

Александр ВОРОНИН

г. Петрозаводск



ИМЯ ОЗЕРНОМУ «ВОЛКУ»

Петрозаводск, Онежское озеро, набережная, разгар дня. К берегу под парусом идет судно. Не яхта, а деревянная большая лодка. Парус прямоугольный, нос изогнут и увенчан резной головой волка. Драккар? Нет, у драккара корма загнута так же, как нос. Карбас? Но у карбасов штевень прямой. Короче, непонятно.

Лодка швартуется недалеко от памятника Петру I. Теперь легко оценить ее размеры. В длину метров десять, в ширину три метра. Внушительная лодка, хотя осадка, как потом выясняется, всего 30 сантиметров без груза. Даже не лодка, а корабль. Еще на подходе судно привлекало к себе внимание, а после швартовки люди проявляют повышенный интерес. Фотографируют, спрашивают, что за зверь такой, просят прокатиться.

Помню времена, когда паруса яхт в Петрозаводской губе Онежского озера были неотъемлемой частью акватории. Причем было это не так давно. Я сам на мини-яхте «Ассоль» (длина чуть больше 5 метров), которая была у старого армейского товарища, сходил к мысу Бесов Нос и в Муромский монастырь, на Ивановские и Шардонские острова, а также участвовал в городс-

кой регате вокруг Лойострова, где наш экипаж занял третье место среди 7 яхт своего класса. А сейчас нет-нет да и помаячит одинокий парус, и вновь гладь залива пуста и неприютна.

Не хочу сказать, что яхт в Петрозаводске совсем не осталось, но они стали редкостью. Содержать яхту очень накладно. Парусный спорт совсем захирел, и никому, кроме энтузиастов, до него нет дела. И это на берегу Онежского озера, одного из самых больших озер Европы.

В такой ситуации новый парусный корабль выглядит если не чудом, то чем-то из ряда вон, чем-то выдающимся.

Так что же это за корабль такой? Откуда взялся, кому принадлежит?

Находится он в частном владении, называется «Волк», о чем нетрудно было догадаться при упоминании о резной голове волка на носу судна. Что такое морской волк, мы знаем. Благодаря Джеку Лондону и вообще. Теперь будем знать, что такое озерный «Волк». Хоть этот «Волк» не совсем озерный, он может и по морю спокойно ходить.

Нынешний год – третья навигация лодки. Хозя-

ин – Олег Александрович Демочкин. Не просто хозяин, а еще, как нынче говорится, автор идеи, спонсор и продюсер.

Любовь к воде и путешествиям проявилась у Олега Демочкина с детства. Он родился и вырос в Кондопоге, которая, как и Петрозаводск, стоит на берегу Онежского озера, а немногим южнее находится устье Суны, реки, на которой привлекает туристов визитная карточка Карелии водопад Кивач. Олегу уже с 13 лет отец доверял весла, и Олег уходил на лодке в одному ему ведомые маршруты.

Хотя отец, Александр Павлович, мечтал видеть сына на Кондопожском целлюлозно-бумажном комбинате, где всю жизнь трудился сам, Олег тайком поступил в Петрозаводское речное училище. Затем были армия и долгие годы бизнеса, когда тягу к путешествиям по воде пришлось держать под спудом. Но зрела мысль занять свою лодку. Причем не просто лодку, а как у древних викингов, ну или что-то очень похожее и обязательно большое. Как он говорит – настоящую ладью. Попутно нарастало желание стать хозяином самому себе, то есть выйти из всех бизнес-структур, в которые был интегрирован, верша дела, приносящие деньги. Уйти на вольные хлеба удалось в 2008 году в 35-летнем возрасте. Под руками остались быстрходный катер, развивающий скорость порядка 80 км в час, и снегоболотоход «Нива-марш 1922», предназначенный для поездок на охоту, зимнего сообщения с островом Кижы и на котором Олег помогает МЧС вытаскивать застрявшие или пытающиеся провалиться под лед снегоходы.

С помощью этой техники Олег Демочкин работал с туристами. Возил их в музей-заповедник «Кижы», на мыс Бесов Нос смотреть петроглифы и на Белое море охотиться на гусей, а также организовывал охотничьи туры на лося. Короче, без дела не сидел. Но и о лодке не забывал.

Идея с лодкой оформилась, когда Олег Демочкин был на Белом море. Сломался вездеход – у несокрушимой «Нивы-марш» лопнула рулевая тяга. Для ремонта требовалась сварка, которую он нашел в оказавшемся недалеко рыболовецком колхозе. Там увидел поморские карбасы. Не просто увидел, а под каким-то особым углом зрения, когда высветилась вся самобытная красота этих древних по форме деревянных лодок. В процессе общения с селянами выяснилось, что эти красавицы лодки рыбаки нигде не заказывают, а шьют прямо у себя, как шили сто и больше лет назад. То есть строители лодок – вот они, только договорись.

Но от идеи до проекта путь довольно длинный и далеко не всегда завершающийся в конечном пункте, что уж говорить о реализации. Четыре года Демочкин размышлял, проверял свои ощущения – нужна ли все-таки ему такая лодка. А если нужна, то каково ее место в Онежском озере, что с ней делать, под какие функции приспособить? К тому же катер в то время его вполне устраивал. На нем Демочкин переход до Бесова Носа делал за полтора часа.

Однако постепенно события и обстоятельства стянулись в одну точку и стало ясно: лодке – быть! План возможного использования карбаса обрел определенные черты, желание иметь лодку вызрело и перешло в намерение, а от постоянных сотрясений катера на скоростном ходу по волнам стала болеть спина. Тут как раз нашелся и покупатель на катер. Деньги же были пущены на лодкостроительство. Мало того, заложено было аж два корпуса.

2 января 2011 года бригада из трех человек в небольшом боксе, пристроенном к одному из гаражей в гаражном кооперативе района Ключевая, приступила к работе. Трудились около 6 недель по 12 часов в день. Призванный из Беломорья мастер имел за плечами более 50 собранных лодок и настолько хорошо знал свое дело, что ему было достаточно лишь рулетки. Сам Демочкин был на подхвате, а также выполнял продюсерские функции – занимался финансовыми, снабженческими, технологическими и творческими аспектами, другими словами, самыми разными организационными делами.

Словосочетание «творческие аспекты» прозвучало не для красного словца. В процессе строительства корпусов часто возникали вопросы – что и как делать. Несмотря на высокую квалификацию мастера и его помощника, пусть их на самокат, они сшили бы лодки по известному им и давно апробированному лекалу, а Демочкину хотелось какую-никакую, но реконструкцию – лодку, сделанную под старину. И при этом приспособленную к современным технологиям.

– Я читал историю по карбасам – морским, холмогорским, сибирским. Все они примерно одинаковые. Водоизмещающие, относительно плоскодонные, очень грузоподъемные крепкие суда без надстроек. То есть они не имели рубки. Все пространство шло для практической пользы – лишь бы больше рыбы влезло или другого груза. Но наша задача была удивлять, а не рекорды по грузоподъемности ставить. Отсюда и такой комбинированный дизайн, – объяснил Олег.



В общем, основа лодки Демочкина – это поморский карбас (беспалубное, с заострёнными оконечностями и прямыми вертикальными штевнями судно). Разумеется, за исключением кормы, которая в данном случае не могла быть заостренной, иначе куда было ставить лодочный мотор? А гнутый штевень с резной фигурой – это элементы драккара. Дизайн, кстати, разработал петрозаводский художник Евгений Скоков, известный по иллюстрациям к детским сказкам «Красная Шапочка», «Три поросенка» и другим, изданным в издательском доме «Мистериум», и хорошо знающий тему Севера.

В отличие от исконного лодкостроительства, где для штевня и киль используют кору, как называется нижняя часть ствола хвойного дерева с перпендикулярным к нему отрезком крупного корня, штевень для лодок Демочкина выклеивали частями из мелких дощечек, потому что таких корор в природе найти практически невозможно. Была сделана металлическая форма, и каждая досочка приклеивалась и прижималась мощной струбциной. Использовался клей ВИАМ-БЗ, разработанный перед Великой Отечественной войной для склейки дельта-древесины, с помощью которого собирали тогда еще фанерные самолеты. Восьмитметровая мачта тоже клееная – из сосновых досок, и поэтому эластичная как лыжа.

Были и другие, менее творческие, проблемы, для преодоления которых приходилось включать голову. Например, для стяжки бортовых досок, лежащих внахлест, использовали медные кровельные гвозди диаметром 4 мм с широкими шляпками. Вот только стандартная длина этих гвоздей – 4,5 см, а этого было недостаточно для гарантированной расклепки. Нужны были гвозди шестисантиметровые. Их заказали в Москве. В Петрозаводске станков, штампующих такие гвозди из медной проволоки, не наблюдалось.

Интересна очередность послекилевых работ. То есть вот киль готов, но что дальше – ставить шпангоуты и затем обшивать или сначала обшить лодку, а уж затем поставить шпангоуты? Несведущий человек выберет первый вариант, и это будет ошибкой. Сначала шьются борта, а потом ставятся шпангоуты. Так и делали. В результате доски, для того чтобы создать классический силуэт корпуса, практически не гнули. Все они встали, словно там и были, и напряженность материала вышла почти нулевой, в отличие от гнутых досок, которые несут в себе риск лопнуть при сильном внешнем воздействии из-за внутренней напряженности. Мало того, с точки зрения осевой симметрии, у мастеров вышла исчезающе малая при таких размерах ошибка – 1 сантиметр на 3 метра.

Доски использовались еловые необрезные и закупались в Петрозаводске и окрестностях. Именно необрезные, а еще – кривые. Чем кривее доска, тем легче она укладывается в обшивку и при этом ее не надо гнуть.

При создании такелажа многое было позаимствовано у

известного ялика Ял-6, на котором многие яхтсмены и любители парусного спорта постигали азы водного ремесла.

Впрочем, такелажем «Волк» обзавелся, когда уже был на воде. А путь до воды оказался довольно долгим.

Корпуса были закончены, когда еще лежал снег. Олег Демочкин нанял кран-транспортёрщик и перевез лодки в район Перевалки. Там в частном доме с большим огородом живет его старинный приятель. Прямо на снег в огород поверх забора и были выгружены лодки. По весне прямо в огороде Олег лодки выкрасил и подготовил к спуску на воду, а в середине мая 2011 года перевез на яхтенную стоянку в районе аэродрома «Пески». И там, занимаясь оснасткой первой лодки, которая и стала «Волком», Демочкин осознал, что вторую лодку ему не потянуть. Потому что снаряжение – носовая фигура, щиты, весла, мачта, парус, веревки, такелаж, кованые детали, якоря, навигаторы, мотор – все это в сумме стоило больше, чем сам корпус.

– И когда я понял, что второй корпус мне полностью не снарядить, – сказал Олег, – я его предложил товарищу по работе Антоше. Он с радостью взял, и у него жизнь поменялась после этого полностью и кардинально. Он живет в Пудожье, деревенский парень, его формат – шустрая «казанка» с хорошим «Ветерком», а тут получил здоровенную лодку с импортным мотором. Короче, у него произошел реальный левел ап.

Они сообща наладили туристический маршрут от деревни Каршево на реке Черная до поселка Гакугса в глубине Муромского озера с попутным посещением петроглифов Бесова Носа. Со временем Антон вторую лодку выкупил.

Ну, а у «Волка» началась настоящая жизнь. Чем-то сразу, а чем-то постепенно лодка обзавелась мачтовым топ-огнем на солнечных батареях, двумя пятиметровыми двуручными веслами, лодочным мотором «Хонда» с длинной ногой, мощным картплоттером – это прибор, содержащий приемник GPS, вычислительный блок со специальным программным обеспечением, дисплей, клавиатуру управления и хранилище картографической информации. Были изготовлены и настоящие наборные щиты, совсем как у викингов, которые, правда, Олег Демочкин ставит лишь в исключительных случаях.

Вот вроде и вся история рождения озерного «Волка». История, которая лично меня весьма впечатляет. Потому что на фоне вымирания в Петрозаводске яхт и парусного спорта появление красавца корабля – это событие и облагораживающее, и знаковое, и эстетическое, и имеющее еще самые разные грани. И я не удивлюсь, если со временем «Волк» Олега Демочкина станет одной из визитных карточек Петрозаводска.

Впечатляет еще и потому, что лодка получилась уникальной – хоть патент оформляй. И потому, что личное знакомство с «Волком» превзошло все ожидания. В мыслях мне представлялось аскетично скудное внутреннее лодочное пространство – никаких надстроек, только скамейки и борта. Этакая галера в суровых свинцовых северных водах. А когда увидел покачивающийся у причала карбас и ступил на борт, показалось, что словно попал в какой-то еще один свой дом – приветливый и надежный. К слову го-



воя, Олег Демочкин вынашивает мысль сшить брезентовую надстройку с окнами по бокам, которая закрывала бы лодку от носа и до весельной скамьи в непогоду и на стоянках.

Впечатляет меня и история пока еще короткой жизни «Волка». Лодка, как и хозяин, живет жизнью вольной. Никаких тебе жестко установленных или календарно обозначенных маршрутов. Все походы – по договоренности. Курс может измениться в любую минуту, было бы интересно капитану и пассажирам. Конечно, возможные маршруты Олегом Демочкиным проложены, просчитаны и информационно обеспечены. Но трудно поверить, что у него могло бы быть иначе. К тому же известно, что лучший экспромт – это экспромт, хорошо подготовленный.

Случаются и импровизированные походы. Как, например, в начале июня, когда Демочкин затеял сходить на Ивановские острова – это первая группа островов на выходе из Петрозаводской губы Онежского озера. В чем, казалось бы, проблема, вывел лодку – и вперед. Но Олег решил совместить приятное с полезным – очистить насколько возможно острова от туристического мусора. Он бросил клич ВКонтакте и в назначенное время принял на борт с десятков волонтеров, согласившихся поучаствовать в спонтанном субботнике. В итоге на десять 200-литровых пакетов мусора наши острова стали чище. Сам Олег считает такую заботу о родной земле вполне естественным делом и особо об этом не распространяется.

Бессменным членом экипажа давно стала 18-летняя дочь Олега Елена. Она постигает основы туризма в Петрозаводском государственном университете. Однако учеба не мешает ей участвовать в сколь-нибудь значимых походах. В прошлом августе они с отцом, нарастив экипаж, приняли участие в «Кижской регате». Хотя регата «заточена» под обычные лодки класса «кижанка», «Волк» Олега Демочкина, руководствуясь олимпийским принципом «главное не победа, а участие», выступил в гребной гонке. И пусть проиграла соревнование легким и маленьким лодкам, но гребли, упираясь изо всех сил, словно впереди маячила золотая медаль.

Разумеется, создать такую лодку, как у Олега Демочкина, стоит дорого – эквивалентно трети или даже половине однокомнатной квартиры в Петрозаводске. При этом квартиры покупаются сотнями, а лодку строит всего лишь один человек. Весьма символично. Тяга к бетонным убежищам в нас сильнее тяги к открытым просторам и природе. Не в смысле выбраться на неделю-другую в туристическую поездку, пусть даже самую экзотическую, а в смысле приходить-приплывать в гости к природе хоть каждый день и испытывать в этом потребность. Но, видимо, такова цена прогресса – урбанизация, информатизация и иже с ними. А я до сих пор помню, как сладко спалось в яхте, которая покачивалась на волнах, словно специально укачивая, а волны терлись о борт, и их шорох и плеск были интереснее сказки на ночь.

□

Александр Владимирович ВОРОНИН

родился 3 апреля 1961 года в г. Гатчине.

До 1989 года кадровый военный.

В Карелии живет без малого 20 лет.

Стихи публиковались в различных журналах, альманахах и коллективных сборниках.

Автор трех книг стихотворений:

«Метаморфей» (1997), «Круговорот» (2000),

«Одиночество – удел избранных»

на финском языке (Хельсинки, 2008).

Член Союза российских писателей.

