боковом (галфвинд).

Теоретически можно предположить, что поморы могли особым образом натягивать паруса, чтобы сделать их плоскими, и ходить галсами при угле ветра относительно курса 60 градусов (бейдевинде). Однако для этого они должны были обладать способами преодоления дрейфа. Прежде всего, это шверт, швертовы колодцы. На гравюрах их нет. В заливе Вудфьорд на Шпицбергене найден фрагмент киля[10] с закреплённым на нагелях фрагментом фальшкиля в виде бруса по нижней поверхности киля. Такой фальшкиль резко увеличивает жёсткость конструкции. Но самое главное — наличие фальшкиля кардинально улучшает ходовые качества, увеличивает сопротивление боковому дрейфу, вплоть до возможности лавировки против ветра[11]. Однако считать доказанным использование поморами фальшкиля пока преждевременно. Поэтому говорить о том, что поморам приходилось ходить при бейдевинде, пока не приходится.

Скорее всего, была какая-то особая оснастка у кочей, позволяющая настраивать парус особым образом. На многих гравюрах парус у коча изображается с нижним реем.

При существующей сегодня розе ветров экспедиция С. Дежнёва была бы невозможна. На сегодняшний день в летнее время преимущественное направление ветра в районе Восточно-Сибирского моря и Янского залива моря Лаптевых восточное и северо-восточное. То есть при движении от устья Лены в сторону Берингова залива большую часть времени дует встречный ветер (левентик) и крутой (бейдевинд). Вероятнее всего, в XVII веке была другая атмосферная циркуляция. Неслучайно в челобитных мореходы чаще всего жалуются на прижимные и отжимные ветра. То есть на ветра северного и южного направлений. При таком направлении ветра суда с прямым вооружением могут уверенно осуществлять движение как на восток, так и на запад, что было доказано в результате историко-географического эксперимента, во время экспедиции «Арктика — территория открытий».

Другая роза ветров в XVII веке, вероятно всего, формировалась под влиянием отличного от сегодняшнего дня распределения зон высокого и низкого давления. Это отличие было обусловлено резким похолоданием климата в так называемый малый ледниковый период.

Это похолодание вызвало неурожай в центральной России, дестабилизацию политической обстановки (т. н. «смутное время») повышение спроса на меха в Европе и арабских странах и одновременно создало условия для продвижения выходцев из Поморья на восток в Сибирь для добычи пушного зверя и колонизации новых территорий.

А. Мореходность.

По сравнению с современными судами мореходность судов типа коч низкая. Прежде всего из-за отсутствия палубы. Запалубленные суда нуж-

---

[10] *Старков В. Ф., Черносвитов П. Ю., Дубровин Г. Е.* Материальная культура русских поморов по данным исследований на архипелаге Шпицберген. Вып. I. Остатки судов. — М. : Научный мир, 2002.

[11] *Вершинин Е. В., Кухтерин С. А., Наймарк М. Л., Филин П. А.* Коч — судно полярных мореходов XVII века. Новые данные. — Москва, 2022.

даются в трюмной помпе для откачки воды из трюма. Без помпы откачка воды из трюма запалубленного судна крайне затруднена. Суда «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» были снабжены ручными помпами. Ежесуточно, в результате постоянной течи, коч принимал через обшивку бортов приблизительно 200–300 л. воды в сутки. Чем больше качка, тем больше поступало воды через обшивку. При небольшой волне в корму судно принимало на борт в результате течи через бортовую обшивку 50–60 литров воды (около 100 качков ручной помпой) каждые 2 часа. Во время шторма около острова Айон на борт в результате течи поступало 100 и более литров воды каждые три часа (140 качков ручной помпой). Коч «Святитель Николай», в результате захлестывания волной, два раза принял на борт приблизительно по 500 л. воды.

В своей книге о Семёне Дежнёве Л. Демин пишет: «На палубе корабля также устанавливались водоотливные устройства, представлявшие собой гидравлические насосы, приводимые в движение ветряками. Уже это говорит о том, что тогдашние судостроители применяли довольно сложные для своего времени технические средства»[12]. Ссылка на источники этой информации в тексте Л. Демина не представлена. Археологические или архивные данные о наличии трюмной помпы на судах типа поморский коч отсутствуют.

Известно, что «Сифон» или «морскую трубу», которая представляла собой разновидность насоса, используемого для откачки воды из трюмов, была изобретена примерно в 1660-х годах Морландом. Его изобретение сыграло роль в улучшении удаления воды из трюма кораблей, помогая удерживать суда на плаву. Это значит, что палуба на судах времен экспедиции С. Дежнёва (1648 год) была невозможна. Если и присутствовало какое-то подобие палубы, то она закрывала не весь корпус. Но такая палуба не могла предотвратить захлёстываемость судна волной, а значит и не могла улучшить мореходность кочей.

На выживаемость судна в море влияет его длина. Лодки Дежнёва были длиннее, чем кочи «Апостол Андрей» и «Святитель Николай».

Во время шторма около острова Айон по шкале Бофорта был свежий ветер. Для современных яхт такой шторм не представляет большой проблемы. Для кочей «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» это был сильный шторм. Без мотора их бы вынесло к берегу, и они были бы разбиты о берег. Поэтому потери в экспедиции Дежнёва естественны.

Кочи «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» продемонстрировали хорошую схожесть на волну, что объясняется их лёгким весом. Основная загрузка коча в центре, нос лёгкий. Но чтобы использовать это преимущество, нужен мотор.

Учитывая, что у поморов было каботажное плавание, при прижимных ветрах лодки выбрасывало на берег. Хотя ледовая обстановка могла этого не позволить. Торосы, шуга, ледяной шторм и т. д. Лодка имеет большую инерцию, поэтому удар волны не слишком откренивает судно.

---

[12] *Дёмин Л. М.* Семён Дежнёв. — М., 1990.

Б. Остойчивость — валкость.

Остойчивости кочей «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» хватает для хождения при свежем ветре (галфвинд, бакштаг, бейдевинд) и при сильном, крепком и очень крепком ветре (по шкале Бофорта) до 20 м/сек.

В. Ходкость.

«Апостол Андрей» и «Святитель Николай» продемонстрировали хорошую ходкость.

Г. Управляемость.

Управляемость плохая. Длина пера руля сантиметров 50–70.

Избыточная устойчивость на курсе.

Е. Дрейф.

Дрейф настолько сильный, что не может позволить лодке идти по ветру круче галфинда.

Льды

«Древнерусские кораблестроители выработали такую конструкцию полярного корабля, благодаря которой коч при большом напоре льдов выжимался на поверхность, — замечает наблюдательный М. И. Белов. — Это обеспечивало наибольшую безопасность плавания во льдах». Такому кораблю угроза быть раздавленным льдами представлялась минимальной. Бывало, продолжительное время кочи дрейфовали вместе со льдами, но гибли они от сжатия льдов сравнительно редко. Чаще причинами кораблекрушения были морские бури[13].

По пути следования экспедиции кочи «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» оказывались в относительно сложной ледовой обстановке всего 2 раза. Оба раза это случилось в самом начале экспедиции в западной части моря Лаптевых.

30.07.2013.

Западная часть залива Буор-Хайя. Ледяные поля. Сплочённость льдов 9–10 баллов. Редкие торосы на ровном льду. Попытки прохода на восток не увенчались успехом.

Восточная часть залива Буор-Хайя — проход шириной приблизительно 700 м. Сплочённость льдов приблизительно 5–6 баллов. Дрейфующий лёд приблизительно 5 баллов. Удалось найти проход на восток. Движение среди льдов на этом отрезке пути было подобно движению по лабиринту, который постоянно меняет свою конфигурацию. Проход, по которому двигались суда, постоянно ветвился, при этом некоторые ветви вели в тупик. Движущийся лёд все время угрожал перекрыть выход из тупика.

02.08.2013.

Янский залив. Сплочённость льда — 2–3 балла. Иногда встречаются крупные айсберги.

---

[13] *Белов М. И.* Подвиг Семёна Дежнёва. — М. : Мысль, 1973.



Кочи «Апостол Андрей» и «Святитель Николай». Море Лаптевых. Мыс Буор-Хайя

03.08.2013.

Янский залив. Количество льдов приблизительно 1 балл, но иногда встречаются огромные льдины и ледяные поля. Иногда приходится искать проход.



Коч «Апостол Андрей». Море Лаптевых, Янский залив

04.08.2013.

Море Лаптевых. Устье р. Яна.

В 14:00 в море редкие большие льдины причудливых форм.

Район острова Макар.

К 17:00 сплочённость льдов повышается до 2–3 баллов.

05.08.2013.

Пролив Дмитрия Лаптева.

Раннее утро. Сплочённость льда снижается до 0,5 баллов.

31.08.2013.

Чукотское море за мысом Шелагский. Одиночные айсберги.

Пролив де Лонга.

Большое количество стамух (больших льдин, севших на мели). Не создают проблем для движения судов «Апостол Андрей» и «Святитель Николай».

Чукотское море, Берингово море были полностью свободны от льда. В сложной ледовой обстановке мы двигались через ледяные лабиринты, стараясь полностью избежать соприкосновения с льдом. Было совершенно очевидно, что даже небольшое столкновение с льдиной или давление льда на судно вызывает опасное напряжение в бортовых досках (толщина досок 25 мм). Обводы кочей были округлой, близко к яйцеобразной форме, однако, представить себе, что корявые льдины с острыми краями могут выдавить судно, было невозможно. Совершенно очевидно, что давление льдиной борта представляет угрозу для целостности бортовых досок. В случае сближения судна с льдами мы предотвращали соприкосновение, упираясь в льдины вёслами и изо всех сил отталкиваясь от них. Нам повезло, что при поиске проходов через ледяные лабиринты не было ветра. Если бы задули прижимные ветра, судно было бы неминуемо повреждено.

Среди археологических находок, сделанных в вечной мерзлоте первого заполярного русского города в Сибири — Мангазеи, были обнаружены сшитые вицей бортовые доски. Средняя толщина досок составляет 7,5 см, ширина до 30 см. М. И. Белов считает, что была какая-то дополнительная обшивка («коца»), которая защищала корпус судна от льдов. Что «матерым набоям» (основным бортовым доскам), которые шли от киля до палубы и составляли корпус судна, противопоставлялись доски фальшборта, т. е. «неосновные», более лёгкие доски[14]. Кажется, что суда были с мощной обшивкой, и считается, что они были достаточно лёгкими для волока. При этом надо понимать, что скорость движения по волоку была низкой. К примеру, сухой волок между озёрами Нумто и Ямбуто, который составлял по космоснимку около 300 м, занимал пять дней[15]. То есть по 60 м в день. Если они в день двигали судно по волоку по 10 часов, то скорость их движения

[14] *Вершинин Е. В., Кухтерин С. А., Наймарк М. Л., Филин П. А.* Коч — судно полярных мореходов XVII века... С. 223.

[15] Там же. С. 73.



Коч «Святитель Николай» среди льдов в Чукотском море

по волоку составляла всего 6 м/час. При этом следует учесть, что волок был специально подготовлен, оборудован закреплёнными воротами, а судно катили по брёвнам. Вытаскивать судно на такие льдины возможно, но это требует особой технологии, особых навыков и благоприятных условий. В документе уже более позднего времени — 30-х гг. XVIII века — житель Окладниковой слободы 80-летний Дмитрий Откупщиков, проведший на море 60 лет, заявил: «Часто случается, что от северных наносит льды и теми льдами суда затирает, то лутчее спасение судам получают тем, что вышед на лед, и стягами судно вызимают, так что все его облегчить могут на лед: а морским («новоманерным») судам за тягостью при таком случае помочи учинить не можно». Льдины обладают сложной формой. Совершенно непонятно, как можно перетаскивать тяжёлый ворот с судна на торосящиеся, находящиеся в движении льды, и закреплять его там. Это требует много времени. Льды представляют большую угрозу для судна. Разумнее использовать маневренность кочей, искать в ледяных полях свободные проходы и при возможности вообще не залезать в ледяные лабиринты. Двигаться по ним на парусе при сплочённости льда в 5–7 баллов и более — невозможно. Проходы узкие, и суда под парусом обладают низкой управляемостью. Суда «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» двигались на малом ходу. Чтобы судно слушалось руля, достаточно скорости 2–3 км/ч. Если на судне отсутствует двигатель, то добиться необходимой маневренности можно только при вёсельном ходе. Скорость движения при этом будет те самые 2–3 км в час.

ВОПРОСЫ:

Где находится «Каменный Нос»?

Прошел ли Семен Дежнёв через Берингов пролив?

Спустя 6 лет после экспедиции, в одной из отписок Семён Дежнёв писал: «А с Ковымы реки идти морем на Анандырь реку, и есть Нос, вышел в море Далеко, а не тот Нос, который от Чухочьи реки лежит, до того Носу Михайло Стадухин не доходил, а против того Носу есть два острова, а на тех островах живут чухчи, а врезываны у них зубы, прорезываны губы, кость рыбей зуб, а лежит тот Нос промеж сивер на полуношник. А с рускую сторону Носа признака: вышла речка, становье тут у чухоч делано, что башни ис кости китовой».

Большинство исследователей считают, что Нос, который Дежнёв упоминает в отписке, и есть Мыс Дежнева, а два острова — это остров Ратманова и остров Крузенштерна, которые расположены в центре Берингова пролива на расстоянии примерно 35 км как от Чукотки, так и от Аляски.

Однако многих исследователей смутило следующее утверждение Дежнева: «А доброво побегу от Носа до Анандыри реки трое сутки». За трое суток путь от мыса Дежнева до анадырского устья на парусном коче XVII века преодолеть невозможно. Путь этот более тысячи километров.

Еще в XVIII веке Г. Ф. Миллер, а вслед за ним в прошлом веке и Н. Н. Оглоблин идентифицировали дежневский Большой Каменный нос с мысом Чукотским, расположенным гораздо южнее, вблизи которого также лежат небольшие островки Аракамчечен и Итыгран.

За несоответствие утверждения С. Дежнёва реальному положению дел ухватился Голдер и начал утверждать, что свидетельства Семёна Дежнёва недостоверны, и на утлых судёнышках он не мог совершить путешествие из устья Колымы через Чукотское море, Берингов пролив и Берингово море к устью р. Анадырь.

Некоторые исследователи утверждают и сегодня, что, выйдя из устья Колымы в Чукотское море, Семён Дежнёв дошёл не до Берингова пролива, а до Чуанской губы. Ю. В. Чайковский доказывает, что место, где экспедиция Дежнёва повернула на юг, это вход в Чуанскую губу, которая находится значительно западнее Берингова пролива, до которого он не мог, с его точки зрения, дойти. А Каменный Нос — это не мыс Дежнева, а мыс Шелагский, напротив которого остров Айон и Большой Роутан, а не Диомидовы острова, которые находятся в Беринговом проливе[16].

Известно, что экспедиция Семёна Дежнёва попала в шторм возле того самого Каменного Носа. То есть возле мыса, который с точки зрения Ю. В. Чайковского и должен быть мысом Шелагским. Случилось так, что «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» попали в сильный шторм возле острова Айон, что в 40 км от мыса Шелагского. Остров Айон — это как бы гигантская западная створка Чуанской губы. Когда идёшь вдоль берега с за-

[16] *Чайковский Ю. В.* Мысы Ледовитого напоминают : исторические очерки и повесть. — М. : Товарищество науч. изд. КМК, 2015. — 399 с.

пада на восток, именно его берег (довольно плоский, покрытый тундрой) о. Айон поворачивает на юг.

В самом начале шторма 19.08.2013, когда ветер ещё был 12–13 м/с, «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» шли этим курсом не более чем в 700 метрах от его берега. Длина острова составляет 63 км, ширина — 38 км. С запада остров отделён от материка Малым Чукотским проливом, ширина которого около 2 км. При усилении ветра возникает искушение в нём спрятаться. Мы этого не делали потому, что наверняка знали его глубину. Она не превышает 1,5 метров. При попытке войти в Малый Чуанский пролив во время шторма наши суда были бы неизбежно разбиты волнами на мелководье. Если шторм, в который попал Семён Дежнёв, случился около острова Айон, непонятно, что удержало первопроходца от попытки спрятаться в мелководном проливе, где бы он неизбежно погубил бы суда. И в общем, надо сказать, что остров Айон непросто отличить от матёрой земли. Когда идёшь вдоль него, ничего о нём не зная, сложно быть уверенным, что это остров, а не матёрая земля или полуостров.

Впервые Малый Чукотский пролив был пройден Никитой Шалауровым в 1761 году (более чем через 100 лет после С. Дежнёва).

Проходя мимо острова Айон в направлении Певека, мы не видели на востоке мыс Шелагский. Мы видели вдалеке горы в районе полуострова Певек и Шелагского полуострова, но они были очень далеко. С такого расстояния невозможно составить себе представление о мысе Шелагском как о выдающемся далеко в море Каменном Носе. На юг мы повернули и вошли в Чуанскую губу, не после мыса Шелагского, а после острова Айон.

Несколько дней спустя после шторма, находясь уже у мыса Шелагского, мы тем более не могли рассмотреть о. Айон и составить о нём представление, поскольку он плоский.

Диомидовы острова, в отличие от о. Айон, видны с мыса Дежнёва и однозначно воспринимаются как острова. Очень хорошо видны два острова рядом.

«А против того Носу есть два острова, а на тех островах живут чухчи, а врезываны у них зубы, прорезываны губы, кость рыбей зуб».

«А с рускую сторону Носа признака: вышла речка, становье тут у чухоч делано, что башни ис кости китовой».

Следы древних поселений чукотских или эскимосских морских охотников, таких как инструменты, керамика, остатки еды и конструкции, такие как кольца для палаток или каменные фундаменты, остатки сооружений из китовых костей обнаружены на мысе Дежнева (древнее поселение Наукан) и на о. Итыгран и Араканчечен, которые отделены от Чукотского мыса проливом Синявина. Эти башни строили чукотские и эскимосские морские охотники. Они использовались ими в различных целях — как навигационные знаки, как способ защитить сделанные из шкур байдары от леммингов, как культовые сооружения и т. п., «оленным» чукчам они были ни к чему. В общем, не похож о. Айон на один из тех островов, которые описывал С. Дежнёв, а мыс Шелагский не похож на Каменный Нос.

Никакой доступной информации, касающейся археологических памятников поселений морских охотников времён Семёна Дежнёва, которые сооружали башни из китовой кости на острове Айон, не обнаружено. На острове были найдены памятники, которые относят к усть-бельской континентальной культуре, названной так по Усть-Бельскому древнему могильнику — самому значительному яркому памятнику.

Эта культура датируется II и I тысячелетиями до новой эры.

«В 1957 году геолог А. А. Калинин сообщил в Анадырский музей, что обнаружил на острове Айон на берегу речки Рывеем, следы новой культуры. Затем поступило сообщение о подобных следах в трех пунктах острова и от московского профессора Б. А. Лебедева, проводившего в 1953 году на острове половые исследования ихтиофауны. Наконец, А. А. Калинину вторично уже в другом месте по речке Рывеем удалось обнаружить следы этой совершенно забытой, невиданной до тех пор на острове культуры»[17].

Основными признаками Большого Каменного Носа в памяти Дежнёва было то, что мыс этот, во-первых, был действительно «большим», далеко выступающим в море, что берег после него круто повернул на юг («Нос поворотит кругом, к Онандыре реке подлегло»), и что «доброво побегу от Носа до Анандыри реки трое сутки». Как уже говорилось, последнее утверждение и вызвало у многих исследователей сомнение в достоверности наблюдений С. Дежнёва. Если учесть, что от Носа до устья р. Анадырь должно быть около трёх дней ходу, то таким на пути вокруг Чукотского полуострова мог быть лишь один береговой выступ — мыс Чукотский. Он находится не на севере Берингова пролива, а значительно к югу от него. То есть в любом случае, чтобы пройти мимо него, С. Дежнёв должен был пройти через Берингов пролив. Странно было бы, конечно, при этом не заметить мыс, который позднее был назван его именем, расположенное на нём древнее поселение Наукан и два острова напротив него.

Даже от мыса Чукотского до устья Анадыря можно дойти за три дня лишь в том случае, если идти не вдоль берега, а пересечь Анадырский залив. Маловероятно, что Дежнёв решился на это. Основной задачей экспедиции был поиск устья реки Погыча. Для того чтобы её найти — необходимо было осмотреть всё побережье.

Мы прошли мимо Чукотского Носа 14.09.2013.

15.09.2013 — мы были в п. Провидения.

17.09.2013 — в п. Нунлигран.

18.09.2013 — в бухте Креста.

19.09.2013 — 24.09.2013 — мы пережидали шторм в Эгвикиноте.

И лишь 26.09.2013 мы дошли до Анадырского лимана.

---

[17] *Диков Н. Н.* По следам древних костров. — Магадан, 1960. — С. 97.



Берингов пролив. Мыс Дежнева. Большой Каменный Нос

При этом нельзя сказать, что мы тщательно осматривали берега. Мы задерживались в посёлках, чтобы встретиться с местным населением, но эти встречи были непродолжительными.

Кроме того, следует отметить, что острова Итыгран и Араканчечен не единственные острова в районе Чукотского мыса. Когда проходишь через Синявинский пролив, отделяющий эти острова от «матерой земли», сложно сказать, сколько островов расположено восточнее неё. Очень сложно описывать это место, так как описывал С. Дежнёв («Каменный нос» напротив которого два острова, поселение). С островов не видно выдающегося в море мыса. Они сами, вместе с другими островами, как будто являются «кусками» этого мыса. Видны проливы, видны горы. Некоторые из них расположены на островах, а может, и на полуостровах. Не имея карты, сложно, находясь в проливе Синявина, утверждать, что вот Каменный Нос, а напротив него два острова. Сложно найти это место, не имея карты, руководствуясь только описанием С. Дежнёва.

А вот если находишься на мысе Дежнева, то всё очевидно. Каменный нос, небольшая река, древнее поселение Наукан с остатками сооружения из костей кита, а напротив в 35 км в море отчётливо видно два острова.

Когда в 2013 году суда «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» проходили через Берингов пролив, обстановка на море была необычной для этих мест, спокойная. Тихий океан оправдывал своё название. Поверхность воды была гладкая, как на озёре. Никаких волн, никаких сувоев. Полный штиль. Остров Ратманов и остров Крузенштерна были отчётливо видны. Конечно, сложно представить себе, что, находясь в сложных погодных ус-

ловиях (шторм, сувои), Дежнёв решился дойти до них и совершить там высадку.

В общем, пройдя путь от устья Колымы до Анадыря на кочах «Апостол Андрей» и «Святитель Николай», хочется согласиться с мнением большинства, что Каменный Нос это и есть мыс Дежнева. Однако вместе с этим большинством и недоумевать, как первопроходец мог утверждать, что ходу от него до устья Анадыря всего три дня.

Хочется заметить, что участники экспедиции «Арктика — территория открытий», дойдя до конечной точки маршрута без заглядывания в дневник, затруднялись в том, чтобы по памяти оценить время, которое они затратили на преодоление расстояний между различными точками по маршруту следования. Неудивительно, если Семён Дежнёв в челобитной, которую он составлял через шесть лет после экспедиции, мог всё напутать.

Таким образом, экспедиция «Арктика — территория открытий» экспериментально доказала, что поход С. Дежнёва из устья реки Колыма через Чукотское море, Берингов пролив, Берингово море к устью реки Анадырь был возможен. Разумеется, при условии значительного везения. Совсем не удивительно, что большая часть судов, принимающих участие в экспедиции С. Дежнёва (предполагается, что их было 7), были безвозвратно потеряны.

Признаться, что только по окончанию экспедиции участники поняли, каким опасностям они подвергались и как им на самом деле везло. Когда «Апостол Андрей» и «Святитель Николай» проходили через льды, был полный штиль. Если бы задули прижимные или отжимные ветра, у экспедиции были бы очень серьёзные проблемы. Крепкий шторм потрепал экспедицию только один раз около острова Айон. Прятаться судам от ветра по маршруту экспедиции особенно негде. Когда мы не успевали дойти до безопасного места, метеопрогноз менялся в нашу пользу. Как будто бы усиление ветра откладывалось и океан ждал, когда мы доберёмся до спасительной бухты. В очень сложном и опасном для судоходства Беринговом проливе необычно тихая, безветренная погода. Все участники экспедиции отказались бы пройти на этих судах этим маршрутом ещё раз, понимая, что это было бы непростительное легкомыслие и ещё раз так повезти не может.

Семёну Дежнёву было сложнее на несколько порядков. У него не было карт, эхолотов, навигаторов, связи с берегом, метеопрогнозов. Ну и потери Дежнёва были не сравнимы с нашими. И всё же он прошел этот маршрут, на незапалубленных, шитых вицей, бескилевых судёнышках с прямым вооружением, по аналогии с которыми конструировались суда «Апостол Андрей» и «Святитель Николай».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Белов М. И.* Подвиг Семёна Дежнёва. — М. : Мысль, 1973. — 223 с.
2. *Вершинин Е. В., Кухтерин С. А., Наймарк М. Л., Филин П. А.* Коч — судно полярных мореходов XVII века. Новые данные. — М. : Паулсен, 2022. — 248 с.
3. *Демин Л. М.* Семён Дежнёв. — М. : Мол. гвардия, 1990. — 332 с.

4. *Диков Н. Н.* По следам древних костров. — Магадан, 1960. — 106 с.
5. *Оглоблин Н. Н.* Семен Дежнев // Журнал Министерства народного просвещения. — СПб., 1890 : тип. Балашева, 1890. — 60 с.
6. *Самойлов С. М.* Семен Дежнев и его время: С прил. отписок и челобитных Семена Дежнева о его походах и открытиях. — М. : Изд-во Главсевморпути, 1945. — С. 67–68.
7. *Соколов А. А.* Гидрография СССР. — Л. : Гидрометеоиздат, 1952. — 287 с.
8. *Старков В. Ф., Черносвитов П. Ю., Дубровин Г. Е.* Материальная культура русских поморов по данным исследований на архипелаге Шпицберген. Вып. I. Остатки судов. — М. : Научный мир, 2002. — 151 с.
9. *Хейердал Тур.* Древний человек и океан. — М. : Мысль, 1982. — 350 с.
10. *Чайковский Ю. В.* Мысы Ледовитого напоминают : исторические очерки и повесть. — М. : Товарищество науч. изд. КМК, 2015. — 399 с.
11. *Шмакин В. Б.* Историко-географические обстоятельства плавания Семена Дежнева : сб. «Великий Устюг» : Краеведческий альманах. — Вологда, 2009. — С. 49–60.

В. В. РЯБИКОВ

О ТРАНСФОРМАЦИИ АФФЕКТОВ РАЗДРАЖЕНИЯ И НЕНАВИСТИ ВО ВРЕМЯ МОРСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ НА МАЛОМЕРНЫХ СУДАХ. ОПЫТ ЭКСПЕДИЦИИ «ЧУКОТКА — ТЕРРИТОРИЯ ОТКРЫТИЙ»

ВВЕДЕНИЕ

По шкале Бофорта шторм начинается, когда скорость ветра превышает 20,8 м/с, на суше ветер такой силы ломает ветви деревьев и валит некоторые из них на землю, начинает срывать дымовые колпаки и черепицу с крыш. Идти по земле против такого ветра очень трудно. А в море появляются громадные волны. Морская пена широкими плотными полосами ложится по ветру. Гребни волн начинают опрокидываться и рассыпаться в брызги, которые ухудшают видимость. Оказавшись в такую погоду в море на маломерном судне, получаешь незабываемые впечатления от взаимодействия со стихией. Цена этих впечатлений может быть предельно высокой. Но для морской экспедиции существуют вещи пострашнее шторма. Как правило, экспедиционные люди не боятся ни экстремальных нагрузок, ни всякого рода лишений и способны трезво, но без страха, а иногда и весело смотреть в лицо опасности. Чаще всего потом они с восторгом рассказывают о том, в каких переделках им приходилось бывать и через какие испытания пришлось пройти. Но есть вещи, о которых они предпочитают угрюмо молчать.

Прежде всего это неприязнь, раздражение, ненависть, которая, вспыхнув однажды между членами экспедиции, превращает её в ад.

Жизнь моряка, путешественника, полярника портит не шторм, не ветер, не холод, не тяжёлый труд и опасности, а адреналиново-кортизоловая буря в организме, которая возникает в ответ на определённые типы поведения спутников и товарищей и которая делает дальнейшее присутствие среди них невыносимым. Во время морской экспедиции или зимовки в экстремальных условиях Арктики или Антарктики ситуацию многократно

усугубляет то, что покинуть товарищей либо затруднительно, либо практически невозможно. Межличностные конфликты внутри экспедиционной команды могут полностью дезорганизовать рабочий процесс, подорвать сплочённость и потенциально поставить под угрозу безопасность и цели миссии. В экстремальных ситуациях, ситуациях сильного стресса наличие или отсутствие чёткого конструктивного общения может определять выбор между жизнью и смертью.

С проблемой личной неприязни и враждебности сталкивались участники многих экспедиций. Достаточно вспомнить конфликты начальника Русской полярной экспедиции барона Э. В. Толля и командира яхты «Заря» Н. Н. Коломейцева. Нарастающее раздражение между руководителем экспедиции и командиром яхты было вызвано различиями в стилях общения и взглядов на то, как должны приниматься решения и осуществляться руководство и т. д.

Конфликт между Г. Брусиловым и В. Альбановым во время экспедиции к архипелагу Земля Франца-Иосифа на шхуне «Святая Анна», вероятно, возник из-за сочетания проблем, вызванных соперничеством за лидерство, давлением обстоятельств, угрожающих выживанию, сбоем в общении, усугублённых сложными условиями Арктики.

Неизвестно, что происходило между членами экспедиции С. Дежнёва. Историческая документация, подробно описывающая конфликты и личную неприязнь между участниками плавания, практически отсутствует. Его экспедиция состоялась в XVII веке, и исторических записей того времени мало, особенно в отношении межличностных отношений.

Скажу сразу, что члены экспедиции «Арктика — территория открытий» смогли этого ада избежать. О днях, проведённых вместе в странствиях через 4 моря Северного Ледовитого океана общей продолжительностью более трёх месяцев, они сохранили самые добрые и светлые воспоминания. Все члены экспедиции проявили лучшие человеческие качества и с честью выполнили миссию, которая была на них возложена. И всё же, оставаясь людьми, они не могли не столкнуться с той самой проблемой, которая многим путешественникам сильно подпортила жизнь, а некоторых и вовсе погубила.

ОБСТАНОВКА НА СУДНЕ

Обстановка на маломерном судне, которое много дней «болтается» в море, особая. Во-первых, качка. Дело даже не в морской болезни, которой в той или иной степени подвержены даже опытные моряки. Для того чтобы жить и действовать на судне, которое постоянно ходит ходуном, необходима ловкость и собранность. Чем бы не занимался матрос, рассогласованность в его движениях во время качки может привести к травме. Всё, что может ослабить внутреннюю согласованность (критические замечания, насмешки, лишние, отвлекающие внимание разговоры и т. п.), может раздражать.

Каждый моряк формирует на корабле свой стиль поведения, свой стиль управления судном во время вахты, который соответствует его индивидуальности, типу нервной системы, темпераменту, опыту. Это помогает ему быть собранным. Критические замечания и советы моряку, у которого стиль поведения и управления судном проверен опытом, угрожают потерей внутренней согласованности и вызывают раздражение.

В условиях маломерного судна члены экипажа неизбежно психологически давят друг на друга. Все находятся на виду у всех круглые сутки. Как правило, на берегу человек вырабатывает персону (маску), которая позволяет ему выглядеть выгодно (прежде всего с точки зрения его воспитателей и «дрессировщиков», впечатления о которых, как правило, откладываются в бессознательном, но дают о себе знать через самоощущение). Эту привычную маску человек носит не круглые сутки. «Держать лицо» столько времени невозможно. Возникает вероятность неконтролируемых демаршей, которые могут дестабилизировать самоощущение других членов экипажа. Конечно, эти демарши не могут не раздражать.

Любое нарушение личностных границ пробуждает ответную защитную агрессию. В условиях экспедиции на маломерном судне непросто соблюдать собственные границы и не вторгаться в личное пространство других. Слова, выражение лица, запах тела, голос, поза, взгляд, внимание другого члена экипажа неминуемо вызывают напряжение, которое требует разрядки.

К примеру, один из членов экипажа «Апостол Андрей» чувствовал себя прекрасно, когда, стоя на вахте, пел казацкие песни. Надо отметить, что пел очень хорошо. Ему это казалось уместно, потому что отвечало самой сути историко-географического эксперимента. Более того, он полагал, что тем самым скрашивает жизнь своим товарищам. Он стал замечать, что, когда он начинает петь, некоторые из его товарищей удаляются от него на максимально возможное на судне расстояние. Ему было невдомёк, что его пение может раздражать. У большинства его спутников были ожидания по отношению к тем впечатлениям, которые они хотели получить во время экспедиции. Многим уже приходилось бывать в Арктике, и это был опыт соприкосновения с чем-то первозданным и космическим. Они желали этот опыт повторить и может быть разобраться в нём. Восприятие и переработка семантики, которую распространял певец казацких песен, входила в конфликт с этим ожиданием. Стереотипы, обусловленные культурой казаков, мешали восприятию первозданной арктической природы, в которой нет культурных причалов. К сожалению, прекрасное исполнение прекрасных казацких песен в арктическом космосе казалось неуместным, и у некоторых членов экипажа вызывало раздражение. Но все относились к певцу с любовью и пониманием, и никто не хотел препятствовать его творчеству, поэтому те, кто испытывал раздражение, старался его всячески скрывать.

Ещё один пример невольного нарушения границ. Все участники экспедиции предусмотрительно взяли с собой предметы гигиены (в частности, гигиенические салфетки для детей), чтобы в суровых условиях Ледовитого океана содержать тело в чистоте и предотвратить появления неприятных те-

лесных запахов. Один из участников этого не предусмотрел и, судя по всему, не понимал, что его тело начинает источать зловоние. Все любили его и не хотели ставить его в неловкое положение, и не знали, как предложить ему гигиенические салфетки, чтобы его не смутить. Кроме того, запах мог быть следствием каких-нибудь гормональных нарушений, и салфетки не помогли бы. То есть члены экипажа понимали, что подобного рода предложение является вторжением в личное пространство другого. И следует отметить, что они предпочли бережное отношение к своему товарищу, жертвуя при этом своим комфортом. Но раздражение всё же накапливалось. Неизвестно, сталкивались ли с такой проблемой арктические мореходы в 17 веке и как её решали. Скорее всего, на судах, совершающих путешествия в суровых арктических водах, дух был тяжёлым. Вторжение запахов чужого тела, если это не запах родного существа, инстинктивно воспринимается как нарушение границ и стимулирует подготовку организма к защитной агрессии.

Будучи замкнутыми друг на друга в условиях маломерного судна, участники экспедиции невольно стимулируют друг в друге выбросы гормонов стресса и гормонов агрессии. Ну а тестостерон, производство которого в мужском организме подчиняется суточным ритмам, поддерживает постоянную, наследственно предопределённую готовность к соперничеству.

Кстати, о соперничестве. В экспедиции «Арктика — территория открытий» оно носило по большей части шутейный характер. Члены экипажа кочa «Святитель Николай» были моложе, и соответственно им были более свойственны конкурентные формы поведения. Однако они смогли сформировать в своём экипаже отношения, построенные на принципах динамической субординации, исключающие жёсткую иерархию. Эта культура предполагает, что лидирующее положение в группе в каждый момент времени занимает тот, кто в данный момент оказывается наиболее компетентным. Это создавало больше оснований для того, чтобы их поведение подчинялось здравому смыслу, а не эмоциям. Им хватало человечности, чтобы это соперничество не принимало угрюмую, опасную, злокачественную форму. Напряжение возникало, но они могли посмеяться над собой и релятивизировать ситуацию через самоиронию.

Существовала небольшая проблема соперничества между членами экипажей разных кочей. Почти все решения в экспедиции принимались на коче «Св. Николай». Экипаж кочa «Апостол Андрей» относился к этому без ревности и спокойно следовал в кильватере кочa «Святитель Николай». На борту кочa «Святитель Николай» всё время кипели страсти, разгорались споры. На борту кочa «Апостол Андрей» велась спокойная работа с дневниками, фотографиями, аудиофайлами и измерительными приборами. На борту «Святителя Николай» пили кофе с ромом, а на борту «Апостола Андрей» чай со сгущённым молоком. Экспедиция разделилась на «Мы» и «Они», и вскоре обнаружилась тенденция обмениваться колкостями и шуточками между экипажами. Это было смешно, но это могло привести к тому, что кто-то не придёт вовремя другому на помощь в какой-нибудь не очень опасной ситуации, вызовет раздражение и т. д. Предпринимались

усилия, чтобы преодолеть эти тенденции. Эти усилия имели некоторый успех, но только после шторма у острова Айон обмен шуточками и колкостями между экипажами прекратился.

Чтобы предотвратить рекурсивное развитие взаимной неприязни, члены команды должны, с одной стороны, научиться, по возможности, поддерживать хорошее настроение (то есть стимулировать в нервных системах друг друга выбросы серотонина и дофамина). При этом быть психологически независимыми от окружающих, то есть обладать способностью самостоятельно, без поддержки, вырабатывать в себе необходимую для душевного благополучия порцию приятной нейрохимии. С другой стороны, через культурные и духовные практики стремиться преодолевать в себе биологическую обусловленность (гормонами, нейромедиаторами) и развивать способность руководствоваться не эмоциями, а интеллектуально закреплёнными принципами.

Существует мнение, что тяжёлые условия Арктики усугубляют межличностную динамику в экспедиционной группе. Однако нет никакого сомнения в том, что динамика отношений между членами экспедиции «Арктика — территория открытий» была бы тяжелее, если бы она развивалась в более комфортных условиях, но члены коллектива 24 часа в сутки были бы замкнуты друг на друга и не ощущали океанического простора, волн, ветра, неба, скал, не видели птиц и морских млекопитающих. Что бы происходило между членами экспедиции, если бы её маршрут пролегал в тёплых морях, предположить сложно.

ВСПЫШКА РАЗДРАЖЕНИЯ

Первая и последняя вспышка нескрываемого раздражения случилась на судне «Ап. Андрей» на 8 день экспедиции. Экипаж каждого судна состоял из четырёх человек (1 капитан и 3 матроса). Сутки были разделены на 4 вахты по 6 часов. Вахту несли по 2 человека. 3 часа один человек выполнял функцию вахтенного, второй выполнял функцию подвахтенного. Вахтенный стоял у руля (румпеля), подвахтенный готовил еду, кормил экипаж и был «на подхвате». В следующие 3 часа члены вахты менялись ролями. По прошествии 6 часов на вахту заступала другая пара.

Сразу же после того, как кочи отчалили от Тикси, один из членов экипажа, желая проявить заботу о других, добровольно взял на себя функцию кока и начал готовить на всех, при этом продолжая выполнять функции матроса. Экипаж его судна («Апостол Андрей») в самом начале экспедиции состоял не из четырёх, а из пяти человек, поэтому это выглядело разумно. Он искренне хотел быть полезным и добровольно взял избыточную нагрузку на себя. Отношение между членами экипажа было спокойное и дружелюбное. Все были знакомы не первый сезон, знали и вспыльчивый, но отходчивый нрав кока, и относились к нему добродушно. Сначала, казалось, что его раздражение было вызвано тем, что кто-то из членов экипажа не спешил к накрытому столу. Недисциплинированность могла восприни-

маться коком как неуважение и недооценка его стараний. Но оказалось всё сложнее. При попытке снять с него избыточную нагрузку, он сказал, что ему нравится стоять на вахте и нравится готовить для всех, «но для этой свиньи он готовить не будет». Он имел в виду капитана.

Кок утверждал, что капитан предъявляет странные требования и постоянно придирается к нему. Ещё в Тикси капитан прилюдно обозвал кока «мудаком». Потом извинился, но не при всех, а когда они остались один на один. Извинения не исчерпали ситуацию.

Члены экипажа стали друг с другом откровенны на 10-й день. Молчание в присутствии друг друга перестало их тяготить. Но этому предшествовал период откровенности. Члены экипажа обсуждали возможные способы (в том числе и поморские) урегулирования конфликтов на судне. Сходились на том, что применение насилия в конфликтной ситуации крайне неэффективно и недопустимо. Насилие производит угнетающее впечатление на членов экипажа (кроме социопатов), отчего они делаются несообразительными, что является причиной рассогласованности в действиях и катастрофическом нарастании количества ошибок в критических ситуациях.

Кок попросил, чтобы его перевели на другой корабль. Признался, что он не может заснуть. В голову лезут плохие мысли о том, как бы разделаться с капитаном. К его просьбе отнеслись с вниманием и перевели на «Святитель Николай». Кроме того, он высказал желание сойти на берег в Певеке и самолётом отправиться домой. Было принято решение удовлетворить и это его желание. Для того чтобы продолжать экспедицию, на двух судах вполне хватило бы 8 человек.

Но судьба внесла свои коррективы, и на берег был списан не он.

Перед самым приходом в Певек экспедиция попала в жёсткий шторм. Это было несколько неожиданно. По связи было получено штормовое предупреждение. Однако времени перед тем, как по прогнозу должно было начаться усиление ветра, было более чем достаточно, чтобы экспедиция достигла порта Певек в безопасной Чуанской губе. Усиление ветра началось гораздо раньше. Следует заметить, что после Певека, на всём протяжении экспедиции прогноз корректировался всегда в пользу экспедиции. Это значит, что, предположим, до ближайшего места, где можно спрятаться от непогоды, 10 часов ходу, а усиление ветра должно начаться через 7 часов. Коррекция прогноза в нашу пользу в этом случае означает, что усиление начинается не через 7, а через десять и более часов. Перед Певеком коррекция прогноза случилась не в пользу экспедиции. Кроме того, мы провели слишком много время в бухте Летяткина, полагая, что успеем дойти до Чуанской губы до того, как начнётся шторм. Денек выдался тёплый. Экспедиция только перешла из мелководного мутного Восточно-Сибирского моря в изумрудное Чукотское. Вокруг появились стаи китов, большое количество тюленей, моржей и других ластоногих. Невыразительные равнинные берега Восточно-Сибирского моря сменились живописными скалистыми сопками. В бухте Летяткина экспедиция остановилась,





Кекуры на мысе Летяткина

чтобы осмотреть скопления столбовидных и конусообразных скал (кекур). В культуре коренных народов кекуры почитаются как священные. Якуты называют их Кигиляхами или Кисиляхами (якут. *Киһилээх* — «имеющий человека», «[место], где есть люди», от *киһи* — «человек»). В чукотской

культуре кекуры — это дружелюбные по отношению к человеку хозяева тундры[1], которые могут открыть врата в иной мир для того, чтобы оленевод защитил себя и стадо от непогоды или волков. В чукотской культуре было принято делать им подношения. Считалось, что, если к кекурам выразить неуважение, они могут наказать[2]. Спустя два или три часа после того, как экспедиция отчалила от мыса Летяткина, неожиданно началось усиление ветра.

ШТОРМ. ДНЕВНИКОВЫЕ ЗАПИСИ

Из дневниковых записей Рогожина Т. А. — начальника экспедиции (судовая роль — матрос на коче «Святитель Николай»)

Восточно-Сибирское море, 19 августа 2013 года... Дуть начало сильно и быстро.

Как это очень бывает часто именно на побережье Чукотки. Волны у берега острова Айон росли на глазах каждые пять-десять минут и были очень острыми.

Было принято решение менять курс и уходить в море на глубины раньше, чем планировалось. Вместо ожидаемой смены ветра по прогнозу на северо-запад, раздувало северо-восток, который начал относить нас в противоположенную сторону. Скорость ветра за полтора часа выросла до 8–9 метров в секунду. «Святитель Николай» управлялся всё сложнее и сложнее и был не в состоянии противостоять встречной волне и продолжать двигаться вперед. «Апостол Андрей» не испытывал таких проблем и достаточно спокойно в это время просто держался ведущей лодки.

В 19:30 «Николай» начал штормовать (работая двигателем, удерживаться носом против волны, не допуская возможности встать лагом к волне, которая могла перевернуть судно).

Около 21 часа скорость ветра достигла 10–11 метров в секунду с порывами до 13...

В этот момент команда «Николая» осознала, что ситуация стала критической. Экипажу «Андрея» тоже было нелегко и доставалось, но их судно было управляемым и им удавалось контролировать ситуацию.

На «Николае» к этому моменту уже 2 часа на руле стоял капитан. Вся остальная команда исполняла роль балласта, которого к этому моменту нам сильно не хватало. Для остойчивости судна нам было необходимо максимально загрузить мидель, поэтому вниз были убраны оставшиеся канистры с топливом, весьма тяжёлая гермоупаковка с аварийным запасом, и, собственно, экипаж был усажен на пол — центр тяжести был несколько опущен, но ситуацию в целом это не упрощало.

---

[1] ПМА-1 — полевые материалы экспедиции «Арктика — территория открытий». Информатор — Ольга Васильевна, пенсионерка из п. Певек. Родилась и большую часть жизни провела в тундре.

[2] Там же.

Снять рею и «сломать» (опустить) мачту в таких условиях было невозможно.

Единственное, что можно было делать — это держаться и уточнять каждые два часа прогноз, мы ждали ночного ослабления ветра до 7 метров в секунду.

Ждать и верить.

Видя сосредоточенность и напряжённость капитана и отмечая, что крен лодки иногда достигал 30–35 градусов, мы понимали: если ветер ещё прибавит хотя бы пару метров в секунду, вероятность переворота коча станет очевидностью. Пару раз лодка, накренившись в очередной раз, замирала на несколько секунд перед возвратом в исходное положение. Подготовились к эвакуации — «аварийная» герма у выхода, спас. жилеты надеты.

Паники не было. Было напряжение. Был страх — у каждого разный и в разной степени, как и мысли. Позже каждый сам решит, что рассказать, что нет. Всем или только близким. Но позже мы поделились друг с другом, чем хотели.

Думали ли мы о смерти в те несколько часов? ...Да, думали.

Винили ли кого или думали: «Зачем?» Нет.

Мы находили, чем заниматься. Поочередно помогали самым малым, чем могли Кириллу на руле. Дмитрий и Алексей, чувствуя себя несколько лучше и увереннее, поочередно таскали и из рук кормили кэпа шоколадом, поили горячим чаем (руки у него были заняты — одна на румпеле, другая на бакштаге, чтобы не вывалится из лодки). Поддерживали связь по радиостанции с «Андреем». Звонили по прогнозу...

Лил дождь, сумерки становились всё гуще и гуще...

Спустя пять часов с начала штормования, около полуночи, Кирилл первый раз улыбнулся и сказал: «Чуваки, кажись, мы будем жить, ветер начал проваливаться!» Прогноз сходился весьма точно!

Ещё через полчаса Кирилл понял, что ситуация стабилизировалась и к румпелю встал Волобой, который по степени опытности работы в штормовании был вторым после капитана. Кирилла переодели в сухое бельё Димы, напоили чаем и тут же уложили спать.

Следующие четыре часа во всё ещё сложной, но стабилизирующейся ситуации лодкой правил Волобой. Постепенно, пусть с черепашьей скоростью, мы продвигались в восточном направлении. К утру ветер упал до шести, затем до пяти метров. Волны были ещё высокие, но лодка управлялась, и ситуация стала штатной. Волобоя уложили спать, дальше на вахту вернулся Дима, затем Кирилл, затем Тимофей...

На несколько часов всё вернулось в штатный режим.

19 августа.

Около 3 часов дня 19 августа ветер снова усилился. Скорость за полчаса упала до половины узла.

Прогноз по территории Чукотки, которому мы доверяли, так как последние два дня всё регулярно совпадало, ничего плохого не сулил. Айон

давал свежий ветер, Певек, до которого оставалось меньше 30 миль, давал практически штиль. Что-то не сходилось.

Решили взять прогноз восточнее — по метеостанции Валькаркай...

И здесь всё окончательно встало на свои места. Валькаркай давал «десятку», усиление к ночи до 12, к утру до 15. Этот же прогноз подтвердил лично и начальник Чукотского гидромета, наш хороший знакомый Дмитрий Аркадьевич Козелов, сказавший в телефонных переговорах, что времени попасть в Певек у нас до утра — дальше дело совсем труба. Ожидается усиление до 20 метров в секунду...

Ветер продолжал крепчать. Волны снова начали расти, причём снова очень быстро. Правда, здесь они были, несмотря на свои устрашающие размеры, пологие, как и положено быть морской волне.

Собрав прогнозы по всем точкам вокруг и понимая, что уже через пару-тройку часов мы снова попадем в ситуацию, аналогичную только что пережитой, начали прокручивать варианты, просчитывать пути возможного развития событий. Чётко понимали — в Чаунскую губу мы не успеваем, да и по такой волне и при таком ветре не дойдём. Но при этом именно в Чаунской губе мы будем чуть больше защищены от ветра даже в северной её части.

Следующий вариант — разворачиваться и уходить в обратную сторону, в район метеостанции Айон, где можно было укрыться и переждать ветер...

...Переждать. Прогноз давал усиление на четыре с половиной дня... Да и идти 30 километров кормой к ветру — тоже вариант весьма сомнительный.

Поэтому решаем обеспечить себе хоть какую-то безопасность и не играть в «кошки-мышки» со смертью. Чуть севернее острова Айон есть маленький островок, по сути, коса с именем, которое мы однозначно запомним на всю жизнь — Ченкууль. Именно на него мы и взяли курс. До острова — час хода. Проблема в том, что на этот час мы встаём к волне кормой — любая ошибка в управлении может быть последней.

Очередной раз команда «Николая» поражена опытом своего капитана. Он разворачивается полностью к корме и следующий час вообще не смотрит, куда идёт, каждое его движение направлено только на то, чтобы наша корма не хватанула волну. Ноутбук с навигацией занесён внутрь, мы следим за курсом, выбранным капитаном. В принципе, нас устраивал подход к острову любым курсом, но, чётко изучив лоцию, Кирилл считал необходимым прибыть в конкретную точку. Команда окончательно уверовала, что кэп в сговоре с дьяволом и имеет третий глаз на затылке. Через час с небольшим Кирилл приводит лодку именно в ту точку, куда хотел.

Дальше экипаж «Николая» чётко встаёт на якорь в километре от песчаной косы острова Ченкууль. Глубина около двух метров. Волна ломаная и очень неприятная. Заякорившись, обмениваемся всей информацией с «Андреем» и предлагаем им вставать на якорь недалеко от нас.

Глушим двигатель. Продолжаем всей командой обсуждать дальнейшие варианты развития событий...

Минут через пять-семь коч разворачивает на якоре бортом к волне и тут же следует удар волны в скулу корпуса и на носовую палубу принимаем литров сто воды за мгновение...

Начинаем анализировать, почему нас разворачивает? Спустя ещё несколько минут ещё две волны приходят в нос и корму. После каждой волны начинаем откачку ручной помпой, чтобы понять объём принимаемой на борт воды. Каждая волна — сотня — не смертельно, откачиваться будем успевать. Проблема в другом — волна норовит перевернуть коч.

Снова запускаем двигатель, ситуация значительно стабилизируется — лодка сложно, но управляется. Кирилл каждому члену экипажа быстро объясняет принцип действий. Румпель ложится только в два положения — до упора вправо и до упора влево. При этом каждый раз велика опасность «выстрела» румпеля в противоположенном направлении. Удержать руль можно, только прилагая колоссальные усилия. Поочередно команда начинает вставать к рулю, продолжая рассуждать о дальнейших действиях. Волна и ветер усиливаются. Понимаем, что при таком раскладе можем продержаться сутки... Но прогноз не наш на 4,5 суток. Осознаем, что столько мы можем не простоять. И дело не только в тяжести, но и в том, что есть вероятность срыва якоря, которая приведёт к очень быстрому выбрасыванию судна на мель. Остаётся вероятность «пропустить» волну из-за одной-единственной ошибки в управлении...

Проходит около часа — продолжаем искать выход из ситуации.

В это же время подошедший «Апостол Андрей» трижды пробует встать на якорь, но по непонятным причинам не может плотно зацепиться за грунт. Их лодку также периодически ставит лагом к волне. Одновременно и независимо друг от друга у капитана «Апостола» Александра Карачева и у начальника экспедиции Рогожина Тимофея рождается едва ли не единственное верное решение: «Андрею» не испытывать судьбу и идти одному в Певек — судно совершенно уверенно справляется со сложившейся ситуацией.

Обсуждаем все нюансы, и команда «Апостола Андрея» берёт курс на Певек. Дальше поддерживаем связь по рации.

Ситуация на «Николае» остаётся тяжёлой. Команда осознает, что попала в ловушку: в Певек не дойти, в возможное укрытие в 30-километрах западнее тоже не выбраться. Прогноз сулит ещё большее осложнение. Впереди ночь.

Звоним в Морскую спасслужбу в Певеке, даём свои координаты, кратко обрисовываем ситуацию, объясняем, что сейчас спасать нас не надо — всё под контролем, но в случае чего — помощь просить будем.

Следующий звонок нашей Юрьевне — вдохновителю и родителю проекта, Ирине Юрьевне Рябухиной, начальнику Комитета по спорту и туризму Чукотского автономного округа. Также обрисовываем наше положение.

Всё это время на телефоне в Москве координирует обмен всей информацией наша Машуля — Мария Подтяжкина, исполнительный директор Russia Discovery. У неё все телефоны, и мы, передавая по спутниковому

телефону инфу только ей, знаем, что дальше всю свежую информацию она передаёт всем остальным. Она же передаёт нам свежую информацию по прогнозам, и ей же поручено контролировать связь с «Апостолом Андреем».

Начинаем готовиться к эвакуации с судна. Собираем вещи, всё необходимое упаковываем в гермомешки. План следующий: судно оставляем на якоре, спускаем спасательный плот, загружаемся и выбрасываемся на песчаную косу, которая в километре от нас. Дальше в двух километрах на карте обозначена охотничья избушка. Там дожидаемся эвакуации в Певек.

Судьба судна в такой ситуации, увы, ясна и бесперспективна — после остановки двигателя и ухода с руля его ставит лагом и дальше переворачивает. Или рано или поздно срывает с якоря и выбрасывает на эту же косу...

Вероятность нашего спасения практически стопроцентная, вероятность спасения судна — нулевая.

Дальше проект или останавливаем, или заканчиваем одним судном — «Андрей» к этому моменту уже входил в Чаунский залив.

За скорейшую эвакуацию говорит приближающаяся ночь с последующим усилением ветра и понимание, что если эвакуироваться, то именно сейчас, пока светло. В то же время понимаем, что глупо эвакуироваться именно сейчас, пока сама по себе ситуация не патовая. Сказывается скопившаяся усталость: второе штормование за сутки — многовато.

Дальше само собой приходит понимание, что если нашим жизням сейчас ничего не угрожает, то стоит попробовать всё-таки сохранить нашего любимого «Николу» — родной же.

Решаем максимально уменьшить «парусность» судна, что может способствовать его способности выгребать против волны. Легко сказать — сложно сделать. Качка. Одно дело снять такелаж и положить мачту у причальной стенки в порту или в штиль, другое — когда на судне не то, что передвигаться, стоять весьма непросто.

Но лиха беда начало!

Сначала снимаем рею и запихиваем её внутрь кубрика.

Дима Афендиков на руле. Его задача удерживать лодку и предупреждать о больших волнах, которые периодически приходят. На малых работаем, на больших — держимся.

После снятия и уборки реи ситуация немного улучшается — лодка начинает хотя бы немного держать курс. Но этого недостаточно, нужно класть мачту.

Понимаем, что положить её аккуратно на волне почти нереально, пробуем предварительно оценить ущерб. Скорее всего, будет проломлена крыша кубрика в кормовой части, возможно, будет повреждён руль-румпель. Крыша — Бог с ней, приедем на кабриолете, а вот без руля лодка будет неуправляема. Есть и ещё опасности: уронить мачту на Афендикова, который на руле, и самая большая — если при опускании под собственным весом и напором ветра мачта выломает место крепления и пойдёт в сторону. Тогда и коч может перевернуться.

Начинаем готовить спуск: распускаем ванты, Волобой развязывает узлы на форштаге, Кирилл как кошка носится по крыше с крестовиной, на которую должна лечь мачта, Дима продолжает рулить, Рогожин на подхвате и попутно готовится ловить Волобоя, который практически висит на носу.

Работа спорится. Ритм штормовой — периодически Дима орет: «Вооооооолнa!», и мы все на какой-то момент замираем и держимся. Дима орет: «ЕееееещЁ!». Дальше идет команда: «Работаем!», и продолжаем действия.

Всё готово. Алексей Волобой развязал последний узел, дальше он должен удерживать с помощью форштага через систему блоков мачту, но мачта начинает сама складываться. Первым движение мачты замечает с крыши Савчук, который и сообщает об этом. Рогожин, находившийся в этот момент спиной к мачте у её основания, своим весом прислоняется и удерживает её от падения. Через секунду Волобой уже контролирует её форштагом. Дальше очень аккуратно мачта кладётся на крестовину и далее на крышу. Сами удивляемся, насколько аккуратно всё получилось — отделываемся только погнутой антенной радиостанции.

Буквально через пару-тройку минут приходит понимание, что наш коч в таком полуразобранном виде вполне себе готов идти против волны! Выгребаем!!!!

Кирилл собирает весь такелаж, наводим весьма условный авральный порядок, далее в кубрик дополнительно закидываются трап и 4 здоровенных весла — снова максимально занижаем центр тяжести.

Пошли!!!!

Следующий вопрос — куда идти? Проверяем остойчивость коча со снятой мачтой, пока отгребаем от берега на более пологую волну.

Первоначальный план — идти до укрытия на запад — уже не является оптимальным вариантом.

Вскоре понимаем, что в состоянии идти на Певек. Коч стабильно против волны выдает 2,5 узла или около 5 км/час, что очень даже!

Прокладываем новый маршрут на ноуте, на руле Савчук.

Буквально через пару часов окончательно выдыхаем — ветер немного провис, после захода в Чаунский залив волна уменьшилась, скорость увеличилась до 3,5 узлов.

Савчука меняет на руле Волобой.

С «Андреем» связь стабильная — они уже на подходе к порту Певека.

К началу шестого мы швартуемся рядом...

... Уже позже, в Певеке, мы встретились с людьми, которые не спали последнюю ночь вместе с нами. Спасатели вместе с начальником Чукотского гидромета разрабатывали план нашего возможного спасения и были готовы в любой момент его реализовать. Вместе они сидели до трёх ночи, пока от нас не пришел «отбой». Не спала Юрьевна в Анадыре, в Москве допоздна на всех средствах связи сидела наша Машуля.

Благодаря их общей поддержке мы ощущали себя в относительной безопасности.

Огромное спасибо нашему доброму знакомому Козелову Дмитрию Аркадьевичу — начальнику Чукотского управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды и Саркисову Андрею Рупеновичу — начальнику морского спасательного подцентра Певек.

Конечно, мы очень много и глубоко обсуждали всю ситуацию. Разложили всё по полочкам, нашли ошибки, определили, какие решения были правильными и своевременными.

Думаю, что мы благодарны судьбе за то, что побывали в этой ситуации, и, конечно, за то, что остались живы и сохранили судно...

Певек нас встретил тепло и гостеприимно!.. И хочется верить, что всё только начинается!

Из дневниковых записей Матонина В. Н. – научного сотрудника, матроса судна «Апостол Андрей»

Праздник Преображения Господня я могу отмечать, как второй день рождения. Что произошло?

Усилился ветер. Нас сильно качало на волнах, но мы шли к Певеку. Среди нас не было никого, кто избежал бы морской болезни. Спать не мог. Никакие верёвки не могли удержать меня на моём деревянном ложе. Гороховый суп, который я приготовил почти в условиях невесомости, расплескался по лодке. Кастрюля опрокинулась. Кем-то недоеденная каша скользила под ногами. Чтобы можно было хоть как-то передвигаться, Вадим рассыпал пачку соли. Ночью стало темно. Ветер сочетался с туманом, что прежде случалось редко.

Когда Тимофей с Алексеем получили прогноз о ещё большем усилении ветра, они приняли решение изменить курс. До Певека оставалось, примерно, пятьдесят километров. Скорость лодок была 2–3 км в час. Если направление ветра и лодок совмещалось, скорость без паруса возрастала до 10 км в час. Мы попытались спрятаться для дальнейшего штормования неподалёку от небольшого песчаного острова. «Святитель Николай» встал на якорь. Лодку бросало из стороны в сторону, подкидывало вверх, но она оставалась на месте. Я трижды бросал и поднимал с помощью Анатолия тридцатикилограммовый якорь. Он не удерживал нас. Чем ближе к берегу прибоем выталкивало лодку, тем меньше оставалось возможностей с ней справиться. Я был тепло одет, а потому неповоротлив. Собрал на себя всё, что оставалось в запасе из чистого и сухого белья, но крутые волны окатывали с головы до ног, и я вымок «до нитки». Было несколько критических моментов. Вытащить на якорь, поднятый со дна, при работающем двигателе, когда лодка шла от берега носом к волне, у нас с Анатолием не хватало сил. Останавливаться тоже было нельзя: минута — и лодку разобьёт о берег. Якорь, прижатый к борту водой, стучал лапами о дюймовые доски. После каждого удара оставались вмятины и царапины. Осознав опасность, я закричал: «Господи, помилуй!», и чудесным образом мы с Анатолием и Вадимом выдернули якорь на борт. Александр повел коч подальше от

опасного острова без согласования с Тимофеем. В рации почти ничего не было слышно, а вскоре мы совсем потеряли связь со «Святителем Николаем». Изредка слышны были отдельные слова. Ветер свистел, двигатель трещал, море шумело. Лодка вела себя очень хорошо. Поднималась на гребень волны и, как санки с горы, скользила вниз. Потом мы узнали, что и на «Святителе Николае» дела складывались не лучшим образом. Тимофей с Алексеем приняли решение эвакуировать команду. Приготовили спасательный плот и собрали в гермы наиболее ценные вещи. Когда всё было готово к тому, чтобы оставить судно, команде удалось развернуть, а затем снять рей и положить мачту. Капитану помог опыт занятий акробатикой. Узнав, что «Апостол Андрей» держится на плаву, Кирилл также повёл свой коч в сторону Певека. Александр взял курс на остров Айон, за которым должна открыться бухта, где мы надеялись спрятаться. Вокруг нас вздымались огромные волны. До острова было более сорока километров. Я попросил Александра оставить меня у румпеля. Всё равно я не мог ни сидеть, ни лежать. Тело моё задеревенело, и мне было легче бороться с волнами, чем находиться в тесной, мокрой и грязной каюте, где летали фотоаппараты, зарядные устройства, миски и ложки. Мне казалось, что звук двигателя раскладывается на мужские и женские голоса, поющие ораторию. Потом эти звуки оформились в звучание оркестра, исполняющего «Прощание славянки». Позднее Кирилл сказал, что когда мы повернули в море, «Апостол Андрей» то пропадал в волнах вместе с мачтой, то летел по небу.

Наиболее крупные волны шли очередью по три-четыре вала. При нечаянном развороте бортом (лагом) к волнам раздавались пушечные удары, которых желательно было избегать. Лодка, казалось, вот-вот ляжет на бок, и вода прихлопнет её сверху, но овальная форма корпуса придавала ей остойчивость даже при сильном волнении. Я словно бы (и в буквальном смысле) окаменел. Широко расставил ноги между бортами. Одной рукой держался за румпель, а другой — за весло, закреплённое на крыше каюты. Александр и Анатолий приходили сменить меня, но я попросил о продолжении вахты. С большим трудом снял ботинки и надел сапоги. Отыскал пару сухих носков и кальсоны. Мы выходили на связь со спасателями и диспетчером порта. Ветер начал стихать. Прилив потащил лодку в бухту. Я сдал вахту Вадиму, упал и уснул, укутавшись влажными спальниками. Проснулся, когда лодка стояла в порту. В каюте уже был относительный порядок. Вадим приготовил вкуснейшую пшённую кашу и пригласил народ завтракать. Начиналась новая жизнь. Пришел «Святитель Николай». Без потерь. Мы ждали пограничников. Моряки с соседнего судна принесли нам рыбы — гольцов и муксуна. Два больших пакета на две лодки. Я отдарился четырьмя банками паштета из гусиной печенки. Обнялись. Сфотографировались вместе. После пограничников к нам пришли глава администрации, журналисты.

Из дневниковых записей Рябикова В. В. — научного сотрудника, руководителя полевых исследований, матроса судна «Апостол Андрей»

18.08.2013

К 16:00 появился ветер. Запад. Северо-Запад. Неожиданно. Волны выросли очень быстро. Огромные водяные валы двигаются с севера в направлении берега, который у нас справа по борту. Странно, вроде бы ветер незначительный, а море взволновалось моментально.

К 17:00 состояние моря становится угрожающим. Проходим мимо Малого Чуанского пролива. Хочется зайти туда и спрятаться от волн. Но он очень мелок. Если нас выбросит волнами туда, то скорее всего это приведёт к гибели судов.

Принимаем решение развернуть кочи навстречу волнам и идти против ветра в море.

Алексей связывается с метеостанциями по рации. По прогнозу ветер должен стихнуть к 22–23 часам. С 17:00 до 23:00 как раз моя с Анатолием вахта.

Ветер свистит. Волны очень крутые. Постоянно перед нами вырастают водяные валы. Всё в каюте летает. Волны подхватывают кораблик и подбрасывают его вверх как щепку.

Появление каждого водяного вала перед судном поначалу вызывало волнение и сильное опасение, что он обрушится на наши кораблики. Постепенно волнение уходит. Прощаться с жизнью надоедает. Раньше, когда начинался шторм, Гена с восторгом кричал: «Смерть рядом. Она вот-вот придёт». Это было смешно. Чёрный юмор. Сейчас это уже не бодрит. Надо просто стоять на вахте, держать курс против ветра и бороться с волной, минута за минутой, час за часом. Наступает покой. Но минуты тянутся очень долго. Простоватость Толи во время шторма проявляется как несообразительность. Он не сразу понимает простейшие команды. Это раздражает. Но я раздражения не показываю. За вахту каждый из нас должны отработать на румпеле по 3 часа. К концу вахты ветер должен стихнуть. Когда очередь доходит до Анатолия, то обнаруживается, что ему трудно справляться с управлением. Нашу лодку уносит от «Св. Николая». Начинается туман и дождь. Я снова встаю за румпель и сокращаю дистанцию со вторым судном. «Св. Николай» то взлетает вверх на волне, показывая мне брюхо и винт, то проваливается в яму так, что мачты не видно. Но волна его не захлёстывает. Анатолий просит меня продолжать управлять судном. Говорит, что у него не получается. Я заметил, что он боится смотреть на волны, оттого и плохо ориентируется в ситуации.

Для того чтобы удерживать курс против волны, необходимо всё время перекладывать румпель то на левый борт, то на правый. Лодка очень плохо слушается руля. Её все время разворачивает бортом к волне.

Чтобы управлять судном, мне приходится заламывать себе правую руку, которая держит румпель, за спину, чтобы перевести его из крайне

левого положения в крайне правое. Нас постоянно окатывают брызги, льёт дождь, вокруг туман, ветер, водяные валы.

Через 6 часов такой пляски я чувствую судорогу между лопатками. Меня начинает тошнить. Я прошу Анатолия ненадолго взять румпель. Меня рвёт.

23 часа ветер не стихает. После того как меня вывернуло, становится легче. Сдаём вахту в надежде на то, что в последующие 6 часов ветер стихнет. Забираюсь на шконку в спальный мешок. Пытаюсь спать. Всё мокрое. Спать невозможно. Меня опять тошнит. Еле-еле успеваю схватить пластиковый тазик, чтобы не вывернуло на пол в кают.

Темно. Пробираюсь на коленях на нос. Ветер свистит. Волна бьёт. Надо ещё пописать. Достаю из гальюна ведро. Стою на коленях. Палуба ходит ходуном. Прижимаю коленями ведро к борту и писаю в него. Потом выплёскиваю ведро за борт и бросаю его в гальюн. По мокрой пляшущей палубе ползу к каюте. Едва добираюсь до шконки и отрубаюсь. Прихожу в себя через час или два. Всё мокро. Холодно. Меня колотит дрожь. Накрываюсь ещё одним спальником. Заснуть невозможно. Лодку швыряет из стороны в сторону. Кажется, меняется ветер. Волна перестала быть регулярной. Качка и бортовая, и килевая. Постепенно светает. Скоро опять на вахту. Я почти не спал.

19.08. 2013

В 5 утра ни живой ни мёртвый стою на вахте. Ветер чуть-чуть стих. Очень холодно. Вся одежда мокрая. Температура воздуха +2. Ветер ледяной. Низкие тучи. Проходим через полосы туманов. Хорошо, что дождя нет.

Ветер постепенно стихает. По прогнозу скорость ветра должна упасть до 4 м/сек. Мечтаю о том, чтобы ветер стих, закончилась бы моя вахта, и я бы поспал. Меня подташнивает. Мышцы сводит судорогой между лопатками. Такое ощущение, что напряжены мышцы шеи и это нарушает кровоснабжение мозга. К тому же я давно ничего не пил (про еду не говорю), поэтому чувствуется обезвоживание. Чувствуется, что кровь загустела и сердцу очень тяжело. Не пью, потому что боюсь, что усилится тошнота.

Рулим с Анатолием по очереди по 30 мин. К десяти волны стали чуть меньше. Я геройски варю кашу на пляшущей плите. Кормлю всю команду. Сдаю вахту и ложусь спать, уверенный, что, когда проснусь, будет тихо. По прогнозу на ближайшие два дня скорость ветра 4 м/сек.

До Певека нам остается 70 км, то есть около 10 часов ходу. Это значит, что 6 часов вахту будут нести Александр и Василий, а потом ещё 4 часа мы. Понимаю, что это будут бесконечные 4 часа, но они когда-нибудь закончатся.

Через час просыпаюсь от сильной качки. Александр будит нас, просит поменять положение реи. Потом дает отбой, но просит, чтобы мы были наготове. Василий говорит, что получен плохой прогноз. Усиление ветра до 20 м/сек на ближайшие 4 дня. За ночь и за два часа мы зашли с северо-востока за остров Айон.

Кирилл (капитан «Св. Николая») принимает решение выйти за мель, бросить якорь и отстаиваться у песчаной косы. Я стараюсь согреться, укрывшись с головой спальником. Лодку швыряет всё сильней и сильней. В результате я уже лежу, вцепившись руками в шконку.

Александр просит меня подняться на палубу. Собираю волю в кулак и хватаясь за всё, что попало, поднимаюсь на палубу. Там солнце. Свищет теплый юго-восток. За бортом ходят изумрудно-зелёные пенные исполины. Мы в 1 км от песчаной косы. Слева по борту «Св. Николай». Он уже бросил якорь, закрепился, и его развернуло «мордой» навстречу ветру. Александр просит меня подтянуть ближе к корме «Тузика» (надувная лодка, прикреплённая тросом к корме), который пляшет на волнах за бортом. Я тяну трос и набрасываю его на кормовую утку и делаю несколько петель. Вижу, что «Тузик» ещё слишком далеко. Ветер свистит, мотор ревёт. Александр пытается поставить судно против волны. Анатолий и Василий геройски готовят якорь на носу. Я лежу животом на мокрой корме и пытаюсь тросом подтянуть «Тузика», который пляшет на красивых пенных изумрудных «цунами». Несколько раз меня обдаёт холодной солёной водой. Я набрасываю трос на деревянные нагеля. Изумрудный исполин бьёт по «Тузику». Сначала, как спичка, ломается один деревянный нагель, на который я набросил трос, потом другой. Я накручиваю трос на кормовую утку. Александр просит меня лежать на корме, чтобы углубить винт.

Первая попытка «Ап. Андрея» бросить якорь оказалась безуспешной. Якорь тащит по дну. Судно не держится. Если волны выбросят судно на песчаную косу, то это погубит его. Ветер и волны тащат нас на «Св. Николая». Возникает опасность столкновения. Александр врубает полный ход против ветра, против волн, и ему с трудом удается отдалиться от «Св. Николая» на безопасное расстояние.

Корму, на которой я лежу, сильно подбрасывает и обрушивает на «Тузика». У «Тузика» «спускает» один борт. Последующие две попытки бросить якорь не дали никаких результатов. Якорь не держит. Все три попытки были сделаны благодаря героическим усилиям Василия и Анатолия. Ворочать 35-килограммовый якорь в такой шторм дело трудное и очень опасное. Анатолий лежит на носу, вцепившись в битинг, потравливает и одерживает трос, к которому прикреплён якорь. Для того чтобы закрепить трос на битинге, необходимо отпустить руки. В этот момент возникает огромный риск быть выброшенным за борт. Всем понятно, что в этом случае вытащить его не удастся. И после этого его жизнь продлится не более 4 мин.

Поднимать и вытаскивать якорь на борт руками, когда судно так швыряет, очень опасно. Руки запросто может оторвать, если сделать что-нибудь не так.

Александр принимает решение уходить против волны и ветра как можно дальше от берега в море. Поначалу на полных оборотах скорость судна 2 км/час. Лодка едва слушается руля при таких скоростях. Позже скорость достигает 4 км/час и жить становится значительно веселее. Можно более-

менее уверенно держать курс. Вокруг в солнечных лучах гуляют изумрудные гиганты. Это очень красиво.

Я, Анатолий, Василий лежим на пляшущей корме, чтобы винт был погружён в воду. Вместе мы весим, наверно, четверть тонны, но море этого как будто не замечает. Подбрасывает корму вместе с нами, винт оказывается в воздухе и визжит. Александр рулит. Время идёт. Мы всё дальше уходим в море от «Св. Николая». Держим связь с экипажем «Св. Николая» по рации. Связь становится всё хуже и хуже. Постоянно прерывается.

Через некоторое время от «Св. Николая» поступает сообщение, что они бросают судно и готовятся к эвакуации на берег. После этого связь с ними окончательно прекращается.

Принимаем решение рулить по 30 минут. Двое греются, один рулит, другой за ним присматривает. Первым взялся рулить Василий. Мы спустились в каюту. Я лёг. Весь мокрый. Тошнит. Судорога. Дрожь.

Василий рулил, не знаю сколько. Я лежал и ни о чём думать не мог. Стало вдруг очевидно, что в жизни важен только Бог и люди, которые тебя любят, и те, кто сейчас рядом. От раздражения и неприязни, которая накапливалась в душе к моим спутникам, и следа не осталось.

Все проявили благородство. Александр был на высоте не только в вопросах управления судном, но и в отношениях с людьми.

Пока я лежал, на вахте стояли Александр и Анатолий. Они с удивлением обнаружили, что лодка движется со скоростью 9 км/час. При этом скорость ощущается относительно воды. Ветер вроде бы стихал. Но направление ветра и волны было в левую скулу. То, что скорость движения ощущается относительно воды, означает, что оно возникает не в результате дополнительной энергии течения. Либо судно оказывается в потоке, не превышающем ширину судна. Такое впечатление, что лодку тащит какая-то сила. Как будто кто-то его ведёт. Вспоминаю, что в предыдущую ночь мне мерещилось, что на ныряющем в море носу нашей лодки кто-то сидит, похожий на старца. И он как будто с вопросом ко мне был обращён, почему я в церковь не хожу. Я мысленно, но очень честно рассказал о своём отношении к духовному миру, о том, что происходит в церкви. Он слушал меня очень спокойно и внимательно, и мне показалось, он принимал мои объяснения с уважением.

20.08.2013

Светает. Приходим в порт Певек. Очень красиво всё. Город окружён голубыми, синими, сиреневыми, жёлтыми горами. Вода в бухте спокойная, изумрудная. Здесь шторм, который гуляет в море, вообще никак не ощущается. Тихонько тарахтит мотор, переговоры по рации с диспетчером порта. Нам дано разрешение пришвартоваться рядом со старой баржей. Связываемся со «Святителем Николаем». В последний момент они всё же решили не покидать судно. И сейчас они совсем недалеко, километрах в пяти. Хорошо видно в бинокль. Как-то умудрились во время шторма уронить мачту. Говорят, что это дало значительное прибавление в скорости. Я вспоминаю, что это прибавление было и у «Апостола Андрея», несмотря на то

что мачту не отпускали. Мы потеряли около трёх часов времени, блуждая в поисках фарватера, в районе островов Большой и Малый Раутан. Лоция была у команды «Св. Николая», поэтому он уверенно догнал нас. Наконец под ногами земная твердь. Ходим, наслаждаемся, посмеиваемся, то ли от наслаждения, то ли от осознания какого-то комизма нашей ситуации. Типа: «Вот, дурням, дома не сиделось».

Через час причаливает «Святитель Николай». Экипаж вываливается на берег. Обнимаемся, смеёмся. Стоим на причале, делимся впечатлениями.

Кирилл говорит мне: «Вадим, всё, я домой хочу. Наигрался в морехода. Хочу лететь на большом белом самолёте. Там красивые стюардессы завтраки разносят. Внизу проплывают белые облака».

Смеёмся. Это всё очень смешно.

ИЗ ИНТЕРВЬЮ С УЧАСТНИКАМИ ЭКСПЕДИЦИИ ПОСЛЕ ШТОРМА

Храпов Г. С. (кок): «Достаточно тяжёлое испытание, которое все перенесли очень достойно. Самые высокие оценки всем. Я являюсь частью этого сообщества, в другой ситуации я развернулся бы и пошёл своей дорогой. А здесь я чувствую себя очень зависимым. И надо сказать, что все вели себя очень достойно. Кто другой бы начал биться в панике, «вызывай МЧС» и т. д. А здесь все проявили себя очень достойно. Так что все победили. Так случилось».

Афендиков Д. А.: «Очень напряжённо, страшно, что говорить. Неприятно. Чувствовал постоянно скукоженность. Напряжение, истощение. Начал с открытыми глазами видеть образы. Видения, обыденные, немного фантасмагоричные. Чувствовал себя в море незваным гостем. Деваться некуда, а тебя выталкивают».

Скоряков А. Н.: «Такое ощущение, что совершили ошибку, когда ходили к кекурам. Кто-то сделал подношение духам, но всё-таки есть ощущение, что что-то сделали неправильно. Как будто бы смысл заключается в том, что нам дают понять, что мы ничего не понимаем, и хозяева места перестают с нами общаться, полностью отвернувшись от нас. Наверное, неправильно относились к кекурам. Казалось, что это что-то вроде мультика. А оказалось, что кекуры связаны с огромным объёмом информации. И наш мозг пока не способен справиться с этими знаниями. Рядом с ними сталкиваешься с вечностью, с чистой, ещё не опороченной.

Мы получили взбучку. Нас наказали, как непослушное дитя. Во время шторма неверующих людей не бывает. Всё время вопрос, почему так происходит? Почему вдруг из сказки нас перемещают в ад? Что мы сделали не так?

Поразил наш экипаж. Все доверяли другим. Не паниковали, не бегали, не критиковали решения и поведение других. Собой недоволен. Боковым зрением не видел волны. Волна приходила неожиданно. Не хотел, чтобы из-за меня погиб весь экипаж, поэтому просил меня заменить».

Никто никому не говорил «спасибо», но было понятно, что все очень благодарны друг другу.

В поморских представлениях о мире случайность играла большую роль. Силы хаоса могли вторгаться в предустановленный Богом порядок и внести судьбоносные, чаще трагические изменения. Морская судьба была мало предсказуема. Однако вместе с тем, каковы бы не были перипетии судьбы, древние мореплаватели отмечали некую скрытую взаимосвязь между тем, что происходит с ними в море, и тем, что глубоко скрыто в их душах. И в этом виделось им незримое присутствие высших сил, которые и вершат над ними суд во время морского путешествия. «Праведный суд моря происходит на корабле, который поэтому и называется “судном”, то есть местом, где в “судный день” развёртывается поединок добра и зла, происходит «прение живота и смерти». Корабль — это всегда ладья мёртвых, которые в процессе «суда» спасаются либо умирают[3].

Шторм пробудил в участниках экспедиции их лучшие качества. Их эмоциональное состояние и отношения между ними существенно изменились. Считается, что такие факторы, как изоляция, суровые условия Арктики, логистические проблемы, могут способствовать межличностным трениям среди участников экспедиции. Однако после шторма, до завершения экспедиции, никаких трений уже не возникало. Когда мы дошли до Певека, один из членов экипажа «Апостол Андрей» получил «с материка» от семьи плохие новости и вынужден был отправиться самолётом домой. Кок вернулся на борт коча «Апостол Андрей» и обнаружил спокойное мудрое отношение к капитану и дружелюбное и заботливое отношение ко всем членам экипажа.

СИМВОЛИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ АРКТИЧЕСКИХ ЛАНДШАФТОВ

На динамику эмоций членов экспедиционной команды существенно влияло состояние окружающей среды и прежде всего символический потенциал ландшафта. Символический потенциал ландшафта является эквивалентом мощности и глубины эффекта психологического исцеления, вызванного активизацией связей с глубинными слоями психики, вследствие включённости в ландшафт созерцателя как живого разумного элемента географической системы. «Символ — это протока к Богу в человеческой субъективности» (П. Флоренский). В разных типах субъективности у разных людей количество этих «проток» и их «ширина» различается. До шторма около острова Айон маршрут экспедиции пролегал через море Лаптевых и Восточно-Сибирское море. На большинство участников экспедиции Восточно-Сибирское море производило угнетающее впечатление. Мелкое, мутное, беспорядочное. Эдакий серый, трепещущий студень с периодически

[3] *Теребихин Н. М.* Метафизика Севера : монография. — Архангельск, 2004. — С. 8.

появляющимися ледяными полями и лабиринтами. Берега плоские, невыразительные. Из интервью *А. Скорякова* (матрос коча «Апостол Андрей»): «Мелководье. Безбрежная, бурлящая серость. Было ощущение, что идём по грязи».



Восточно-Сибирское море. От устья Индигирки до устья Колымы

В экспедиции кончились запасы пресной воды и их невозможно было обновить, так как из-за предельно маленьких глубин подойти к берегу и войти в устье рек не удавалось. На расстоянии 20 км от берега глубина была не больше 1,5 м. Не удавалось подойти к берегу и на резиновой лодке. На расстоянии 5 км от берега глубина была 20 см. И пешком по мелководью до берега дойти было невозможно, так как ниже уровня воды через 20 см начиналась няша (ил) неизвестно какой толщины. Веслом до твёрдой основы дна достать не удавалось. Некоторые участники экспедиции сравнивали это море с канализацией мира, другие — с настойкой на останках мёртвых мамонтов и шерстистых носорогов. Приходилось использовать для питья и приготовления пищи забортную воду. Пытались находить места, где вода была более-менее опреснена впадающими реками. Она всё равно была солоноватая. Все скучали по несолёному чаю и кофе. Было только два человека, которые смогли в Восточно-Сибирском море почувствовать Космос. Но это был очень странный Космос.

Фрагмент интервью с *Г. С. Храповым* (матрос коча «Апостол Андрей»): «Вспомнилось ощущение сна, который когда-то давно снился. Потом обнаружил что-то похожее в каком-то фантастическом рассказе. Во сне я оказался в странном месте, где стоял по пояс в воде и вокруг ничего не было видно. Я не понимал, куда идти. Пошёл куда глаза глядят. Шёл очень долго.

Месяцами. Научился добывать пищу. Потом научился играть. А потом увидел вдалеке обитаемую землю и испугался. Восточно-Сибирское море — это мель без начала и конца.

Если это и канализация мира... Ну, от канализации, кстати, тоже очень много пользы. Я бы поостерегся называть это помойкой. Это очень сложное и важное своеобразие, где сложно обрести равновесие».

Из интервью с *Д. Афендиковым* (матрос кочa «Святитель Николай»: «Муть, муть, муть. Даль, даль, даль. Гнилое место, болотистое. Ощущение, как будто тебя в детском саду забыли. Отделили от источника заботы и забыли. Кажется, что все ушли или померли.

Мира там (в Восточно-Сибирском море) нет. Куда-то все ушли из этого мира. Место вгоняет не то, что в депрессивное состояние, а в состояние тоскливого забвения. Серая вода, серое небо».

До Восточно-Сибирского моря экспедиция шла через море Лаптевых. Всем путешественники добрым словом вспоминали залив и мыс Буор-Хайя. В этом месте на песчаной косе, недалеко от заброшенной полярной станции, на несколько дней экспедиция оказалась в ледовом плену, дожидаясь, когда среди ледовых полей откроется проход.



Песчаная коса у мыса Буор-Хайя

Из интервью *Г. С. Храпова*: «Буор-Хайя. Это был какой-то рубикон. Что-то очень хорошее. Произошло какое-то изменение. Оно тем важнее, чем незаметнее для человека. Надеюсь понять, что произошло там, на мысе Буор-Хайя месяца через 4 месяца».

Из интервью *Д. А. Афендикова* (матрос кочa «Святитель Николай»): «Буор-Хайя сообщает сердцу надежду. Лёд абсолютно не напрягал. Светлое,



Песчаная коса у мыса Буор-Хайя



Заброшенный маяк на мысе Буор-Хайя

пустынное место, вольность, свет, тепло, чистота, надежда. Что-то авантюрное, романтическое. Никаких тревог, никакого напряжения».

Из дневника В. В. Рябикова (матрос кочa «Апостол Андрей»): «Создаётся впечатление, что мы попали в гигантские песочные часы, которые отсчитывают миллионы лет. Два маленьких судёнышка на бескрайней песчаной косе недалеко от разрушенной метеостанции среди льдов, брёвен, обломков старых судов, костей мамонта, старых бочек, древних, но при этом живых членистоногих...

Кажется, мы уже вечность торчим здесь в ожидании южного ветра, который отжал бы льды от берега и дал бы нам возможность покинуть этот берег. Найти выход из ледяных лабиринтов становится принципиально важно. Возможно, символически это будет означать прорыв к новому сознанию. Вряд ли это сознание сможет преодолеть притяжение сансары, но, по крайней мере, мы вырвемся из водоворота времени, который затягивает в прошлое вместе с костями мамонта и обломками судов, заброшенную полярку. Такие полярки, как образцы определённого мышления и мироощущения, есть в душе каждого бывшего советского человека. Привязанность к этим образцам может надолго закрепостить душу в ледяном плену или затянуть её в водоворот времени, где всё необратимо превращается в прах».

О следующем за губой Буор-Хайя Янским заливом участники экспедиции сохранили весьма невнятные воспоминания. Бескрайний, мелкий, серый, с ледяными полями и плоскими берегами.



Море Лаптевых. Янский залив



Приближение к острову Большой Ляховский



Кигиляхи на острове Большой Ляховский

Вслед за Янским заливом был пролив Дмитрия Лаптева, который соединял море Лаптевых и Восточно-Сибирское море. Кто-то вспоминал расположенные на границе между этими морями, с севера остров Большой Ляховский, а с юга мыс Святой Нос.

Из дневника В. В. Рябикова (матрос кочa «Апостол Андрей»): «Образ призрачной Земли Санникова мог родиться только здесь. Безвременье случается и в других местах Арктики. Но там всё не так. В Баренцевом море, к примеру, безвременье величественное, а тишина космическая. А здесь «призрачно всё», и во всём странный дух забвения. Как будто про нас забывают, а наша осведомлённость при этом возрастает».

Но в общем, большинство участников экспедиции не увидели и не почувствовали в море Лаптевых ничего такого, чего они ждали от Арктики. Мелководное, серое, с беспорядочными короткими волнами, оно не отвечало тем потребностям, которые побудили их пуститься в арктическое путешествие в Арктику. Что же это за потребности? Арктический ландшафт начал отвечать ожиданиям путешественников, только когда экспедиция перешла в Чукотское море.



Чукотское море

Из интервью с *Д. Афендиковым* (матрос кочa «Святитель Николай»): «Если Восточно-Сибирское море было как гниль, как болезнь, то изумрудное Чукотское море, как выздоровление. Его восстановление. Море становится таким, каким должно быть».

Из интервью с *Г. С. Храповым* (матрос кочa «Апостол Андрей»): «Кончились мели, начались глубины и скалы. Стаи китов. Тысячные стада моржей и тюлений. Пространство Чукотского моря очень яркое, прозрачное, ощущение тёплого ветра, запахов из тундры. Что-то приветливое, солнечное, волшебное, благодатное.

Технически сели на мель после Колымы, но это совсем не то, что в Восточно-Сибирском море. Снятие с мели в Чукотском море воспринималась как весёлая работа. Отношения опасностей и благодати, после Колымы, в Чукотском море другие. Не такие, как в Восточно-Сибирском море».



Чукотское море

Из интервью с *А. Скоряковым*: «После устья Колымы (переход в Чукотское море) подготовка к чему-то Великому. Учителя (имеется в виду, некие силы, сопровождающие в пути) всё время относятся к нам с добром. И даже последний урок всё равно был добрым. Всё доброе. Мелководье — это такая область души. Мы должны были оставить всю грязь там. Мы должны были прийти в Чукотское море достаточно очищенными».

При переходе из Восточно-Сибирского моря в Чукотское на душе посветлело у всех участников экспедиции без исключения. И этот светлый тон сохранялся и в Беринговом море до самого конца экспедиции.

Из дневника В. В. Рябикова: «Как будто мы несколько столетий болтались где-то, то ли в аду, то ли космосе, и вот наконец нашли планету, которая была приветлива к нам».

Достаточно легко можно было представить, как палеоазиаты первый раз пришли сюда откуда-то с юга. Изумрудное море, скалистые горы, чистые реки, водопады, десятки тысяч птиц, зайцы, в море киты, моржи, тюлени. Пищу добывать несложно. Реки кишат рыбой. Море периодически выбрасывает на берег свежую тушу кита, только что убитого косатками. Тысячные стаи уток и гусей проносятся над горными кряжами. Если под-

няться туда, можно ловить птиц, бросая в стаю небольшую сетку с грузиками по краям (чукотский способ ловли). По тундре бродят десятитысячные стада оленей. Их можно легко добывать, когда они раз в году переплывают реки. В условиях низких температур не составит труда сделать запасы пропитания на круглый год. Создается такое ощущение, будто бы планета рада человеку и давно его ждала. Как будто она видит в нём спасителя и никак не ожидает с его стороны коварства.

Здесь всё обнажено и смыслы тоже. Видно, что разные виды растений, животных не столько конкурируют или преследуют друг друга, чтобы сожрать, сколько сотрудничают ради продолжения священной преемственности жизни. И у человека есть своё место в этом мире, есть своя миссия и предназначение. И волей-неволей начинаешь приближаться к его пониманию. Источником понимания является не столько зрение и слух, сколько особая, обострённая чуткость к присутствию незримой, благодатной силы. Эта сила благословляет на долгий путь. Она вызывает трепет и пробуждает в душе надежды и чаяние о будущем жизни на этой планете. И верится, что у потомков, и у человечества вообще, очень хорошее будущее, хотя, находясь в самом начале пути, в это поверить сложно. Будто бы когда-то на этой планете появятся города, университеты, концертные залы. И в этих городах будут жить далёкие потомки. Наверное, в этом есть глубокий смысл и цель, и это прекрасно. И человек призван быть добрым хозяином этой земли. Он должен преобразовывать её таким образом, чтобы создавать условия для пробуждения в потомках разумности, способности любить друг друга, и ценить красоту этого мира. Это становится возможным, если человек сможет поддерживать баланс между миром природы и миром разума, между миром видимым и миром невидимым. В этом и заключается предназначение человека. Плавание вдоль побережья Чукотского и Берингова моря странным образом пробуждало в душе мореплавателей древние знания о первичных принципах, о месте человека во вселенной и о том, как люди должны относиться друг к другу и миру. В этом контексте возникновение раздражения или неприязни к поведению кого-то из спутников казалось нелепостью.

При движении после мыса Шелагского на восток экспедиция три раза получала штормовое предупреждение. И надо ещё раз отметить, что каждый раз прогноз корректировался в пользу экспедиции, и кочи успевали достичь безопасного места до начала усиления ветра. В составе экспедиции большинство участников было скептически настроено по отношению к морским суевериям. Волей-неволей им пришлось отложить свой скептицизм до лучших времён. З. Фрейд считал, что любой человек становится религиозен, переживая сопричастность к беспредельности[4].

Участники экспедиции особенно опасались перехода через Берингов пролив. Течения двух океанов сталкиваются в этом проливе, создавая

[4] *Фрейд З.* Недовольство культурой // Антология культурологической мысли. — М. : РОУ, 1996. — С. 153–155.



Берингов пролив

очень опасную обстановку для судов. Там постоянно возникают сувои, водовороты, толчея, справляться с которыми маленьким судёнышкам непросто. Однако Берингов пролив встретил экспедицию очень приветливо. Полный штиль. Обычно даже в безветренную погоду у берегов океана всегда есть волны (накат) и высадиться на берег, как правило, непросто. Приходилось ставить кочи на якорь, недалеко от берега, на глубинах, где волны пологие, и до берега добираться на резиновой лодке. А в Беринговом проливе было тихо как на озере. Абсолютная безмятежность. По привычке мы высадились на берег как обычно, но необходимости в этом не было. Вполне можно было «ткнуться носом в берег». Чукотские морские охотники, которых путешественники встретили здесь же, были тоже удивлены происходящим. Они утверждали, что как минимум за последние 15 лет такого спокойного состояния Берингова пролива они не наблюдали. Позже члены экспедиции неоднократно встречались со школьниками и с общественностью в посёлках Чукотки и в г. Анадыре. Встречи были очень тёплыми, интерес к экспедиции был очень большой, но путешественники немного сетовали на то, что публику в основном интересуют рассказы о штормовании. Участникам экспедиции эти события уже не казались такими уж важными. Что-то другое, что море открыло им, казалось более достойным внимания. Но слов, чтобы говорить об этом, они не находили, а аудитория не готова была это слушать. Аудитория ждала рассказов о чём-нибудь страшном, об опасностях, с которыми столкнулись мореходы во время плавания.

СИСТЕМА «ЧЕЛОВЕК — КУЛЬТУРА — ТЕХНОЛОГИЯ — ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА»

Курт Левин, психолог, известный своими работами в области социальной психологии, утверждал, что существует три типа сил или ресурсов, которые могут влиять на поведение человека[5]. Левин представил эти силы математически в формуле B = f (P, E, S), где поведение (B) является функцией психологических сил (P), сил окружающей среды € и социальных сил (S). Эта формула отражает идею о том, что поведение представляет собой сложное взаимодействие внутренних и внешних факторов.

Научный руководитель экспедиции «Арктика — территория открытий» профессор П. В. Боярский считал, что основной задачей историко-географического эксперимента является исследование основных закономерностей становления и развития системы «человек — культура — технология — окружающая среда». Эта система стабилизируется благодаря прямым и обратным связям, а взаимоотношения между элементами этой системы носят нелинейный характер. Воздействие среды на человека далеко не всегда благотворно. Иногда оно бывает угрожающим. Человек, защищаясь от вредоносных воздействий среды, изобретает технологии, использование которых трансформирует её, вследствие чего возникают новые угрозы, преодоление которых побуждает человека к поиску новых решений, а значит и к интеллектуальному и культурному прогрессу, в результате чего его воздействие на среду многократно усиливается. Человек и окружающая среда находятся в состоянии коэволюции, которая характеризуется спиральной динамикой. Каждый цикл взаимовлияний сопровождается повышением уровня сложности системы «человек — культура — технология — окружающая среда». Состояние окружающей среды и состояние встроенного в неё человека являются самоорганизующимися и взаимосвязанными процессами, и они могут взаимообуславливать друг друга. Эта взаимообусловленность может наблюдаться как в исторических масштабах, так и в масштабах одного экспедиционного дня. В личных беседах Боярский П. В. высказывал предположение, что это возможно. В своё время он общался с Чижевской (урожд. Энгельгардт) Ниной Вадимовной (1903–1982), вдовой Александра Леонидовича Чижевского, советского биофизика, который выдвигал гипотезу о влиянии активности солнца на исторические процессы, и в частных беседах с Боярским она утверждала, что её муж размышлял о существовании не только прямой, но и обратной связи между активностью Солнца и историческими процессами. Коренные народы верят, что обратная связь между человеком (а также животным) и окружающей средой существует. То есть человек, якобы, может влиять через магические практики на силы природы. Более того, в некоторых культурах коренных народов существует верование, что животные более могущественны, чем люди. То есть у животных эта связь более устойчива. К примеру, чукотские морзверобои верят,

[5] *Левин К.* Теория поля в социальных науках. — СПб. : Речь, 2000.

что для того, чтобы приостановить усиление ветра на пару часов и дать возможность охотникам на своих байдарах безопасно вернуться на берег, кто-то должен перевоплотиться в животное и повлиять на состояние природы нужным образом. Причём, чем меньше животное и скромнее, тем оно более могущественно. Лучше всего перевоплощаться в маленькую арктическую птицу тупик. Практики перевоплощения в животных с целью усилить своё влияние на природные стихии поддерживаются чукотскими морзверобоями и сегодня[6]. Перевоплощаться в животное и влиять на погоду могут не все, но информаторы утверждают, что некоторым удаётся.



Птичка тупик (лат. Fratercula arctica)

Известный американский учёный, антрополог, эколог, кибернетик Грегори Бейтсон утверждал, что поскольку мироздание представляет собой сеть процессов, характеризуемых обратными связями, благодаря которым происходят обмены веществом, энергией, информацией, то носителем сознания и разумного поведения (если принять, что последнее состоит в способности к саморегуляции, к самообучению через оптимизацию самого себя) будут выступать и мозг, и человеческое тело, и окружающая среда. В таких сложных системах с обратной связью нет фиксированных центров управления (типа Cogito). Любое центрирование здесь — не что иное, как отсутствие системной мудрости, ибо разум при таком подходе присущ не только человеку, но, в конечном счёте, и миру в целом[7]. Вероятно, повлиять

[6] ПМА-2. Полевые материалы экспедиции «Арктика — территория открытий». Информатор — морской охотник из п. Ванкарем Сергей Кавры.

[7] *Левин К.* Теория поля в социальных науках. — СПб. : Речь, 2000; *Аршинов В.* Антропокосмическая модель вселенной и ее экспериментальное применение в ЦЕРН (Женева). — М., 2008. — С. 161.

на погоду получается у тех морских охотников или мореплавателей, кто обладает этой системной мудростью, а потому и не пытается на неё влиять, практикуя смирение по отношению к внешним обстоятельствам, и больше сосредотачивается на внутренней работе, будь то христианское покаяние или языческое перевоплощение в какое-нибудь неэгоцентричное животное, типа маленькой птички тупик.

ЧТО ЖЕ В МОЗГАХ?

Аффект раздражения и ненависти, даже если он не был реализован на уровне поведения, и остался никем не замечен, является развитием агрессивных тенденций в психике и подготовкой организма к схватке. Исследования показали, что «с агрессией связаны все три измерения нарциссизма (т. е. права, грандиозный нарциссизм, уязвимый нарциссизм). Нарциссизм связан со всеми формами агрессии (т. е. косвенной, прямой, смещенной, физической, вербальной, запугиванием), а также с обеими функциями агрессии (т. е. реактивной, проактивной). Связь между нарциссизмом и агрессией была значимой для мужчин и женщин, для людей всех возрастов, для студентов и не студентов, а также для людей из индивидуалистических и коллективистских стран»[8].

В экспедиции, особенно совершаемых на маломерных судах, страшна не сама вспышка раздражения, а продолжительное состояние ненависти, которое характеризуется готовностью организма к насилию (высокое АТ, повышенная ЧСС, отток крови от периферии к жизненно важным органам и т. д.), «плохие мысли», от которых отделаться сложно. В мыслях человек рекурсивно повторяет эпизод, который вывел его из равновесия, нарушил его самоощущение, поставил под угрозу самоуважение, и заставил почувствовать несоответствие происходящего его представлениям о том, как должно быть, или неким, не всегда осознаваемым, идеалам. Как правило, нарушение нарциссического баланса в самоощущении случается во контексте социальных взаимодействий. Воздействие природных стихий, хищных животных, кровососущих насекомых, паразитов, болезнетворных бактерий может вызвать страх, отвращение, агрессию, но не ту особую ненависть, которую люди могут питать друг к другу. При встрече с опасным животным человек может испытать ярость, которая будет носить характер защитной агрессии, и которая сразу же стихнет, когда источник опасности будет удалён на безопасную дистанцию. Человеческая ненависть пленяет рассудок человека надолго. Мозг находится в постоянной рекурсии в попытках вернуть нарушенное самоуважение, вызванное невыгодной социальной ситуацией. Вызывающие боль воспоминания и мысли о возможном реванше или отмщении постоянно циркулируют в сознании. Эта мыслительная циркуляция сопровождается «залпами» гормонов стресса (корти-

[8] *Kjærvik S. L., Bushman B. J.* The link between narcissism and aggression: A meta-analytic review // Psychological Bulletin. — 2021. — 147 (5) — P. 477–503.

зол, адреналин). Человеку сложно сосредоточиться на решении актуальных задач, стоящих перед ним. Его разум блуждает. Это состояние может передаваться от одного человека к другому и может привести к полной дезорганизации и утрате командой способности справляться со стоящими перед ней задачами.

В 2001 году доктор-невролог по имени Маркус Райхл из Вашингтонского университета обнаружил сеть структур мозга, ответственную за невнимательное блуждание нашего разума. Он обратил внимание на то, что, когда человек отключается от целенаправленного выполнения задачи, определённая группа зон мозга приходит в состояние возбуждения. Он ввёл термин «сеть режима по умолчанию» / Default Mode Network (DMN). Когда человек сосредотачивается на решении какой-то конкретной задачи, мозг выходит из режима DMN, связанная активность центров, участвующих в его поддержании, распадается, и в мозгу активизируется режим, который доктор Райхел назвал Task Positive Network (TPN). TPN-сеть отвечает за сознательное внимание на внешнюю среду через наши пять чувств, за внимание на наши внутренние телесные состояния, а также на сознательное выполнение физических и умственных действий.

Когда наш разум начинает блуждать, активизируется DMN, а TPN отключается, и наоборот, когда мы фокусируемся на решении конкретной задачи, TPN активизируется, а отключается DMN. То есть эти сети обычно антикоррелированы, что означает, что активность одной блокирует активность другой. В режиме DMN способность человека решать проблемы значительно снижается. Это наблюдается как у людей, так и у животных. Пока DMN не будет подавлен, эффективность человека в решении когнитивных задач, требующих концентрации внимания, будет низкой. Это не значит, что от DMN нет никакой пользы. Хорошо сбалансированная DMN помогает нам обдумывать будущие действия, основанные на прошлых событиях, и помнить важные части вашей личной истории: особенно автобиографические — эпизодические воспоминания.

Удалось установить, что DMN последовательно активировалась при выполнении широкого спектра задач, связанных с самим собой, что привело к предположению (хотя интерпретации различаются) о роли DMN в обработке данных, связанных с самим собой. Многие исследователи, например, Кристофф и др., Wicker et al.[9], Гуснард[10], Шильбах и др.[11] и Лу и др.[12]

---

[9] *Wicker B., Ruby P., Royet J. P., Fonlupt P.* A relation between rest and the self in the brain? // Brain Res Rev. — 2003. — № 43. — P. 224–300.

[10] *Gusnard D. A.* Being a self: considerations from functional imaging // Conscious Cogn. — 2005. — № 14. — P. 679–697.

[11] *Schilbach L., Eickhoff S. B., Rotarska-Jagiela A., Fink G. R., Vogeley K.* Minds at rest? Social cognition as the default mode of cognizing and its putative relationship to the "default system" of the brain // Conscious Cogn. — 2008. — № 17. — P. 457–467.

[12] *Lou H. C., Luber B., Stanford A., Lisanby S. H.* Self-specific processing in the default network: a single-pulse TMS study. — Exp Brain Res. — 2010. — № 207. — P. 27–38.

предполагают, что сеть по умолчанию может быть нейронным коррелятом «ощущения себя»[13].

Соответственно хорошее «ощущение себя» является признаком сбалансированной активности DMN. Когда «ощущение себя» становится плохим, то есть человек не ощущает собственного благополучия, DMN стремится перейти в гиперактивное состояние, что приводит к подавлению TPN, снижению способности к целенаправленному решению задач и ещё большему ухудшению самочувствия. Многочисленные исследования показали, что усиление связей и активности в частях DMN коррелирует с большой депрессией, синдромом дефицита внимания, шизофренией, аутизмом, биполярным расстройством, посттравматическим стрессовым расстройством, тревожным расстройством и другими психическими заболеваниями и психологическими проблемами[14].

Оказывая психологическое давление друг на друга, члены экипажа словом, молчанием, взглядом, присутствием невольно могут активизировать друг у друга DMN и заблокировать TPN, что повлечёт снижение эффективности всей команды. Проявление насилия, несправедливости по отношению к одному из членов экипажа сопровождается распространением плохого «ощущения себя» среди всех присутствующих (кроме социопатов), что приводит к возникновению общей нерасторопности и неловкости, возрастающему количеству ошибок в действиях и угрожает катастрофическими последствиями для всех.

Капитан своими словами и действиями вызвал у кока плохое «ощущение себя» и вывел из равновесия его DMN. Враждебность, возникшая между двумя членами экипажа, сказывалась на состоянии всех присутствующих. Чтобы подавить активность этой сети, необходимо было активизировать TPN. В ситуации шторма члены экипажа продемонстрировали лучшие человеческие качества и оказались способными забыть о себе и полностью сосредоточиться на выполнении стоящих перед ними задач. То есть они смогли подавить избыточную активность DMN и активизировать TMN.

После шторма участники экспедиции обнаруживают себя среди арктических ландшафтов, которые вызывают резонанс в глубинных слоях психики, что отвечает их потребности в совершении этого путешествия.

Исследование при помощи МРТ показали, что в момент переживания благоговения и трепета активность DMN снижается[15].

---

[13] *Northoff G., Heinzel A., de Greck M., Bermpohl F., Dobrowolny H., Panksepp J.* Self-referential processing in our brain-a meta-analysis of imaging studies on the self // Neuroimage. — № 31. — 2006. — P. 440–457.

[14] *Wenbin Guo, Feng Liu, Jian Zhang, Zhikun Zhang, Liuyu Yu, Jianrong Liu, Huafu Chen, Changqing.* Abnormal Default-Mode Network Homogeneity in First-Episode, Drug-Naïve Major Depressive Disorder // Plos One. — 2014.

[15] *Michiel van Elk, M. Andrea Arciniegas Gomez, Wietske van der Zwaag, Hein T. van Schie, Disa Sauter.* The neural correlates of the awe experience: Reduced default mode network activity during feelings of awe // Human brain mapping. — 2019. — № 40 (674). — P. 3561–3573.

Природа может являться очень мощным источником переживания благоговения[16]. Исследования показали, что эстетические переживания природы приводят к уменьшению внимания к себе и к более сильным просоциальным поведенческим тенденциям. Например, было показано, что погружение в природные ландшафты приводит к усилению щедрости, помогающему поведению[17] и моральной заботе[18].

Во всех этих случаях психологическим механизмом, лежащим в основе воздействия трепета на просоциальное поведение, скорее всего, является процесс «разоблачения себя»[19]. Этот процесс позволяет человеку выйти за рамки личных интересов, сместив фокус с себя на других и внешний мир[20].

В психологии благоговение и трепет можно определить как эмоциональную реакцию на воспринимаемые обширные стимулы, которые подавляют текущие психические структуры, но при этом облегчают попытки аккомодации. Аккомодация — это процесс, при котором внимание концентрируется на отклонениях данного стимула от существующих когнитивных схем, а схемы обновляются или создаются заново с учётом этих отклонений[21].

В тот момент, когда привычная когнитивная схема, обусловленная личным опытом и культурными стереотипами, подвергается декомпозиции, возникает шанс для возникновения прямой связи с высшим контекстом. Активизация этой связи сопровождается благоговением и трепетом. Аккомодация меняет схему, которая поддерживала напряжённое внимание к себе, к своим представлениям, как должны вести себя люди. Благоговение заставляет стихнуть и уступить в своей душе процессам, которые приводят к утешению аффектов ненависти и раздражения.

---

[16] *Shiota M. N., Keltner D., Mossman A.* The nature of awe: Elicitors, appraisals, and effects on self-concept // Cognition and Emotion. — 2007. — № 21 (5). — P. 944–963.

[17] *Zhang J. W., Howell R. T., Iyer R.* Engagement with natural beauty moderates the positive relation between connectedness with nature and psychological well-being // Journal of Environmental Psychology. — 2014. — № 38. — P. 55–63; *Zhang J. W., Piff P. K., Iyer R., Koleva S., Keltner D.* An occasion for unselfing: Beautiful nature leads to prosociality. — Journal of Environmental Psychology. — 2014. — № 37. — P. 61–72.

[18] *Weinstein N., Przybylski A. K., Ryan R. M.* Can nature make us more caring? Effects of immersion in nature on intrinsic aspirations and generosity // Personality and Social Psychology Bulletin. — 2009. — № 35 (10). — P. 1315–1329.

[19] *Maruskin L. A., Thrash T. M., Elliot A. J.* The chills as a psychological construct: Content universe, factor structure, affective composition, elicitors, trait antecedents, and consequences // Journal of Personality and Social Psychology. — 2012. — № 103 (1). — P. 135–157.

[20] *Piff P. K., Dietze P., Feinberg M., Stancato D. M., Keltner D.* Awe, the small self, and prosocial behavior // Journal of Personality and Social Psychology. — 2015. — № 108 (6). — P. 883–899.

[21] *Fiedler K.* Affective states trigger processes of assimilation and accommodation / L. L. Martin, G. L. Clore (Eds.) // Theories of mood and cognition: A user's guidebook. 2001; *Mahwah N. J. Piaget J.* The child and reality / Transl. A. Rosin. — New York : Grossman Publishers.nature of awe: Elicitors, appraisals, and effects on self-concept. 1970, 1973.

Обусловленность жёсткими стереотипами делает психику замершей и нечувствительной к таинству жизни. Потребность восстановления этой чувствительности побуждает человека к путешествию в поисках утраченных символов или стимулов, которые могут запустят процесс аккомодации и вызвать обновление существующих схем. Человек может чувствовать странную тоску или зов странствий, но не осознавать, какая потребность стоит за этим.

Известно также, что способность к переживанию благоговения, у разных людей выражена по-разному, и она зависит от особой природной восприимчивости психики и от накопленного культурного опыта.

При отсутствии готовности психики к аккомодации воздействие тех же стимулов может приводить в состояние турбулентности и дезорганизации. Вероятно, исход из ситуации, когда человек сталкивается с существенным отклонением стимула от существующей схемы, во многом зависит от наличия связей с высшим контекстом.

Ключевыми качествами для трансформации аффектов раздражения и ненависти в условиях экспедиций на маломерных судах являются чувство юмора, самоирония, способность к переживанию благоговения и трепета перед творениями природы и незримыми силами, которые упорядочивают жизненный мир человека.

Страстная озабоченность собой, представлениями о своей грандиозности, о важности своей миссии и стоящих задач или особой роли в команде является условием для нарушения баланса в активности DMN, когда что-то идёт не так. Чем сильнее предварительная настройка на собственную важность, тем меньше отзывчивости к таинству жизни и к присутствию незримой благодатной силы в текущий момент времени.

Ни стихии, ни первозданная природа не смогут унять страсть, если человек не готов к самоиронии и отказу от чувства собственной важности.

В качестве обширно воспринимаемых стимулов участникам экспедиции Арктика предложила шторма, а также великолепие и первозданность своих ландшафтов. Потребность в переживании связи с высшим контекстом и обновлении существующих когнитивных схем была насыщена благодаря символическому потенциалу Чукотского и Берингова морей.

ВЫВОДЫ

Аффект раздражения и ненависти развивается в эмоциональной сфере человека, которая связана с интеллектуальной сферой и сферой восприятия нелинейно. Человек со своей субъективной сферой встроен в окружающую среду и связан с ней прямыми и обратными связями. Кроме того, субъективность человека при условии определённой степени зрелости обретает восприимчивость к высшему контексту, то есть к системному окружению системы «человек — культура — технология — окружающая среда». Человек может регулировать интенсивность своих аффектов, если он достаточно зрел в человеческом плане, и способен, учитывая системную сложность,

в которую он включён, синхронизировать себя с высшим контекстом. Эта синхронизация сопровождается возникновением оптимального баланса в активности DMN и TPN его мозга. Нелинейный эффект воздействия состояния человека на состояние окружающей среды не исключён.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Аршинов В.* Антропокосмическая модель вселенной и ее экспериментальное применение в ЦЕРН (Женева). — М., 2008. — 260 с.
2. *Левин К.* Теория поля в социальных науках. — СПб. : Речь, 2000. — 364 с.
3. *Теребихин Н. М.* Метафизика Севера : монография. — Архангельск : Пом. ун-т, 2004. — 271 с.
4. *Фрейд З.* Недовольство культурой // Антология культурологической мысли. — М. : РОУ, 1996. — С. 153–155.
5. *Fiedler K.* Affective states trigger processes of assimilation and accommodation / L. L. Martin, G. L. Clore (Eds.) // Theories of mood and cognition: A user's guidebook. 2001.
6. *Gusnard D. A.* Being a self: considerations from functional imaging // Conscious Cogn. — 2005. — № 14. — P. 679–697.
7. *Kjærvik S. L., Bushman B. J.* The link between narcissism and aggression: A meta-analytic review // Psychological Bulletin, 2021. — № 147(5). — P. 477–503.
8. *Lou H. C., Luber B., Stanford A., Lisanby S. H.* Self-specific processing in the default network: a single-pulse TMS study // Exp Brain Res. — 2010. — № 207. — P. 27–38.
9. *Mahwah N. J. Piaget J.* The child and reality / Transl. A. Rosin. — New York: Grossman Publishers.nature of awe: Elicitors, appraisals, and effects on self-concept. 1970, 1973.
10. *Maruskin L. A., Thrash T. M., Elliot A. J.* The chills as a psychological construct: Content universe, factor structure, affective composition, elicitors, trait antecedents, and consequences // Journal of Personality and Social Psychology. — 2012. — № 103 (1). — P. 135–157.
11. *Michiel van Elk, M. Andrea Arciniegas Gomez, Wietske van der Zwaag, Hein T. van Schie, Disa Sauter.* The neural correlates of the awe experience: Reduced default mode network activity during feelings of awe // Human brain mapping. — 2019. — № 40 (674). — P. 3561–3573.
12. *Northoff G., Heinzel A., de Greck M., Bermpohl F., Dobrowolny H., Panksepp J.* Self-referential processing in our brain-a meta-analysis of imaging studies on the self // Neuroimage. — 2006. — № 31. — P. 440–457.
13. *Piff P. K., Dietze P., Feinberg M., Stancato D. M., Keltner D.* Awe, the small self, and prosocial behavior // Journal of Personality and Social Psychology. — 2015. — № 108 (6). — P. 883–899.
14. *Schilbach L., Eickhoff S. B., Rotarska-Jagiela A., Fink G. R., Vogeley K.* Minds at rest? Social cognition as the default mode of cognizing and its putative relationship to the «default system» of the brain // Conscious Cogn. — 2008. — № 17. — P. 457–467.
15. *Shiota M. N., Keltner D., Mossman A.* The nature of awe: Elicitors, appraisals, and effects on self-concept // Cognition and Emotion. — 2007. — № 21 (5). — P. 944–963.

16. *Weinstein N., Przybylski A. K., Ryan R. M.* Can nature make us more caring? Effects of immersion in nature on intrinsic aspirations and generosity // Personality and Social Psychology Bulletin. — 2009. — № 35 (10). — P. 1315–1329.
17. *Wenbin Guo, Feng Liu, Jian Zhang, Zhikun Zhang, Liuyu Yu, Jianrong Liu, Huafu Chen, Changqing.* Abnormal Default-Mode Network Homogeneity in First-Episode, Drug-Naïve Major Depressive Disorder // Plos One, 2014.
18. *Wicker B., Ruby P., Royet J. P., Fonlupt P.* A relation between rest and the self in the brain? // Brain Res Rev. — 2003. — № 43. — P. 224–230.
19. *Zhang J. W., Howell R. T., Iyer R.* Engagement with natural beauty moderates the positive relation between connectedness with nature and psychological well-being // Journal of Environmental Psychology. — 2014. — № 38. — 55–63.
20. *Zhang J. W., Piff P. K., Iyer R., Koleva S., Keltner D.* An occasion for unselfing: Beautiful nature leads to prosociality. — Journal of Environmental Psychology. — 2014. — № 37. — P. 61–72.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Монография посвящена всестороннему исследованию историко-навигационных экспериментов, проводимых в России в XX–XXI веках. В ней проанализированы труды отечественных учёных и энтузиастов, работавших в области изучения традиционного судостроения, морских маршрутов и навигации прошлых веков; рассмотрены результаты экспериментов на репликах исторических судов. Особое внимание уделено вопросам теории и методологии проведения подобных экспериментов, выявлению специфики научных методик и определению значения историко-навигационного эксперимента для развития науки и общества.

В работе рассмотрены такие понятия, как «историческое моделирование», «историческая реконструкция», «эксперимент», «исторический эксперимент», «историко-навигационный эксперимент». Описаны подходы, применяющиеся научным сообществом к трактовке данных терминов. Установлены проблемы, возникающие при проведении исторических экспериментов: недостаточность и разрозненность привлекаемых для исследования источников; невозможность обеспечения полной «чистоты» эксперимента; недостаточная разработанность методологической базы; необходимость привлечения экспертов, обладающих знаниями и опытом в области исторической науки, археологии и смежных дисциплин. Разработаны основные принципы подбора источников для проведения историко-навигационного эксперимента: надёжность и авторитетность источников; разнообразие источников; соответствие источника временному периоду и географии эксперимента; критичность восприятия; междисциплинарность; контекстуальная привязанность.

На основе комплексной методики историко-географических экспериментов, предложенной П. В. Боярским, методов, описанных в трудах Ю. С. Крючкова, А. Г. Сацкого, В. Г. Крайнюкова, В. В. Мартуся, Б. А. Царёва, В. И. Шагиданова, А. М. Глебова и А. А. Дубинина, а также анализа успешных советских и российских практик подобных испытаний, установлены ключевые этапы организации историко-навигационных экспериментов, направленных на максимальное приближение эксперимента к историческим реалиям и достижению поставленных целей: 1. формулировка цели и гипотезы эксперимента; 2. создание реплики судна; 3. сбор команды; 4. проектирование маршрута и выбор способа навигации; 5. реализация экс-

перимента; 6. анализ и интерпретация результатов; 7. апробация результатов исследования.

В ходе исследования также была предложена следующая типология историко-навигационных экспериментов в зависимости от цели их проведения: 1. эксперименты по воспроизводству и проверке технических и ходовых качеств судов; 2. эксперименты по реконструкции древних маршрутов и моделированию культурных и экономических связей; 3. эксперименты по восстановлению древних навигационных методов; 4. комплексные историко-навигационные эксперименты.

В исследовании представлена методология проведения эксперимента «Мангазейский морской ход», разработанная П. А. Филиным и позволившая получить новые эмпирические данные в результате похода на реплике шитого вицей карбаса (2024 г.). В целях проработки научной составляющей данной экспедиции П. А. Филиным были проанализированы принципы организации эксперимента Ю. Б. Цетлина и А. А. Бобринского, разработаны основные цели, задачи и подходы к организации наблюдения в ходе экспедиции. Установлено, что при реализации исторического эксперимента важное значение имеют влияющие на ход эксперимента ограничения, такие как современные технологии (современные средства навигации и картографии, связь, прогнозы погоды и ледовой обстановки, судно сопровождения (парусно-моторный катамаран), современная одежда, способы приготовления пищи, фотовидеотехника, инструменты, некоторые элементы судна) и социокультурные факторы (принципиально иные цели экспедиции и участников, обладающих современным бэкграундом и определёнными социальными ролями, сменность экипажа, чувство безопасности, возможность покинуть экспедицию).

Разработаны новые методики навигационно-географического экспериментирования, включающие изучение условий и традиционных технологий ориентации и стратегий выбора маршрута; изучение условий навигации, традиционных стратегий и тактики плавания; изучение практики преодоления волоков и характера поведения судна в различных условиях; реконструкция традиционных стратегий командной работы и др. Представлены методические подходы к сбору материалов, обеспечивающие наиболее полное документирование и анализ данных, полученных во время проведения историко-навигационного эксперимента, что позволит сделать обоснованные выводы о мореходных качествах судов и условиях плавания по историческим маршрутам.

Отдельное внимание в монографии посвящено деятельности клуба «Полярный Одиссей», который за долгие годы работы внёс значимый вклад в развитие историко-навигационных экспериментов и возрождение традиционного судостроения. Клубом было построено более 30 деревянных судов и организованы многочисленные экспедиции как в России, так и за рубежом. Данные эксперименты не только подтвердили мореходность традиционных судов, но и способствовали культурному обмену и популяризации российской морской культуры. Важным партнёром клуба в про-

ведении историко-навигационных экспериментов и научных исследований, направленных на изучение истории поморского судоходства и судостроения, выступила Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) под руководством П. В. Боярского. МАКЭ обеспечивала научную основу для проведения историко-навигационных экспериментов, что позволило углубить понимание исторических аспектов судостроения и мореплавания.

Во второй части монографии приведены и проанализированы полевые дневники и отчёты участников следующих историко-навигационных экспериментов: научно-спортивная экспедиция «По следам Эдуарда Толля» (1982 г.); научно-исследовательская экспедиция на парусно-моторной шхуне «Полярный Одиссей» (1984 г.); молодёжная пропагандистская экспедиция «Беломорское кольцо» (1986 г.); экспедиция на мотоботе вокруг острова Колгуев (1987 г.); экспедиция «Мангазея-87» (1987 г.); экспедиция «Путь на Грумант» (1989 г.); экспедиция «К Святой Земле» (1990 г.); программа «Колумбы Российские» (1991 г.); проект «Кочи Дежнёва» (2011 г.); проект «Арктика — территория открытий» (2012–2013 гг.).

Результаты исследования показали важность историко-навигационных экспериментов в обогащении знаний о технологии судостроения, маршрутах мореплавания, культурных контактах различных регионов России и зарубежных стран в древности:

1. Реализация историко-навигационных экспериментов позволяет не только подтвердить существующие гипотезы, но и получить новые знания о различных культурно-исторических процессах, открыть ранее неизвестные объекты культурного наследия. Так, в ходе экспедиции «Путь на Грумант» (1989 г.) опытным путём доказан приоритет российских поморов в освоении Арктики, а при реализации экспедиции «К Святой Земле» (1990 г.) — приоритет славян в освоении Чёрного моря и Юга России, а также возможность древнерусских судов ходить по водно-волоковым путям и осуществлять дальние морские переходы. В ходе научно-спортивной экспедиции «По следам Эдуарда Толля» (1982 г.) и экспедиции на мотоботе вокруг острова Колгуев (1987 г.) обнаружены исторические памятники освоения Севера и ранее неизвестные объекты культурного наследия. Проект «Чукотка — территория открытий» (2012–2013 гг.) позволил выявить особенности продвижения русских первопроходцев на Русский Север и в Сибирь и формирования историко-культурных взаимосвязей различных этнических групп по маршрутам экспедиции.

2. Данные экспедиции позволяют проверить на практике сведения о конструкциях судов, их мореходные качества, методы навигации и бытовые условия экипажа. Например, в результате научно-спортивной экспедиции «По следам Эдуарда Толля» (1982 г.) установлено, что малый рыболовный бот, переоборудованный и усовершенствованный для длительных морских походов, способен совершать плавания в арктических широтах при благоприятной метеорологической и ледовой обстановке. В ходе научно-исследовательской экспедиции на парусно-моторной шхуне «Полярный Одиссей» (1984 г.) удалось выяснить основные характеристики для

постройки поморского коча, связанные с обеспечением живучести, и экспериментально проверить и описать особенности поморского судоходства и навигации на традиционных судах в разных районах Белого моря. Одним из результатов экспедиции на мотоботе вокруг острова Колгуев (1987 г.) стало успешное испытание спасательных вельботов в плавании вокруг острова, что показало их пригодность для работы в прибрежных акваториях архипелагов и островов Арктики. Во время экспедиции «Путь на Грумант» (1989 г.) впервые получены практические знания об особенностях дальнего мореплавания и жизнедеятельности команды на поморских судах. Программа «Колумбы Российские» (1991 г.) позволила установить возможность плавания под прямыми парусами на судах без двигателей в арктических водах СССР и США. Анализ результатов экспедиций подтверждает надёжность традиционных судов и техник мореплавания. Реплики исторических судов показывают, что даже в современных условиях возможна эффективная эксплуатация старинных конструкций и технологий.

3. Результаты, полученные в ходе историко-навигационных экспериментов, могут быть применимы для разработки рекомендаций по модернизации судов и техническому оборудованию для будущих экспедиций, а также для разработки методики планирования и проведения дальнейших экспериментов. Так, например, на основе научно-исследовательской экспедиции на парусно-моторной шхуне «Полярный Одиссей» (1984 г.) не только получены новые сведения о лодках и мастерах, об истории и современном состоянии поморского судостроения, но и разработана методика научных исследований и сбора информации. Одним из результатов проекта «Чукотка — территория открытий» (2012–2013 гг.) стала разработка рекомендаций по дальнейшему изучению исторических традиций для передачи молодому поколению, а также развитию научных и туристических маршрутов на Чукотке.

4. Историко-навигационные эксперименты способствуют развитию культурных контактов с местным населением, а также популяризируют достижения в области русского судостроения, расширяют представления общественности о национальных традициях и героическом прошлом России, создают предпосылки для дальнейшей интеграции культурно-исторического наследия в туристические и образовательные проекты. В ходе многих описанных в данном исследовании экспедиций были организованы встречи с местными жителями, в ходе которых проведены беседы, прочитаны лекции, налажены контакты с научным сообществом, собраны новые сведения о народном судостроении. Например, в молодёжной пропагандистской экспедиции «Беломорское кольцо» (1986 г.) помимо различных встреч был организован сбор подписей в защиту мира. В международных экспедициях «К Святой Земле» (1990 г.) и «Колумбы Российские» (1991 г.) не только установлены контакты с местным населением, но и исследованы экономические и культурные взаимосвязи исторического пути «из варяг в греки» и определены взаимоотношение и влияние русской культуры на местное население со времени открытия Русской Америки.

Проведённое исследование показало, что историко-навигационные эксперименты играют важную роль в обогащении знаний о судостроении, мореплавании, культурных контактах различных регионов России и зарубежных стран.

5. Немаловажное значение для реализации эксперимента имеют проблемы адаптации участников плавания, их психологическая совместимость и стрессоустойчивость. Психологическая совместимость — один из важнейших факторов, определяющих успех длительных экспедиций, особенно в тяжёлых условиях севера, поэтому необходим тщательный подбор участников экспедиции.

КРАТКИЕ БИОГРАФИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПЕРВЫХ В СССР НАВИГАЦИОННЫХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ



БАЛАЯН КАРЕН. Родился 10 сентября 1956 года в г. Ереване Армянской ССР.

В 1973 году окончил школу, а в 1978 году — факультет радиоэлектроники Ереванского политехнического института. Работал во Всесоюзном НИИ радиофизических измерений и в КБ Института прикладных проблем физики АН Армении (1985–1992). Ходил в дальние походы на яхтах в качестве штурмана и помощника капитана. В 1990 году получил диплом яхтенного капитана с правом управления парусными судами без ограничения парусности и тоннажа.

В 1985 году вместе с друзьями основал Клуб морских исследований «Айас» и увлёкся историей древнеармянского судостроения и мореплавания. За тридцать пять лет в клубе изучили, восстановили и реконструировали 26 типов плавсредств, которые применялись на разных территориях исторической Армении.

В 1991–2002 годах на основе выявленных рукописей и миниатюр Карен Балаян построил реплику армянского парусника XIII века, получившего название «Киликия».

В 2004–2006 годах исследователь организовал экспедицию «Путешествие по 7 морям» и прошёл на «Киликии» по Чёрному, Средиземному, Северному, Балтийскому и Азовскому морям. Проведённый навигационный эксперимент подтвердил мастерство древних армянских судостроителей и современных мастеров и позволил понять, как ходили на таких кораблях в древности, как ими управляли, и что чувствовали моряки во время таких длительных путешествий. В этом плавании древний парусник повторил известные из истории маршруты средневековых армянских мореплавателей от берегов исторической Киликии к берегам южной и северной Европы.

Позже под руководством Карена Балаяна были проведены подводные исторические экспедиции по поискам остатков армянского судна «Кедах Мерчант», затонувшего в Карибском море в 1699 году (2007–2008) и по изучению озера Севан (2010).



БАРИНОВ МАРК МИХАЙЛОВИЧ. Родился в 1925 году. Участвовал в Великой Отечественной войне, служил на Северном флоте, капитан 3-го ранга, яхтсмен, журналист, путешественник и педагог. В конце 1960-х годов организовал научную экспедицию на озеро Светлояр. Под его руководством начались первые в России навигационные эксперименты по водно-волоковым путям.

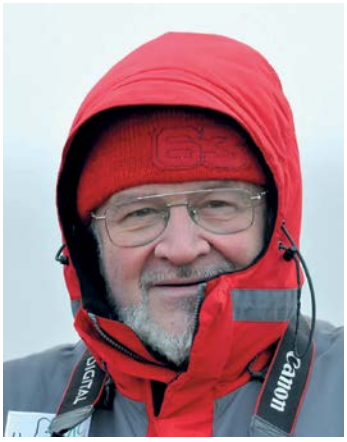
В 1970-е годы М. М. Баринов как профессиональный моряк начал изучать историю и современное состояние судостроения и судоходства новгородцев. Несколько навигаций ходил на шлюпках по озеру Ильмень, фиксируя традиционные соймы и лодки рыбаков, организовал поиск древнего безволокового водного пути по рекам между Псковскими и Новгородскими землями.

В 1980-х годах М. М. Баринов создал комплексную экспедицию «Высокая вода» с целью уточнения истории использования водных путей древнего пути «из варяг в греки». Во время весеннего половодья 1983–1984 годов на шлюпках Ял-6 проводил исследования бассейна р. Ловать — основного водного пути из Новгорода в бассейны Волги, Днепра и Двины. Проведение самого навигационного эксперимента на шлюпках по полноводным рекам, протокам и озёрам проходило в течение всего двух-трёх недель в весенние дни и ночи. Во время моделирования движения приходилось идти на вёслах, шестах и под парусом, пробиваться через ледяные поля, искать судоходные протоки, проходить сложные участки вверх по течению рек до водоразделов и вниз по течению, «тянуть бичевой» через пороги и «обносить» грузы по берегу. Проводились эксперименты по поиску наиболее рациональных способов преодоления возникавших трудностей, изучались особенности отдельных участков. В результате были смоделированы оптимальные маршруты движения, обнаружены и описаны древние гидротехнические сооружения: «канавки», «копанки», спрямления русла рек. В отчёты участников экспедиции заносились особенности навигации каждого участка пути, сведения по этнографии и топонимике, информация от местных жителей по истории местного судостроения и судоходства, о районах плаваний рыбаков и охотников.

В последние годы жизни М. М. Баринов был директором музея А. С. Пушкина, возглавлял работу клуба «доброхотов», которые с 1976 года активно работали в заповеднике Михайловское. Скончался исследователь в 1985 году.

БОЯРСКИЙ ПЁТР ВЛАДИМИРОВИЧ. Родился 21 апреля 1943 года в Москве. В 1966 году окончил Московский инженерно-физический институт (МИФИ) по специальности «нейтронная физика и физика атомных реакторов». После окончания института несколько лет работал физиком-

экспериментатором, занимался научной работой. С 1970 по 1984 год работал научным сотрудником Института истории естествознания и техники АН СССР (ИИЕТ). Защитил диссертацию на соискание учёной степени кандидата физико-математических наук по теме «Французская политехническая школа и развитие прикладной механики в конце XVIII и в начале XIX в.». Занимался историей механики и физики, вопросами становления научных школ, работал над систематизацией и классификацией памятников науки и техники.



В 1984 году возглавил отдел памятников истории и культуры Научно-исследовательского института культуры Министерства культуры РСФСР и АН СССР (позже Российский институт культурологии (РИК)), а в 1986 году — сектор Арктической экспедиции и памятниковедения науки и техники.

С 1986 года под его руководством работала Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ), ежегодно проводившая работы по комплексному выявлению и изучению культурного и природного наследия на островах и архипелагах Российской Арктики. Материалы исследований МАКЭ были опубликованы в многочисленных монографиях и научных сборниках. Подготовлены карты историко-культурного и природного наследия Новой Земли, Вайгача, Соловецких островов.

В 1992 году при его участии был создан Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва (Институт Наследия), в котором МАКЭ стало структурным подразделением. Занимал должность заместителя директора по научной работе, а с 2016 года — советника директора, руководителя отдела «Морская арктическая комплексная экспедиция и морское наследие России», начальника МАКЭ Института Наследия.

С 1986 по 2022 год МАКЭ под бессменным руководством П. В. Боярского было выявлено более 3 000 объектов культурного и природного наследия в Арктике с древнейших времён и до конца XX в. Среди них: древние святилища народов Севера; остатки старинных поморских судов, православные обетные и приметные деревянные кресты; гурии и маяки различного периода; могилы и зимовья первопроходцев; руины православных церквей и часовен; остатки лагерей отечественных и зарубежных исследователей, начиная с XVI в. их снаряжение и оборудование; полярные станции; объекты, связанные с историей ГУЛАГа и Великой Отечественной войны; объекты, связанные с созданием и испытанием ядерного оружия на Новой Земле.

П. В. Боярский являлся автором классификации памятников науки и техники, концепции нового направления в науке — памятниковедения, инициатором создания национального парка «Русская Арктика» на территории северной части Северного острова Новой Земли и архипелаге Земля Франца-Иосифа; в 2009 году Парк был создан.

П. В. Боярский был организатором нового научного направления — историко-географический эксперимент, который широко использовался с 1987 года в экспедиционной работе в Арктике по программам МАКЭ «По следам арктических экспедиций» и «Память Российской Арктики».

Пётр Владимирович был автором более 150 научных работ, в том числе 10 монографий, представителем от России в Международном комитете полярного наследия при ИКОМОС, почётным полярником, почётным доктором Северного Арктического федерального университета.

Скончался П. В. Боярский 21 декабря 2022 года в Москве.



БУТОРИН ДМИТРИЙ АНДРЕЕВИЧ. Родился 25 октября 1911 году в селе Долгощелье на Белом море. По поморской традиции с детских лет начал помогать отцу — был «зуйком» в рыбацких артелях, в 15 лет начал ходить на промысловых шхунах и всю жизнь занимался морскими промыслами. В 1936–1938 годах зимовал на полярных станциях на мысе Челюскин. В 1953–1962 годах работал гарпунером на шхунах «Морж», «Сивуч» и «Белуха», на ледоколе «Русанов», зимовал в поморских становищах, до самого выхода на пенсию заготовлял белух, моржей, тюленей и пушных зверей.

Выйдя в 1966 году на заслуженный отдых, Буторин решил исполнить мечту своей юности: достичь «златокипящую Мангазею» — первый русский торговый центр и заполярный город XVII века на вечной мерзлоте, и тем самым доказать, что плавания поморов по Северному морскому пути не легенды, а реальность.

Весной 1967 года вместе с писателем Михаилом Скороходовым Буторин на отремонтированном карбасе «Щелья» вышел из г. Архангельска в экспериментальное плавание. Маршрут проходил по рекам Северная Двина, Пинега, Кулой; Мезенский залив, Баренцево, Карское моря, волоком через полуострова Канин и Ямал. Спустя 95 дней путешественники достигли устья сибирской реки Обь — места, где находилась древняя Мангазея, преодолев в тяжелейших арктических условиях 3500 километров.

Через год, в 1968 году, Д. А. Буторин вместе с радистом Ф. Рыбченко совершил новое путешествие — прошёл по Северному морскому пути от острова Диксон до Тикси.

После опубликованных статей в газетах и журналах и книгах о плавании Д. А. Буторина на карбасе «Щелья» вся страна заговорила о Мангазее, истории освоения Севера и традиционных судах, приспособленных для арктических плаваний.

Скончался легендарный путешественник 10 июля 1983 года.



ГАЙДОВСКИЙ РОСТИСЛАВ РОСТИСЛАВОВИЧ родился в 1938 году в Эстонии[1]. Происходит из древнего дворянского рода словенцев Гайдовских-Потаповичей, осевших в России во времена Петра I. С малых лет ходил «юнгом» по Балтике на рыболовном паруснике.

В 1958 году окончил Военное десантное училище при дивизии КГБ под Ленинградом. Участвовал в боевых действиях на Ближнем Востоке, затем — с бандформированиями в Эстонии. Был дважды ранен и контужен, награждён орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги». После возвращения к гражданской жизни некоторое время учился в духовной семинарии. В 1960 году переехал в Мурманск и поступил на заочное отделение Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова. В 1961 году стал третьим штурманом парохода «Онего», в 1963 году — вторым штурманом танкера «Карталы», в 1967 году — капитаном танкера «Уржум», затем капитан-директором ТР «Виктор Лягин» управления «Севрыбхолодфлот» (Мурманск). Окончил Всесоюзный заочный инженерно-строительный институт в Москве по специальности «архитектор-технолог».

С 1972 по 1975 год Гайдовский — капитан ледокола «Красин», далее заместитель начальника треста «Арктикморнефтегазразведки» по морским, авиатранспортным работам и строительству. В 1997 году занимал должность директора Мурманского филиала «Архангельскгеодобыча», а с 1998 года по 2010-е годы — заместителя генерального директора ЗАО «Арктикнефть» по морским и авиатранспортным работам. Был награждён орденом «Знак почёта». Участвовал во многих историко-навигационных экспериментах на реконструированных древних судах и в историко-археологических экспедициях. Работал на островах архипелагов Земля Франца-Иосифа, Новая Земля, Шпицберген, острове Колгуев. Именем Р. Р. Гайдовского назван пролив на острове Земля Франца-Иосифа. Действительный член Русского географического общества.

ДМИТРИЕВ ВИКТОР ЛЕОНИДОВИЧ родился в 1946 году в г. Петрозаводске. В 1968 году окончил физико-математический факультет Карельского государственного педагогического института. После окончания института работал учителем физики в средней школе, служил в Советской армии, работал радиоинженером, старшим научным сотрудником и преподавателем Станции юных техников.

С 1975 года занимался дальними морскими плаваниями на моторно-парусных судах, целью которых являлось изучение традиционного по-

[1] По паспорту — 30.05.1940 года в Луге. Так как Эстония в то время была буржуазной республикой, то мать изменила в документах время и место рождения сына, чтобы у него не было проблем с получением гражданства СССР.



морского судостроения и мореходства. В 1979 году в г. Петрозаводске Виктор Дмитриев организовал и возглавил клуб путешественников-исследователей «Полярный Одиссей». В 1981 году прошёл по пути Э. Толля до п. Амдерма, в 1984 и 1986 годах провёл экспедиции в Белом и Баренцевом морях. В 1987 году под руководством В. Л. Дмитриева была построена и испытана первая в СССР реплика поморского судна для ледового плавания типа коч «Помор», в 1988 году — поморская лодья «Грумант».

В 1990 году по инициативе и под руководством В. Л. Дмитриева были построены три новодела боевых древнерусских лодий «Вера», «Надежда», «Любовь», на которых впервые в СССР были совершены морские экспедиции: паломничество на Святую Землю, вдоль северного побережья Средиземного моря с выходом в Атлантический океан и переходом на Канарские острова. На поморских судах под его руководством было организовано несколько навигационных экспериментов: в 1988–1990 годах дальние плавания до Шпицбергена и вокруг Скандинавии, в 1991–1992 годах до Чукотки, Аляски и Алеутских островов.

В 1991–1993 годах были построены большие и малые суда: поморская лодья «Святитель Николай», галеас «Св. София» и шхуна «Арт-ковчег», несколько парусно-моторных ботов для рыбаков и путешественников. В 1995 году В. Л. Дмитриев заложил поморскую шхуну «Вокруг Света» и создал Карельский морской историко-культурный центр, основой деятельности которого стало возрождение, сохранение и развитие отечественной морской культуры, традиционного деревянного судостроения и мореплавания.

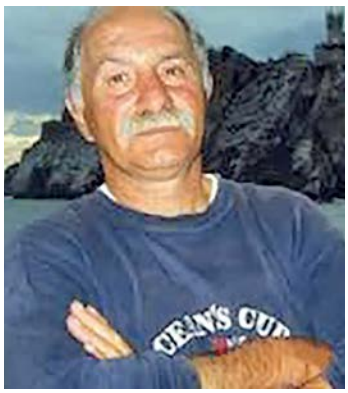
Оценивая деятельность В. Л. Дмитриева в те годы, авторитетный американский журнал Wooden Boat отметил, «что за последние 15 лет Россия наблюдала подъём активности в сфере традиционного кораблестроения и хождения под парусами. Одним из главных вдохновителей этого процесса является человек, который реагировал на вновь обретённую свободу, последовавшую за продолжительным систематичным разрушением российской общественной памяти».

В 2000 году в г. Петрозаводске на набережной Онежского озера В. Л. Дмитриев создал музей «Полярный Одиссей», в котором жители и гости города знакомятся с результатами деятельности клуба по сохранению и возрождению отечественной морской культуры.

По его проектам и под его руководством были воссозданы около 40 российских исторических судов: кочи, поморские и русские лодьи, шхуны, галеасы, фрегаты, казацкие струги и соймы. На этих судах членами морского клуба «Полярный Одиссей» совершены экспедиции в различные моря мирового океана, целью которых было моделирование плаваний и проверка мореходных качеств судов российских землепроходцев.

По итогам морских экспедиций клуба в российских и зарубежных СМИ вышли тысячи публикаций, издано свыше 20 книг и фотоальбомов, было создано свыше 100 документальных фильмов и телевизионных сюжетов.

В настоящее время в Школе поморского судостроения Карельского морского центра при поддержке гранта Президента РФ по проекту В. Л. Дмитриева и под его руководством ведётся строительство реплики первого исторического судна в России — кочи «Помор», который продолжит историко-навигационные эксперименты в Арктике.



ЖВИТАШВИЛИ ЮРИЙ БОРИСОВИЧ. Родился в 1947 году в г. Кутаиси. В 1972 году окончил лечебный факультет Первого ленинградского медицинского института имени академика И. П. Павлова. С 1980 по 2012 год Ю. Б. Жвиташвили был руководителем, организатором международных морских научно-спортивных, археолого-этнографических, полярных и экологических экспедиций под эгидой Русского географического общества и ЮНЕСКО.

Организовывал плавания в арктических морях: в 1980 году — на катерах по маршруту Архангельск — Соловки — Ленинград — Кронштадт, в 1981 году — «Полярная звезда» на вельботах по маршруту Ленинград — Архангельск — о. Вайгач — Соловецкий архипелаг — Ленинград.

В 1985–1995 годах Ю. Б. Жвиташвили стал автором идеи и руководителем первой международной археолого-навигационной экспедиции «Трансевропа-Нево-Викинг» по комплексному исследованию легендарного «пути из варяг в греки». В работе экспедиции участвовало несколько сот человек, в том числе курсанты Высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова, члены Русского географического общества, археологи и историки Ленинградского и Киевского университетов, Института археологии АН СССР и сотрудники разных музеев.

В течение 10 лет суда экспедиции прошли более 11 тысяч километров водными путями Восточной Европы, от Балтийского до Чёрного моря.

Проведённые экспедицией навигационно-археологические исследования на всём протяжении пути «из варяг в греки» позволили выявить новые древнерусские памятники, в том числе остатки поселений и волоковых путей.

Как путешественник и ученый Ю. Б. Жвиташвили побывал в 72 странах мира. Работал в научных полярных экспедициях в Арктике (1984 г., 2017 г., 2020 г.), Антарктиде (2011–2012 гг.), на Русском Севере (2017–2021 гг.) достиг Северного полюса (2017 г.).

Ю. Б. Жвиташвили автор более 150 научных, научно-популярных работ и 5 книг, доктор медицинских наук, профессор.



КОРОЛЁВ ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ. Родился 17 октября 1948 года в с. Керос Корткеросского района Коми АССР. В школе параллельно с учебной программой занимался краеведческими исследованиями, увлекался географией, биологией, историей, астрономией. В 1964 году с отличием окончил восьмилетнюю школу и поступил в Печорское речное училище. После его окончания был зачислен в плавсостав Печорского бассейнового управления пути. Безаварийно проработал на флоте до 1989 года, в том числе 20 лет в должности капитана-механика теплохода — речного гидрографа. Заочно обучался в Ленинградском гидрометеорологическом институте (на факультете океанологии) и в Сыктывкарском государственном университете (на историческом факультете).

Был организатором и участником более 30 географических экспедиций по маршрутам исследователей края, собирал материалы по истории и этнографии малых народов Российской Арктики. В 1987 году опубликовал первую книгу «России беспокойный гражданин» об исследователе Севера, предпринимателе Михаиле Константиновиче Сидорове.

В 1988–1989 годах принял участие в экспедициях клуба «Полярный Одиссей» на коче «Помор» по Белому морю и навигационном эксперименте «Путь на Грумант» по научной программе Морской арктической комплексной экспедиции НИИ культуры.

В июле 1990 года в Сыктывкаре построил две десятиметровые реплики поморских кочей — «Зарни ань» и «Anbur», на которых в 1991–1992 годах под его руководством был смоделирован и частично пройден маршрут по древним водно-волоковым путям Коми края через реку Печору в Баренцево море. Активно занимался общественной деятельностью, был организатором общественных музеев по истории судоходства, участвовал в работе обществ «Знание», охране памятников истории и культуры, географических, краеведческих и туристических организаций. Результатом общественной деятельности явилось создание В. Н. Королевым Центра биосферного воспитания «Биармия» в Сыктывкаре.

Был членом Союза мастеров Республики Коми по коми традиционному деревянному судостроению, действительным членом Русского географического общества, членом «Общества Ж.-И. Кусто», автором ряда книг и статей, в том числе: «БИАРМИА»: от краеведения — к философии биосферного воспитания (Сыктывкар : Кола, 2014. — 584 с.).

Скончался в 2019 году.

КРАВЧЕНКО ДМИТРИЙ ФЁДОРОВИЧ. Родился 4 сентября 1938 году в Москве. В 1957 году окончил судоводительский факультет Херсонского мореходного училища Министерства морского флота СССР по специаль-

ности «штурман дальнего плавания», а в 1970 году исторический факультет Московского государственного университета. Работал в Балтийском морском пароходстве (1958 г.), Мурманском траловом флоте (1959–1960 гг.), Всесоюзном институте «Оргэнергострой», Научно-исследовательском институте культуры МК РФ и АН СССР (1986–1988 гг.). С 1961 года постоянно участвовал в археологических экспедициях ИА АН СССР. С 1973 года проводил исследования на островах и побережье Арктического бассейна. В 1975–1980 годах руководил подводной научно-исследовательской экспедицией газеты «Комсомольская правда» и журнала «Вокруг света» по поиску трофеев, вывезенных Наполеоном из Москвы в 1812 году (Семлевское и Крупкинское озера). Одновременно (конец 1970-х — 1983 гг.) руководил подводно-археологическими экспедициями на Чёрном море и историко-географической экспедицией Русского географического общества АН СССР (1983–1991 гг.) по поиску и обследованию стоянки корабля голландской экспедиции Виллема Баренца (1596–1597 гг.) на Новой Земле. В 1991–1995 годах возглавлял международную морскую экспедицию «Полярный круг» а с 1995 по 2006 год — Арктическую научно-промысловую экспедицию по определению биоресурсов в прибрежной зоне побережья и островов архипелага Земли Франца-Иосифа, Новой Земли, Шпицбергена, Вайгача, Колгуева, Сибирякова, о-вов Комсомольской правды, шхерах Минина и т. д. Являлся вице-президентом Ассоциации Путешественников.



Скончался 10 мая 2020 года.

ЛЕБЕДЕВ ГЛЕБ СЕРГЕЕВИЧ. Родился 28 декабря 1943 году в Ленинграде. Окончив школу с золотой медалью, поступил на исторический факультет Ленинградского (Санкт-Петербургского) государственного университета (кафедра археологии). С 1969 года преподавал на кафедре археологии в том же университете. В 1972 году защитил кандидатскую диссертацию на тему «Погребальный обряд скандинавов эпохи викингов», а в 1987 году — докторскую диссертацию на тему «Эпоха викингов в Северной Европе». В 1978 году получил звание доцента, в 1990 году — профессора.



С 1985 по 1995 год Г. С. Лебедев был научным руководителем международной археолого-навигационной экспедиции «Нево», за проведение которой в 1989 году Русское географическое общество наградило его медалью Пржевальского. В этой экспедиции археологи, спортсмены и курсанты-моряки обследовали легендарный «путь из варяг в греки» и, построив копии

древних гребных судов, неоднократно осуществляли прохождение по рекам, озерам и волокам Руси от Балтики до Чёрного моря.

Являлся признанным специалистом в области изучения археологии железного века и средневековья Северной Европы, древностей Северо-Запада европейской части РФ, истории археологической науки. С 1993 года руководил Санкт-Петербургским отделением Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия Министерства культуры РФ и РАН (с 1998 г. — Центр региональных исследований и музейных технологий «Петроскандика» при НИИКСИ СПбГУ).

В 1990–1993 годах был депутатом Ленгорсовета (Петросовета), в 1990–1991 годах входил в состав его президиума. С 1996 года — председатель Государственной экспертной комиссии Санкт-Петербургского отделения Высшей комиссии по охране культурного наследия при министре культуры России.

Считается создателем ряда новых научных направлений в археологии, регионалистике, культурологии, семиотике, исторической социологии. Автор более 200 научных работ, включая 5 монографий.

Трагически погиб 15 августа 2003 года.



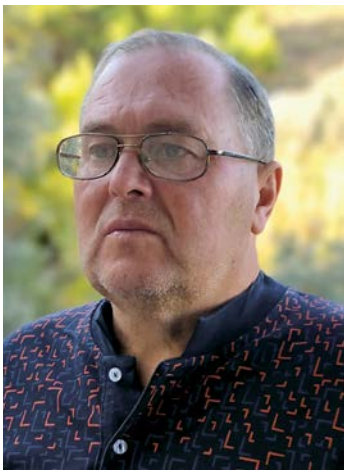
МАРТУСЬ ВЛАДИМИР ВЯЧЕСЛАВОВИЧ. Родился в 1966 году в Ленинграде. Окончил Ленинградский кораблестроительный институт (сейчас Санкт-Петербургский государственный морской технический университет) по специальности «судостроитель». Яхтсмен, начал ходить под парусом с 1979 года, мастер спорта СССР, многократный чемпион России и победитель всесоюзных соревнований, серебряный призёр чемпионата мира. В 1989 году после возвращения со Шпицбергена коча «Помор», студент третьего курса В. В. Мартусь в должности помощника капитана принял участие в его перегоне из Мурманска в Петрозаводск. В 1990 году он прошёл на коче «Помор» вокруг Скандинавии.

В 1991 году при непосредственном участии Владимира Мартуся на петрозаводской верфи деревянного судостроения была построена и спущена на воду копия шхуны XVII века «Святой Пётр». За четыре года «Святой Пётр» под командованием В. Мартуся побывал во Франции, Англии (Лондон) и Германии.

В 1999 году по проекту В. Мартуся, на основе архивных документов, был воссоздан в натуральную величину первый русский фрегат «Штандарт», построенный Петром I в 1703 году.

В июне 2000 года «Штандарт» под руководством В. Мартуся начал свои навигационные эксперименты и отправился в первое плавание по городам и странам по маршруту Великого посольства Пётра I. В 2009 году «Штандарт» прошёл от Санкт-Петербурга до норвежского порта Киркенес,

обогнув мыс Норд-Кап. К началу 2012 года фрегат «Штандарт» побывал во всех морях и в 12 странах Европы, принял активное участие во многих международных морских регатах и фестивалях.



МЕЛЬНИК ИГОРЬ КИРИЛЛОВИЧ. Родился 1 октября 1961 года в Одессе. В 1978 году окончил среднюю школу № 36 и поступил в Одесский институт инженеров морского флота по специальности «инженер-механик», который окончил в 1983 году. Увлекался историей морского транспорта и древним мореплаванием. В 1988 году организовал комплексную научную экспедицию на о. Змеиный. Во время этой экспедиции и родилась идея реконструкции античной гребной галеры. Вся дальнейшая жизнь Игоря Мельника была связана с реконструкциями кораблей минувших эпох и проведением на них плаваний маршрутами древних мореходов. В 1992 году он окончил исторический факультет Одесского государственного университета им. И. И. Мечникова, а в 2004 году защитил докторскую диссертацию по теме: «История древнейшего мореплавания. Опыт реконструкций».

С 1988 по 2017 год под руководством И. К. Мельника были осуществлены реконструкции более 10 исторических судов, в том числе: античной диеры «Ивлия», генуэзской галеры «Джинестра», средневекового торгового парусника полакры «Одесса», финикийского торгового парусника «Мелькарт», долблёного челна «Персей», долблёного челна с набойными бортами «Одиссей», тростниковой лодки «Фера», каркасной лодки «Меотида», месопотамской плетёной «корзины» для плавания «Тигр», славянской ладьи «Анна Ярославна», корабля крито-микенской цивилизации «Кадм».

За годы работы И. К. Мельником был собран богатейший исторический материал, который лёг в основу выставки «История древнего мореплавания и кораблестроения. Опыт реконструкций». Экспозиция была представлена в Одессе и ряде городов Европы. Выставка состояла из 32 разделов-витрин, основу каждой из которых составляли модели древних кораблей, их детализированные схемы, описание методов строительства, дополненное картами, чертежами и книгами, а также подтверждённое большим количеством артефактов: якоря, керамика, древние изделия из бронзы, стекла и железа; а также полномасштабных реконструкций традиционных лодок и судов одесского залива (черноморская шаланда, баркас, дубок, фелюга, дунайский каюк, ял и др.).

Игорь Мельник является автором более 30 книг и монографий по истории древнего кораблестроения и мореплавания, а также нескольких научно-популярных документальных фильмов серии «Путешествие в прошлое».

В настоящее время проживает в Германии.



НАЙМАРК МИХАИЛ ЛЕОНИДОВИЧ. Родился в 1967 году в Москве. В 1990-х годах переехал в Карелию, в деревню Канзанаволок на одном из островов оз. Водлозеро, где начал изучать народное судостроение. В 1996 году построил первую реплику шитой лодки-водлозёрки.

В результате проведённых исследований М. Л. Наймарку удалось не только возродить утраченную в XX веке уникальную древнюю технологию «шитья» лодок, но и построить по ней более 10 различных лодок и исторических судов, в том числе по заказам музеев России и Северной Европы.

В начале 2000-х годов на построенной М. Л. Наймарком 12-метровой поморской шняке был совершён переход по Беломорско-Балтийскому каналу и проведено несколько экспедиций в акватории Белого моря, Соловецкого архипелага и озёрах Водлозеро и Онежское.

Результаты многолетних экспериментов М. Л. Наймарка на поморской шняке и других реконструированных им лодках доказали, что шитые корпуса по прочности и надёжности во многом превосходят корпуса современных лодок, построенных с помощью гвоздей.

Умер М. Л. Наймарк в 2025 году.



НАУМОВ ЮРИЙ МИХАЙЛОВИЧ. Родился в 1952 году в г. Ленинграде, окончил среднюю школу в г. Череповце, а в 1976 году — Ленинградский горный институт. Горный инженер.

С 1978 года работал научным сотрудником в музее-заповеднике «Кижи» и инженером Карельских реставрационных мастерских. С 1987 года участвовал в проектах клуба «Полярный Одиссей», занимался разработкой и организацией судостроительных программ и историко-навигационных экспериментов. В 1989 году был заместителем руководителя экспедиции «Путь на Грумант» на репликах исторических поморских судов — коче «Помор» и лодье «Грумант». В 1990 году — заместитель руководителя программы «Золотой век» Фонда народной дипломатии и экспедиции «К Святой Земле под парусом «Надежды» на древнерусских ладьях «Вера», «Надежда», «Любовь», капитан ладьи «Надежда». В 1991–1994 годы был руководителем программы «Колумбы Российские» и экспедиции на Аляску и в Канаду на коче «Помор», капитан кочa. В 1992–1997 годах участвовал в морских и судостроительных европейских фестивалях на копии петровского фрегата «Курьер» и других судах-репликах клуба «Полярный Одиссей». В 1993–1998 годах — заместитель руководителя оргкомитета Первого Российского международного

фестиваля парусников «Голубое Онего» в г. Петрозаводске, яхтенный капитан, вице-президент клуба.

В 1999–2022 годах работал в музее «Кижи», занимался исследованиями истории и современного состояния традиционного деревянного судостроения и судоходства России. Провёл более 40 экспедиций по сбору этнографического материала о народном лодкостроении, был организатором первого в России Фестиваля народного судостроения и традиционной гребли «Кижская Регата».

Автор более 60 книг и научных статей по истории деревянного зодчества и народного судостроения, в том числе 4-х монографий.

Заслуженный работник культуры Республики Карелия. Член правления Ассоциации «Морское наследие России» и Межведомственной комиссии Морской коллегии Правительства РФ. Занимался координацией межрегиональных историко-культурных программ по изучению и актуализации народного судостроения и судоходства России. Лауреат премии Правительства РФ 2017 года за организацию и проведение Международного фестиваля «Кижская регата».

С 2022 года — старший научный сотрудник — заместитель руководителя отдела МАКЭ (Морской арктической комплексной экспедиции) Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва.

ОКОРОКОВ АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ.



Родился 22 апреля 1958 года в г. Свердловске. Окончил Московский институт инженеров землеустройства и Институт повышения квалификации архитекторов при Московском отделении Союза архитекторов. Работал ведущим архитектором в проектном отделе треста «Мособлстройреставрация». Автор 2-х реализованных проектов реставрации православных храмов XVII–XVIII веков. Параллельно занимался подводной археологией. Окончил водолазную школу при Центральном морском клубе (ЦМК) ДОСААФ СССР и получил квалификацию «водолаз-совместитель». В 1986 году был приглашён в Научно-исследовательский институт культуры (позже Российский институт культурологии (РИК), с 2014 года — Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва), где возглавил отряд комплексных подводных исследований Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ). Работал на Чёрном, Белом, Каспийском, Баренцевом, Азовском, Балтийском морях, акваториях Арктических островов, внутренних водоёмах России. Участвовал и руководил более 10 историко-географическими и подводно-археологическими экспедициями на Чёрном, Белом, Каспийском морях, на Земле Франца-Иосифа (1985 г.), острове Колгуев

(1987 г.), островах Соловецкого архипелага (1988–1991 гг.), внутренних водоёмов России, где отрабатывались историко-экспериментальные методы исследований. Принимал участие в испытаниях водолазного и спасательного снаряжения и техники в условиях Севера. В 1988–1989 годах совместно с В. Н. Таскаевым разработал и опубликовал первые в СССР методические рекомендации по проведению подводных разведок и раскопок памятников археологии, которые были согласованы и одобрены Министерством культуры РСФСР.

В 1991 году прошёл стажировку по подводной археологии в Нидерландах. В 1993 году защитил кандидатскую диссертацию по теме «История изучения и охраны отечественных памятников истории и культуры в гидросфере». В 2001 году в Военном университете Министерства обороны РФ защитил докторскую диссертацию по теме «Антисоветские воинские формирования в годы Второй мировой войны». В Российском институте культурологии (РИК) последовательно занимал должности старшего научного сотрудника, заведующего сектором, начальника отдела, заместителя директора по научной работе, директора Института. Автор более 57 книг, в том числе научных монографий и научно-просветительских изданий, а также более 300 научных и научно-популярных статей. Действительный член Академии военных наук, Русского географического общества, член-корреспондент Международного комитета по подводному культурному наследию, Межведомственной комиссии «Морское наследие России» Морской Коллегии при Правительстве РФ, рабочей группы по подводному культурному наследию при Министерстве культуры РФ.

Заслуженный работник культуры Российской Федерации (2020 г.), заслуженный наставник Министерства культуры России (2023 г.).

В настоящее время является заместителем директора по научной работе Института Наследия.



СКВОРЦОВ АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ. Родился 10 января 1955 года в г. Иркутске. В 1977 году окончил архитектурный факультет Воронежского инженерно-строительного института (ВИСИ). После его окончания проходил срочную службу в Вооружённых силах СССР. Затем работал в должности ассистента кафедры рисунка и живописи Воронежского инженерно-строительного института.

С 1981 по 1984 год учился в очной аспирантуре Московского архитектурного института (МАРХИ). Защитил кандидатскую диссертацию по специальности «Теория и история архитектуры». В 1985 году поступил на работу в НИИ культуры (Москва). Был старшим научным сотрудником отдела памятников, руководителем отряда

Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ). Занимался изучением архитектурного наследия и материальной культуры на островах Белого, Баренцева, Норвежского и Гренландского морей, острова Вайгач, архипелагов Новая Земля, Шпицберген, Соловецкие острова.

В 1991 году переехал в Петрозаводск, где занимался проектированием и строительством исторических судов. Был руководителем международных программ и историко-культурных экспедиций на традиционных российских парусниках в акваториях Онежского и Ладожского озёр, Северной Европы и Атлантики.

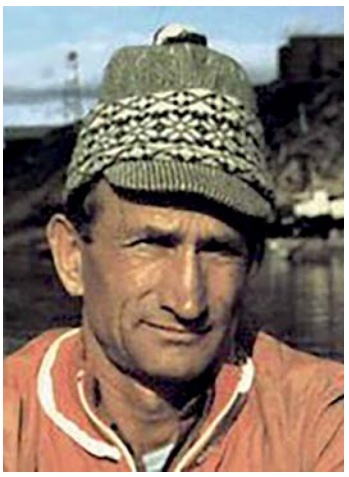
С 1994 по 1997 год учился в Петрозаводском речном училище Министерства транспорта РФ. Получил диплом по специальности «морское судовождение».

С 1995 по 2003 год работал в корабельно-лодейном центре (КЛЦ) «Петрофлот» в музее-заповеднике «Коломенское» (Москва), где продолжал заниматься проектированием и строительством деревянных парусников (более 10), в том числе «Святителя Петра». Руководил проектами и международными экспедициями по внутренним водным путям России, Средиземному, Белому и Балтийскому морям. В общей сложности в качестве капитана безаварийно прошёл около 40 000 морских миль с заходами в более 900 российских и зарубежных портов.

Позже работал в различных организациях по архитектурной разработке проектов музеефикации памятников традиционного судостроения и судоходства.

Занимался спортом: мастер спорта по плаванию и парусному спорту, кандидат в мастера спорта по морскому многоборью.

Скончался 19 июня 2022 года.



СМУРГИС ЕВГЕНИЙ ПАВЛОВИЧ. Родился 19 августа 1938 года в Оренбурге. В 1960-х годах работал учителем физкультуры в посёлке Тулпан Пермской области. Увлекался водным туризмом. В 1967 году им была построена лодка «МАХ-4», на которой он прошёл 4 500 км по рекам Каме, Волге, Дону и Воронежу. Позже Е. П. Смургисом были совершены походы на гребных лодках по рекам северо-восточной России, по маршрутам русских первопроходцев и водно-волоковым путям: Оренбург — Тобольск — мыс Каменный — Дудинка — Иркутск — Николаевск-на-Амуре — Владивосток. Позже Смургис ходил по рекам Иртыш, Обь, Енисей, Ангара и Амур, по озеру Байкал, по Охотскому и Японскому морям.

24 июня 1986 года Евгений Смургис принял участие в первой в мире кругосветной экспедиции на гребной лодке. Впервые маршрут был про-

ложен в арктических морях, где навигация длится всего месяц-полтора. Евгений в одиночку совершил переход по арктическим морям из Тикси в порт Диксон, достигнув в районе мыса Челюскина параллели 77 градусов 45 минут северной широты.

4 июня 1993 года Е. П. Смургис вышел на лодке из Мурманска в Лондон, преодолев за два месяца Баренцево, Норвежское и Северное моря.

В ночь на 15 ноября 1993 года в жестокий шторм в проливе Момюссон у побережья Франции в Бискайском заливе на трансатлантическом этапе кругосветной экспедиции Евгений Смургис погиб.



ФИЛИН ПАВЕЛ АНАТОЛЬЕВИЧ. Родился 27 августа 1975 года. В 1998 году окончил факультет истории и английского языка Рязанского государственного педагогического университета.

С 1999 по 2009 год работал научным сотрудником в секторе изучения Соловецкого архипелага и Беломорья Центра «Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)» Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва. С 2009 по 2017 год — заместитель директора и главный научный сотрудник филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге — «Ледокол «Красин».

В 2002 году защитил диссертацию на соискание степени кандидата исторических наук по теме «Традиции морского рыболовства поморов Терского берега Белого моря в XV–XX вв.».

В разные годы участвовал и руководил историко-культурными, этнографическими и социологическими экспедициями в Арктику, Антарктику, Сибирь, Дальний Восток и на Аляску. Был научным руководителем ряда историко-навигационных экспериментов.

В настоящее время старший научный сотрудник Центра «Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) и морское наследие» Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва и старший научный сотрудник Центра арктических исследований Музея антропологии и этнографии имени Петра Великого (Кунсткамера) РАН.

Занимается теоретическими и практическими вопросами изучения, сохранения и популяризации морского историко-культурного наследия, изучением истории освоения Российской Арктики. Инициатор создания в Санкт-Петербурге Арктического музейно-выставочного центра. Автор и участник ряда музейных проектов (Соловецкий морской музей, Музей рязанских путешественников, музей в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа и др.). Специалист в области социальной и этнокультурной оценки инвестиционных проектов.

С 2020 года участник ряда крупных экспедиций РГО и Минобороны России в Арктическую зону РФ; научный руководитель трёх экспедиций РГО и Минобороны России по обследованию перегоночной трассы Аляска — Сибирь. Является ответственным секретарём Межведомственной комиссии по морскому культурному и историческому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, руководителем проекта и ответственным редактором сборника «Полярные чтения».

Автор более 100 научных и научно-популярных статей в отечественных и зарубежных изданиях, а также 4 книг.

Научное издание

ИСТОРИКО-НАВИГАЦИОННЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ:
теория, методология, практика

Под общей редакцией
Окорокова Александра Васильевича

Дизайн обложки: *М. Ю. Маяков*
Корректор: *И. А. Птицын*
Компьютерная вёрстка: *О. В. Клюшенкова*

Российский научно-исследовательский институт
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2
info@heritage-institute.ru

Тираж 50 экз. Заказ № .
Отпечатано в АО «Т8 Издательские технологии».
109316, Москва, Волгоградский пр-т, д. 42, корп. 5.