

**К ВОПРОСУ ИСТОРИКО-НАВИГАЦИОННЫХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ НА КОЧАХ МАКЭ
И КЛУБА «ПОЛЯРНЫЙ ОДИССЕЙ»**

DOI 10.34685/HI.2025.44.40.024

Наумов Юрий Михайлович,
заместитель руководителя Центра
«Морская арктическая комплексная экспедиция»
Российского научно-исследовательского института культурного
и природного наследия имени Д.С.Лихачёва (Москва)
Email: eglovo@gmail.com

Аннотация. *Статья посвящена вопросам организации и проведения историко-навигационных экспериментов, направленных на изучение традиционного поморского судостроения и мореходства. Рассматриваются эксперименты российского морского клуба «Полярный Одиссей» и Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ). Особое внимание уделено первой отечественной реплике поморского коча – судну «Помор», построенному в 1987 году клубом «Полярный Одиссей».*

Ключевые слова: *Морская арктическая комплексная экспедиция, МАКЭ, Полярный Одиссей, историко-навигационный эксперимент, Помор, поморский коч.*

*Посвящается
50-летию клуба «Полярный Одиссей»
и предстоящему 40-летию МАКЭ*

Во второй половине XX в. интерес к традиционному судостроению и судоходству в Европе вышел за пределы только научных исследований и перешёл к историко-культурным экспериментам [1] с целью уточнения исторических сведений. В 1940–70-х гг. известные европейские путешественники-писатели Тур Хейердал и Тим Северин первыми построили реплики древних судов и прошли на них маршрутами первооткрывателей западного полушария. В СССР в то же время многие туристические клубы в своих походах на лодках байдарках и плотах по водным путям стремятся к освоению новых неизвестных пространств и способов передвижения на различных плавсредствах, к пониманию ощущений первопроходцев, к осознанию реальной истории освоения своей страны.

В процессе освоения Белого моря и побережий Баренцева и Карского морей поморы выработали приемы строительства особых судов, приспособленных к плаванию в условиях изменяющихся ледовых полей. В 1967 г. профессиональный промысловик-помор Д.А.Буторин впервые использовал традиционный карбас для реконструкции морского плавания. На своём карбасе «Щелья» он смог пройти по известному из исторических источников XVI–XVII вв. маршруту до легендарной «златокипящей Мангазеи» в устье р. Оби [2]. Плавание Д. А. Буторина привлекло внимание широкой общественности к традициям морской культуры поморов и истории освоения Российской Арктики и Северного Морского пути.

В 1975 г. в Петрозаводске Виктор Дмитриев на приспособленных парусно-моторных рыболовецких судах с друзьями-единомышленниками начал изучать особенности навигации по Белому, Баренцеву и Карскому морям [3]. В 1981 г. под эгидой РГО был создан морской клуб «Полярный Одиссей», в 1984–86 гг. продолжались плавания с целью изучения традиций поморского судостроения и мореходства. В 1985 г. на Земле Франца-Иосифа на спасательных мотоботах МВИМУ [4] работала группа под руководством Д. Ф. Кравченко с участием А. В. Огорокова; П. В. Боярский был научным консультантом и хорошо познакомился с целями, задачами и методикой работ. Осваивая впервые методику мореплавания на маломерных судах, П. В. Боярский перенимал опыт плаваний у Д. Ф. Кравченко и знакомился с работой В. Л. Дмитриева. В 1986 г. по инициативе П. В. Боярского для изучения культурного и природного наследия арктических побережий и островов в НИИ Культуры Минкульту РСФСР была организована Морская арктическая комплексная экспедиция (далее – МАКЭ),

которая ежегодно проводит комплексные полевые исследования на островах, архипелагах и материковом побережье арктических морей. Для проведения исследований исторического наследия прошлого в МАКЭ началась подготовка к историко-географическим экспериментам, ставится целью максимально вживаться в события прошлого для лучшего их понимания, реконструкции и поиска объектов культурного наследия [5].

Из исторических источников, литературы и информации, собранной экспедициях клубом «Полярный Одиссей» было известно:

- в снаряжение поморских судов входил специальный ворот – «кочка», горизонтально или вертикально закреплённый на палубе, с помощью которого промысловые суда вытаскивались на берег или на льды, перемещались по снегу и ледяным полям;

- к днищу таких судов прикреплялись вспомогательные кили-полозья – «креньки», которые облегчали их вытаскивание на берег и на льды и перетаскивание через волок и ледяные перемычки, при этом они уменьшали качку и боковой снос судна под парусами;

- корпуса имели малую осадку, особую форму – «округло» расширялись кверху, при сжатии льдов суда выжимались вверх, низ бортов был защищён второй – «ледовой» обшивкой;

- нос и корма таких судов были одинаковой формы, штевни крепились под углом около 30°, что облегчало их вытаскивание, ширина корпуса около 1/3 длины, что облегчало маневрирование во льдах.



Спуск на воду коча «Помор». 1987 г.
Фото из архива В. Дмитриева

Эти особенности были учтены В.Дмитриевым при проектировании поморского коча. Под его руководством клуб «Полярный Одиссей» к началу навигации 1987 г. построил первую в СССР 13-метровую реплику исторического судна – коч «Помор», решая задачу построить судно с наиболее возможной степенью исторической достоверности с использованием всей имеющейся к тому времени информации.

После спуска реплики во время ходовых испытаний в Петрозаводской губе Онежского озера у коча были выявлены хорошие мореходные качества. В слабый попутный ветер судно под парусами площадью около 60 кв. м развивает ход до 3 узлов, в штиль на вёслах скорость коча около 2 узлов, такая же, как и на

малой гребной лодке. Для движения «Помора» на веслах против ветра и при волнении требуются значительные физические усилия – при гребле тяжёлыми вёслами сил у гребцов без подмены хватало на 2–3 часа. Выгрести коч против ветра смогли лишь когда на весла сели по два человека. Работа с прямым парусным вооружением на коче «Помор» требовала физических усилий, количество экипажа, необходимое для совершения морских переходов под парусами, должно быть не менее пяти человек, что согласуется с историческими сведениями по эксплуатации поморских судов.

С навигационных экспериментов коча «Помор» 1987–88 гг. началось многолетнее сотрудничество МАКЭ с клубом «Полярный Одиссей», П.В.Боярский стал их научным руководителем. С целью доказать приоритеты поморов в освоении Арктики необходимо было получить доказательства возможностей их судов для промыслового освоения арктических побережий. Под руководством П.В.Боярского разрабатывалась комплексная методика историко-навигационных экспериментов, которая включала и архивные изыскания о традиционных маршрутах плаваний, типах судов, сроках и мест стоянок на путях в районы промыслов, исследования систем жизнеобеспечения.

Первое автономное экспериментальное плавание коча в 1987 г. по замыслу руководителя экспедиции В.Дмитриева, было запланировано «на Мангазейском морском ходе по Белому, Баренцеву и Карскому морям и сухому волоку через полуостров Ямал. На этом пути необходимо было проверить мореходные качества коча и его эксплуатационные возможности, сравнить их с известными историческими фактами» [7].

Участниками экспериментальных плаваний на коче впервые решались научно-исследовательские задачи: как ходить на деревянном судне с прямыми парусами без двигателя в разных погодных условиях, пользоваться компасом, картами и лощиями, изучать особенности акватории Белого моря и местные признаки изменения погоды, понять, в каких условиях жили и готовили пищу поморы. По корабельной традиции в кормовой каютке-«чердаке» разместился капитан-«кормщик» с помощником, в носу кубрик-«поварня», где жила команда-«ватага» и готовилась горячая еда, под нарами хранили запас сыпучих продуктов и мешки с личными вещами, самовар кипятили на палубе. В центральном помещении-трюме, в котором поморы складировали промысловую добычу, на коче «Помор» был склад якорей, канатов, инструментов, овощей, консервов, дров и укромный уголок для ведра-туалета. Такой порядок помогал правильно организовать работу и отдых трёх вахт команды на борту во время плаваний и стоянок. Все решения принимались кормщиком и должны были беспрекословно выполняться ватагой; в каждой вахте был опытный штурман-навигатор, который следил за соблюдением курса, погодой, обстановкой на море и на борту, при необходимости советовался с капитаном.

Широкий корпус коча при малой осадке обладает большой грузоподъемностью и значительной остойчивостью, что проявлялось во время сильного волнения. Коч «Помор» оказался устойчивым при шквальных порывах ветра, при высоте волн до 2,5 м, на курсах к волне около 60° совершенно не брал воду на палубу, но шёл с большим дрейфом из-за отсутствия развитого киля. Малая осадка коча «Помор» – 70-90 см позволяла без опаски заходить в реки, при ветре с берега идти вдоль отмелей берегов. Конструкция днища коча с плоским килем и двумя «кренками» по типу саней позволила судну полностью обсыхать на морском грунте во время отлива. По каткам с использованием талей судно можно было без затруднений вытаскивать на берег брашпилем, установленным на борту коча.

Была сделана попытка использования древнего речного водно-волокового пути через полуостров Канин. Предварительный осмотр трассы показал, что с приливом при движении через тундру в большую воду этот путь доступен для небольших судов длиной до 12 м и шириной около 4 м с малой осадкой, можно пройти волоком через полуостров Канин в Чешскую губу Баренцева моря и далее в Мангазею. Существовал ещё один, более длинный путь, пролегающий вдоль Терского берега Кольского полуострова в обход мыса Святой Нос к Семи Островам, где в бухте у Семи Островов поморы дожидались попутных ветров северо-западных или западных направлений и шли прямо морем к Новой Земле и дальше – к проливам Югорский Шар и Карские Ворота. Этот традиционный путь на восток подтвердила в 1768 г. Новоземельская экспедиция под руководством Ф. Т. Розмыслова, которая вынуждена была идти к Семи Островам, откуда и достигла берегов Новой Земли [8].

С 27 июня по 1 августа 1987 г. во время навигационного эксперимента на ожидание попутных ветров ушло 28 суток (или 71% времени), всего за 182 ходовых часа коч «Помор» самостоятельно прошел 520 миль (из них под веслами всего 24 часа) и доказал свою мореходность и способность преодолевать большие расстояния. Средняя скорость движения судна за время плавания составила 2,6 узла, максимальная скорость судна достигала 6 узлов. Крайне неблагоприятные метеорологические условия, сложившиеся в Белом море в 1987 г., многодневные стоянки на якоре и дефицит времени, отведенного на эксперимент, отрицательно сказывались на состоянии участников экспедиции. Учитывая физическую и психологическую усталость, было принято решение о доставке всех в Архангельск и завершении первого плавания на коче «Помор» [9].

Первый эксперимент моделирования поморских походов на судне без двигателя – новоделе поморского коча «Помор» – позволил проверить возможности реплики исторического судна и получить первый опыт мореплавания под прямыми парусами в сложных погодных условиях. Беломорский этап экспедиции «Мангазея-87» позволил по-новому понять и оценить трудности, встречавшиеся на пути арктических мореходов. В результате были сделаны выводы для подготовки к продолжению работы по Программе навигационных экспериментов.

В 1988 г. второй эксперимент на коче «Помор» ставил целью выйти в Баренцево море и дойти вдоль побережья Кольского полуострова до Мурманска. Для буксировки коча до Белого моря клубом был подготовлен парусно-моторный бот «Искатель». В команде коча было 10 человек; за время перехода по Онежскому озеру и Беломорско-Балтийскому каналу все познакомились с судовыми работами, распределили обязанности на три вахты, новички прошли начальную морскую практику, получили опыт

по работе с прямыми парусами, управлению традиционным судном. В г. Беломорске встретились с МАКЭ и ещё раз обсудили маршрут и программу навигационного эксперимента «Поморский коч».

Автономное плавание «Помора» по Белому морю началось при выходе из Рыбного порта к Соловецким островам: при попутном восточном ветре были поставлены оба паруса. В этом переходе шло обучение новой команды работе с парусами, управлению судном при изменениях направлений ветра и курса и особенностям навигации. Парусный ход коча ровный, мягкий, никаких кренов и качки – ни бортовой, ни килевой. «Помор» под полными парусами показал свои прекрасные ходовые качества – шёл со средней скоростью 4–5 узлов. При штиле и встречном ветре коч шёл на буксире моторного судна сопровождения «Искатель», при заходе в гавань Благополучия команда коча работала на вёслах. При усилении встречного ветра, когда судно начало сносить, завозили на лодке поочерёдно два якоря и подтягивались руками и шпилем в направлении исторического сухого дока монастыря, где 3 дня пришлось ожидать попутного ветра.

Из гавани Благополучия коч вышел на вёслах, и далее при благоприятном ветре южных направлений началось автономное плавание на север; к ночи на середине пути к выходу из Горла Белого моря ветер стих, а утром изменил направление на северо-западное. За один час пришлось изменить курс коча на 120°, был получен очень неблагоприятный прогноз погоды: усиление северо-западного ветра на весь следующий день, в солнечный полдень начался настоящий шторм. Для безопасности В. Дмитриев принимает решение идти более 200 миль в Архангельск: «это ближайший порт-укрытие, а болтанка посреди моря неопределённое время – нехорошее дело!». Остаток дня и ночь при ясном небе под прямыми парусами со скоростью до 10 узлов, двигались попутным штормом с волнами наперегонки. Коч «Помор» легко взлетал с волны на волну, при этом на палубу не попадало даже брызг – попутный ветер, сильно надувая прямые паруса, не давал кочу раскачиваться. Это соответствует описанию путешественника-помора Д.А.Буторина: «Волны с шипеньем обрушивались на корму, стремясь придавить её, но всякий раз карбас успевал зацепиться носом за впереди идущие валы и вместе с ними уходил от тех, что наваливались сзади» [10].

На следующий день при попутном ветре и приливном течении коч «Помор» смог подняться вверх по Северной Двине до Центрального яхт-клуба Архангельска. Для повторной попытки пройти Горло Белого моря удалось договориться в Северном морском пароходстве о буксировке коча за ледоколом «Косолапов». Со скоростью около 10 узлов шли на буксире по Северной Двине, с той же скоростью пошли в открытом море. При северном ветре встречное волнение усиливалось, началась опасная килевая раскачка коча – на этой скорости коч врезался и взлетал на каждую волну, из-за раскачки мачт бортовая качка стала опасной, по палубе гуляли валы. Три крупные волны подошли под корму, при резком сходе с волны и ударе с транца слетел руль с румпелем – наступил критический момент: со скоростью 10 узлов коч начал рыскать на буксире, ложась с борта на борт. Вся команда выбралась из повари на палубу и, с трудом держась на ногах, хватаясь за снасти и мачты, наблюдала, как коч переходит через струи от двух винтов, наклоняется до воды, затем возвращается в кильватер, выпрямляется, переходит через струи и снова критически кренится, черпая воду через фальшборт. Коч успешно прошёл испытания при буксировке с большой скоростью на сильном встречном волнении, но дальнейшее плавание без руля было невозможно, поэтому принято решение передать нас рыбацкому судну для возвращения в Архангельск.

За полтора дня изготовили новый руль и в тихую погоду снова вышли на север с буксиром, но ветер усилился, и рыбаки оставили коч ждать погоды у Зимней Золотицы. Постояли на якоре около двух суток. При благоприятной погоде с отливным течением пробовали грести вёслами и ставить подводный парус, но при встречных ветрах движение на север оказалось невозможным. Учитывая направления ветров, было решено отставить на следующий год попытки выйти через Горло в Баренцево море и продолжить ходовые испытания коча на Белом море. С хорошим восточным ветром пересекли Горло до д. Тетрино на Терском берегу и далее при попутных ветрах автономное плавание продолжилось до г. Кандалакши, откуда коч прибуксировали на Соловецкие острова попутные рыбацкие суда. После встречи с П.В.Боярским и сотрудниками МАКЭ «Помор» на буксире «Искателя» вернулся в Петрозаводск.

Первые навигационные эксперименты на коче «Помор» по Белому морю с целью изучения традиций поморского судостроения и мореходства помогли:

- понять особенности и преимущества технологии «внакрой» при постройке больших и малых судов для традиционного применения на Русском Севере и в Сибири;
- изучить возможности прямого парусного вооружения для навигации в Арктике на различных типах традиционных российских судов;
- сравнить возможности применения вёсел для передвижения на судах различных типоразмеров;
- сравнить мореходные качества коча с мореходностью поморских карбасов;
- изучить возможности мореходных судов в условиях изменения направлений ветров и морских течений;
- изучить особенности судов, применяемых для «переволокивания»-преодоления «волоком» различных водоразделов.

Описания этих двух экспериментальных плаваний приводятся в дневниках участников экспедиций, в которых отмечаются отличные мореходные качества, надёжность и высокая скорость коча при попутных ветрах благодаря форме и пропорциям корпуса. После плаваний на коче «Помор» 1987–88 гг. члены клуба начинали привыкать к поморской практике ожидания «доброй поветери» и понимать поморскую поговорку «якорь – важнее паруса», и почему плавание под парусами поморы называли «идти под благодатью» – средний суточный ход достигал 100–120 морских миль.

У поморов были заимствованы самые лучшие исторические традиции, которые позволяли трудиться и жить в тяжелых условиях арктических промыслов. Любимая присказка участников экспедиции «По старому поморскому обычаю» подтверждалась традицией постройки судна за 2–3 весенних месяца, в морских походах пользовались только картами и компасом, все были готовы днём и ночью в любую погоду стоять на руле, нести вахту, жить в самых тяжёлых условиях. Поварня – общий кубрик коча, освещалась свечами и керосиновыми лампами, отапливалась печкой, на которой готовили еду, чай пили из самовара. Для всех участников приобрели одежду современных поморов – ватные костюмы и свитера, использовали бродовые сапоги и прорезиненные «непромоканцы». Простая незамысловатая пища, которую готовили на дровах, свежевывловленная рыба и кипяток из самовара, поморские поговорки, полюбившиеся термины, слова и песни жителей побережий Белого моря – все это приближало участников к духу и стилю жизни поморов.

Два экспериментальных плавания коча «Помор» впервые показали возможности традиционных промысловых судов поморов и подтвердили приоритеты российских первопроходцев в освоении морей Арктики. По результатам экспедиций на коче «Помор» в 1987–88 гг. появилось несколько сообщений в научных сборниках Института Культуры, журнале «Вокруг света» и других СМИ. Первые задачи были успешно выполнены, и после двух навигаций В.Дмитриевым и П.Боярским было принято решение о продолжении экспериментов на реплике коча для бесспорного доказательства приоритетов поморов в освоении арктических морей и открытии арктических архипелагов. Чтобы доказать это, было принято решение пройти одним из традиционных поморских маршрутов – на северный архипелаг Шпицберген.

Идея похода была одобрена на расширенном Учёном Совете Института Культуры МК РФ и при условии участия в экспедиции судна сопровождения с двигателем. Для историчности такого эксперимента В.Дмитриев разработал проект парусно-моторной поморской лодьи с двигателем 40 л.с. 12 м длиной с использованием при её постройке полного набора шпангоутов и конструкций корпуса серийного проекта МРБ-40, выпускаемого Петрозаводской судостроительной верфью рыбокомбината. Для обеспечения безопасности плаваний в феврале 1989 г. состоялась закладка первой реплики поморской лодьи «Грумант», по старому поморскому обычаю в мае судно было спущено на воду, и началась подготовка к ходовым испытаниям в навигационном эксперименте «Путь на Грумант». Перед выходом в море впервые в СССР оба судна (по согласованию с обкомом КПСС) были освящены по православному обычаю, что в дальнейшем стало традицией не только клуба «Полярный Одиссей», но начала распространяться в эпоху перестройки СССР.



Поморская лодья «Грумант» в Белом море. 1989 г.

Фото Ю.Манжелей

С учётом ледовых прогнозов и информации Росгидрометеоцентра был выбран маршрут не вдоль кромки льдов, а вдоль Кольского полуострова до мыса Норд-Кап и далее, через остров Медвежий, на Шпицберген. При сильных попутных ветрах суда проходили до 200 миль суточного хода, на слабых встречных – при буксировке коча «Помор» лодьей «Грумант» скорость была до 1,5 узлов, в штиль – до 2,5–3 узлов, буксировка коча у научных сотрудников получила название «имитация попутного ветра». До о. Кильдин из Архангельска дошли за 7 дней, при небольших встречных ветрах. Дождей и встречных штормов было немного, всего трое суток пережидали непогоду – отдыхали у мыса Святой Нос, в заливе Дальние Зеленцы и у о. Кильдин.

От полуострова Рыбачий пошли вдоль побережья Норвегии до мыса Норд-Кап, от него повернули на север и всего за 6 дней суда дошли до Баренцбурга. Пожалуй, самым трудным испытанием была постоянная буксировка коча от мыса Норд-Кап: в штиль и при встречных ветрах два судна шли более трёх суток в сплошном тумане, для определения генерального курса на карте каждый час ставилась предполагаемая точка с учётом направления и скорости ветров и течений. Буксировка усиливала критические взгляды на чистоту эксперимента с использованием двигателя судна сопровождения, но когда суда благополучно достигли причалов Баренцбурга, радисты экспедиции радостно сформулировали понятию ими суть эксперимента: «Если мы, с “имитацией попутного ветра” дошли до Груманта, то поморы точно доходили», и продолжили: «Поморы возвращались, значит и мы должны вернуться домой, чтобы подтвердить приоритеты освоения Арктики нашими людьми».

На архипелаге экспедиция пробыла около двух недель – торопились вернуться домой, пока не начались осенние непогоды и шторма, у некоторых участников уже заканчивались отпуска. На обратном пути погода была благоприятная, но был ещё один, самый сильный попутный шторм у м. Слетнесет, который наши суда прекрасно выдержали, хотя одна современная норвежская яхта потерпела бедствие и её спасала береговая охрана. Всего маршрут открытого моря высокоширотной экспедиции в Арктике о. Кильдин–Шпицберген–Мурманск суда прошли за 12 ходовых дней и 5 августа ошвартовались у мурманского пассажирского причала.

В ходе навигационного эксперимента 1989 г. была доказано, что коч «Помор» – судно «морского хода», стремление на промысел и накопленный веками опыт навигации в разных районах Арктики позволял поморам преодолевать на таких судах пространства северных морей и первыми достичь далёких архипелагов и островов и освоить арктические пространства России. Был сделан также вывод, что поморы хорошо знали навигацию Баренцева моря и умели пользоваться сезонными направлениями ветров или ждать, что позволял им делать природный потомственный навык.



Экспедиция «Скандинавское кольцо». Коч «Помор» в Норвежском море. 1990.
Архив В. Дмитриева

В 1990 г. коч «Помор» и лодья «Грумант» совершили экспериментальное плавание по следам российского дипломата Григория Истома вокруг Скандинавии («Скандинавское кольцо»). В программу навигационного эксперимента впервые историко-культурная составляющая: посетив Тромсе, Берген, Копенгаген, Стокгольм. Коч и лодья впервые представили в европейских странах северную морскую культуру России. Участники эксперимента показали, как поморские парусники могли осваивать морские пространства различных для развития межгосударственных и торговых отношений и помогали налаживать культурные контакты с местными жителями, в том числе за границами России.

После экспедиций поморского коча к архипелагу Шпицберген и вокруг Скандинавского полуострова была поставлена задача экспериментально доказать их возможности при движении российских первопроходцев на восток до устьев сибирских рек и открытия северных побережий Тихого океана до Аляски. В 1991 г. коч «Помор» продолжил навигационные эксперименты в морях Восточного сектора Арктики по программе «Колумбы российские», посвящённой 250-летию официального открытия западного побережья Северной Америки экспедицией А. Чирикова. Команда «Помора» подбиралась из региона северорусских первопроходцев, коч не имел двигателя, поэтому вместе с участниками экспедиции из Мурманска по Северному морскому пути «Помор» был доставлен к мысу Шмидта в Чукотском море; за время доставки были сделаны шверцы для уменьшения бокового дрейфа в дальних переходах.

Спустив судно на воду, коч без судна сопровождения начал экспериментальное плавание в Чукотском море: после ледового шторма с буксировками прошёл вдоль берегов Чукотки и обогнул мыс Дежнёва.



Коч «Помор» у мыса Шмидта в Чукотском море. 1991 г.
Архив В. Дмитриева

С берега залива Лаврентия 6 октября 1991 г. коч вышел в автономное плавание на Аляску. В это время года в американских водах не встретилось ни одного судна, на вахтах приходилось топить печку, чистить от снега палубу и обколачивать ото льда паруса. Перейдя Берингово море, 14 октября достиг поселка Скэммон-Бэй на Аляске, где встал на зимовку. Участников экспедиции тепло приняли местные жители; по решению совета старейшин было получено разрешение на зимовку, и коч был вытянут на берег [11]. В 1992 г., вернувшись на Аляску, участники экспедиции продолжили плавание на коче до русской колонии Уналашка на Алеутских островах. К сожалению, не удалось найти средства на прохождение вдоль Русской Америки до Форта Росс, пришлось остановиться в Морском музее г. Ванкувера (Канада).

Экспедиция помогла понять, что Русская Америка – это история России, об этом напоминают имена на географических картах: Форт Росс и река Русская, Мыс Румянцева, улица лорда Баранова в Фербанксе и русские названия многих эскимосских селений. Это удивительный опыт позитивного развития и симбиоза русской культуры и культуры коренных народов. В эскимосском языке все слова, связанные с судостроением и судоходством, строительством домов и домашним хозяйством, промысловыми орудиями и предметами быта, имеют русское происхождение и никак не связаны с англоязычными корнями.

В 1994 году при поддержке Дальневосточного и Северного морских и Беломорско-Онежского пароходств через Владивосток, Тикси, Мурманск и Архангельск удалось вернуть коч в Петрозаводск. Итогом работы клуба явилось создание музейной экспозиции с кочем «Помор», которая была торжественно открыта 9 сентября 2000 г. на Центральной набережной. Сейчас коч находится на вечной стоянке в Морском Музее «Полярный Одиссей» [12].



Малый коч «Св. Николай» с приспущенным парусом. 2011 г.
Архив Ю. Наумова

В 2010 г. работа по программе «Поморский коч» была продолжена по инициативе Чукотского Автономного округа к 365-летию открытия Семеном Дежневым Берингова пролива. Сотрудники МАКЭ Института Наследие с учётом 20-тилетнего опыта навигационных экспериментов разработали Проект «Чукотка – Территория Открытий» по маршрутам движения первопроходцев с Европейской части России до Чукотки. Для реконструкции навигации по рекам Сибири и морям Арктики клуб «Полярный Одиссей» разработал специальный проект малого сибирского коча. В июне 2011 года на верфи «Полярного Одиссея» были спущены на воду две парусно-моторные реплики малых кочей «Св. Николай» и «Св. Ап. Андрей» и были проведены ходовые испытания кочей.

Экспедиция «Поморское кольцо» по программе навигационного эксперимента прошла более 2800 км за 33 дня по рекам Сухона, Сев. Двина и Белому морю, с заходом на родину С.Дежнева в Великий Устюг. В 2012 г. чукотские кочи были доставлены в г. Усть-Кут на р. Лену и продолжили движение на восток, пройдя более 5 000 км по течению Лены и морем до порта Тикси. Летом 2013 г., пройдя более 1 500 миль вдоль побережий Чукотского моря, в сложных погодных условиях полярного лета, почти без стоянок в отсутствии портов и удобных бухт, кочи дошли до столицы Чукотки Анадыря.



Малый коч «Св. Ап. Андрей» у Мыса С.Дежнёва. 2013 г.
Архив В.Рябикова

Сотрудниками МАКЭ за время историко-географического эксперимента «Чукотка – территория открытий» были изучены особенности навигации на аутентичных репликах исторических судов по водным маршрутам первопроходцев Российской Арктики и Сибири, собраны интересные материалы по этнографии коренного населения, истории и современному состоянию традиционного судоходства и судостроения, морской и речной обстановке. Все материалы экспедиций зафиксированы в дневниках участников. Подготовлены к печати материалы отчета и исследований сотрудников МАКЭ [13], опубликован один дневник участника навигационного эксперимента [14].

Из дневниковых записей участников навигационного эксперимента можно сделать ряд выводов.

- Реконструированные кочи – суда валкие, но остойчивые. Сильная волна поднимает их, но не захлестывает, раскачивает, но не опрокидывает.

- Кочи С. И. Дежнева должны быть с малой осадкой и не длиннее 14-ти метров, иначе их трудно снимать с бесчисленных мелей.

- Кочи С. Дежнева могли ходить не только при попутном ветре (фордевинд и бакштаг), но и при боковом (галфвинд). Теоретически кочи с учётом дрейфа могли идти при угле ветра относительно курса до 60°, следовательно, в XVII в. суда с прямым вооружением могли осуществлять движение как на восток, так и на запад.

- Полученный опыт и практические результаты позволяют сделать вывод о возможности использования традиционных малых судов для освоения Сибири, арктических побережий и открытия Берингова моря [15].

Клуб «Полярный Одиссей» и МАКЭ начали комплексно на практике решать вопросы и изучали материальные артефакты, технологии судостроения и особенности судоходства и маршруты поморов – арктических первопроходцев. Из результатов всех экспедиций в Арктике можно согласиться с выводом участника о значении навигационных экспериментов на кочах по маршрутам первопроходцев: «Великие географические открытия нужно время от времени “совершать заново”, чтобы подтверждать право потомков наследовать освоенную предками территорию. Арктика – духовное измерение России. Проникновение чужеродных сил извне может быть чрезвычайно разнообразным: духовным, культурным, экономическим и политическим» [16].

Совместная работа клуба «Полярный Одиссей» и МАКЭ доказала, что, объединив усилия научных работников, мастеров-корабелов и мореходов, можно заполнять белые пятна истории нашего флота. Для развития Программы историко-навигационных экспериментов МАКЭ и клуба «Полярный Одиссей» за 40 лет были воссозданы и возвращены в реальную жизнь более 30 различных исторических судов, совершивших морские экспедиции, о которых рассказывают сотни статей в российских и зарубежных СМИ, около 80-ти документальных фильмов и телевизионных сюжетов. Опыт первых в стране историко-навигационных экспериментов на коче «Помор» и дальнейшей работы клуба «Полярный Одиссей» показывает, что историческое судостроение позволяет сохранить традиции судоходства и создаёт новые возможности для развития историко-культурных маршрутов водного туризма. Все эти годы МАКЭ изучает природное историко-культурное наследие русского и коренных народов Русского Севера и Российской Арктики, собирает новые сведения о традиционном судостроении и судоходстве. В результате работы МАКЭ по изучению истории судоходства Институт Наследия под общей редакцией д.и.н. А.В.Окорокова издал 3-томный труд «Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России».

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] Экспедиции на репликах различных исторических судов, повторяющие традиционные маршруты соответствующего периода истории.

[2] Буторин, Д. А., Воробьев, Б. Т. Мангазейский ход. – Москва : Молод. гвардия, 1970. – С. 24.

- [3] *Дмитриев, В. Л.* Опыт морского клуба «Полярный Одиссей» по строительству реплик старинных судов и экспериментальных плаваний на них // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 2 / под общ. ред. А. В. Огорокова. – Москва : Ин-т Наследия, 2021. – С. 46–65.
- [4] Мурманское высшее инженерное морское училище.
- [5] Полярный архив. Труды МАКЭ. Т. 1. / под общ. ред. П.В.Боярского. – Москва : Ин-т Наследия, 2021. – С. 284–324.
- [6] *Дмитриев, В. Л.* Указ. соч. С. 47–48.
- [7] *Дмитриев, В. Л.* Указ. соч. С. 53.
- [8] *Чулков, Н. О.* Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова в 1768–1769 гг. – Архангельск : Губ. тип., 1898. – 55 с.
- [9] *Дмитриев, В. Л.* Указ. соч. Там же. – информация о первом плавании коча «Помор».
- [10] *Буторин, Д. А., Воробьев, Б. Т.* Указ. соч. С. 167.
- [11] *Наумов, Ю. М.* «Колумбы российские». Некоторые сведения и результаты экспедиции на коче «Помор» в Арктике и Русской Америке // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т.2. С. 128–177.
- [12] Информация о деятельности морского клуба «Полярный Одиссей» и Морского историко-культурного центра представлена на сайте Музея «Полярный Одиссей». – URL: <https://polar-odyssey.org/> (дата обращения: 01.05.2025).
- [13] *Рябиков, В. Н.* Отчёт по экспедициям 2011–2013 гг. // Архив МАКЭ.
- [14] *Матонин, В. Н.* Кочевой дневник. – Архангельск : Тов-во Сев. Мореходства, 2020. – 198 с.
- [15] *Рябиков, В. Н.* Указ. соч.
- [16] *Матонин, В. Н.* Указ. соч.

ON THE ISSUE OF HISTORICAL AND NAVIGATIONAL EXPERIMENTS ON THE KOCHAS OF THE MACE AND THE POLAR ODYSSEY CLUB

Naumov Yuri Mikhailovich,

Deputy Head of the Marine Arctic Complex Expedition Center,
Likhachev Russian Research Institute
for Cultural and Natural Heritage (Moscow)

Abstract. *The article is devoted to the issues of organizing and conducting historical and navigational experiments aimed at studying traditional Pomor shipbuilding and navigation. The experiments of the Russian maritime club "Polar Odyssey" and the Marine Arctic Complex Expedition (MACE) are considered. Particular attention is paid to the first domestic replica of the Pomor koch – the vessel "Pomor", built in 1987 by the club "Polar Odyssey".*

Key words: *Marine Arctic Complex Expedition, MACE, Polar Odyssey, historical and navigational experiment, Pomor, Pomor koch.*

© Наумов, Ю.М., текст, ил., 2025
Статья поступила в редакцию 10.05.2025.

Ссылка на статью:

Наумов, Ю. М. К вопросу историко-навигационных экспериментов на кочах МАКЭ и клуба «Полярный Одиссей». – DOI 10.34685/HI.2025.44.40.024. – Текст : электронный // Культурологический журнал. – 2025. – № 2. – С. 18-26. – URL: http://cr-journal.ru/rus/journals/703.html&j_id=64.